

Nyt Archiv for Søvesenet.

Udgivet
af
A. Rung,
Fuldmægtig under Marineministeriet.

Anden Række.
femte Bind.

Kiøbenhavn.
Trykt paa Udgiverens Forlag
hos P. G. Brill.
1850.

Indhold

af 5te Bind.

	Pag.
Sagttagelser inden en Orkan, m. m. Af Kammerherre Capt. C. Frminger	1
Noget om Sø-Etatens Love. Af Secondlieutn. L. F. Schmidt .	7
Svar paa Capt. Lieut. J. P. Wulff's Bemærkninger, foranledigede ved Capt. Krenghels Afhandling: „Et Par Ord om Kanonbaadene.“ Af Capt. Krenghel. Efr. 4de Bd. Pag. 383 og 468.	13
Kortfattet Fremstilling af Solsystemet efter de nyeste Opdagelser, tilligemed synoptiske Tabeller over Planet-Elementerne. Af Pr. Lieutn. J. C. Tuxen	25
Noget om de nyere Peil-Apparater. Af Samme	53
Rusland som Søstat	61
Den franske Marine	70
Den afrikanske Krydser. (Sluttet)	82
Et Middel mod Localattractionens Indvirkning paa Compasset ombord i Jernskibe. Af Cell. Flag- og Compassmager J. J. Wellbach	110
Iberligere Bemærkninger, foranledigede ved Capt. Krenghels Svar. Efr. foran, Pag. 13. Af Capitainlieut. P. Wulff	116
Et Datum til at vurdere Styrken af Sø-Etatens Krud. Af Capitain P. Holm	122
Nogle Oplysninger i Anledning af Capitain Krenghels Anke over det danske Krud. Af Capt. D. W. Michelsen, Søsimester .	123
Generalkrigsrettens Dom i den, mod Commandeur H. G. Garde, Commandeur Capt. F. A. Paludan og Capitain J. A. Meyer, efter Marineministeriets Ordre, for deres ved Expeditionen til Eekærnsfjorden d. 5te April f. A. udviste Forhold, anlagte Sag; samt denne Doms Præmisser	134

IV

Pag.

Fisgangen omkring Grønland. Af Lieutenant Ulrich	177
Commissionsberetning om Dampskibskiedlers Sprængning i de forenede nordamerikanske Stater	185
Nogle Bemærkninger om Krigsdampskibe. Af Capitain Lieut. N. E. Luren	197
Svar til D'Yrre Capitain Lieut. J. P. Wulff og Capitain Michel- sen. Af Capitain Krenghel. Efr. foran, Pag. 116 og 123.	216
Uddrag af Damplogbogen paa det nordamerikanske Dampskib Mis- sissippi og paa den engelske Dampfregat Terrible	244
Notisser angaaende enkelte Ver i Sydhavet	249
Sørøvere i det indiske Archipel (Fortsættelse fra 3die Bd. Pag. 275)	260
— i det chinesiske Hav	264
Englændernes Expedition mod den chinesiske Sørøver Shap'ng-tsai	267
Forræderst Overfald paa Timor-Laut	269
Warlich's Patent-Kul	272
Chagosøerne	274
Det engelske 42 Kanonskib Fisgard's Fart gennem Magelhaens- Stræde, fra Vst til Vest	279
Falklandsøerne, en engelsk Coloni,	282
Chronologisk Fortegnelse over Orkaner i Vestindien siden Aaret 1493	286
Enkelte praktiske Bemærkninger i Anledning af Capt. Lieut. Lurens Afsandling: „Nogle Bemærkninger om Krigsdampskibe“. Af Ca- pitain Lieut. P. Wulff. Efr. foran, Pag. 197	298
Om Dampkraftens Anvendelse paa Krigsskibe, nærmest med Hensyn til samme Afsandling. Af D. S.	305
Om samme Afsandling. Af Capt. Lieut. S. Middelboe	313
Om Sammensætningen af Mandskaberne paa den danske Flaade under Foreningen med Norge. Af E. D. M.	337
Flodsejlsads i de forenede nordamerikanske Stater	356
Sydvestkysten af Louisiana	361
Selvantændelse af Kul ombord	364
Loddetorsøg paa store Dykker	368
Expeditioner for at søge Efterretning om Sir John Franklin 375, 486 Fortsatte Bemærkninger om Krigsdampskibe. Af Capitain-Lieutenant N. E. Luren	387
The cat & the cord (Ratten og Lampen)	425
Engelsk Cossardcapitain Scotts Modror	448
Beskrivelse over et af den østerrigske Cossardcapitain Stareich op- fundet Modror, med Tegning	451
Bonney's Sikkerheds Vaad	454

Braget af den paa le sorelli i 1847 forliste engelske Dampstregat	
Avenger	455
Maling af Skibes, fornemmelig Jernskibes, Bund	457
Lysning i Havet	464
Om de i visse Egne af det Stille Hav og langs N. B.-kysten af	
Amerika herskende Vinde	466
Orlogsmands Maneer at ordne et Successionspørgemaal	476
Den Corvo (Morerne). (Fortsættelse). (Eft. 3die Bd. Pag. 243)	479
Cox' Patent-Svømmestømper	482
Den spanske Orlogsslaade	484
Commander Pullens Rapport om hans Vaad-Expedition langs	
Nordkysten af Amerika til Madenzie-Revir, vesterfra, for at	
søge Efterretning om Sir John Franklin	486

Efterretninger for Søfarende:

En forestaaende Forandring af Ryholms Blinkfyrt til fast Lan-	
ternefyrt	58
Fyret paa Veilsand	59
Et i Middelhavet circa 100 Dvartmil øst for Malta, som far-	
ligt omtalt Skær, eksisterer ikke. (Eft. 4de Bd. Pag. 315)	—
Klippe opdaget mellem Grigan og Usumtion. (Marianerne eller	
Padronerne)	—
Amiens Rock (Cassés Ledge). (Kysten af Ny-England)	—
Sirius Rock (Kysten af Patagonien)	60
Nyt Fyrt paa Ryholm	225
Ronne Havn paa Bornholm	—
Steen paa Elephantgrunden	226
Brag ved Drogden	—
Brag i Kattegattet	227
Temporaire Flagstænger i den fjerde Bugt	—
Natssignaler paa hollandske Dampskibe	—
Tønderne paa det nye Farvand i Nedre-Wefer	228
Emser Rhed	229
Leda og Ems Farvand	230
N.D.-Søgattet ved Ameland	—
Fyret ved Wielingen	—
Ship of Sanda-Rock Fyrtaarn	—
Galveston Fyrstib	231
Eagle-Island Fyrtaarn (Irland)	—
Gründene i Godse Gat (Plymouth)	232

	Page
Royal Sovereign Shoal	233
Scroby Sand (Yarmouth)	—
Den østerrigste Regjerings Bestemmelser angaaende fremmede Krigsskibes Afgang til og Behandling i østerrigste Havne	234
Bugseerbampskib i Strædet ved Gibraltar	237
Nyt Fyr paa Sankaty Head (Nantucket Head).	—
Vink angaaende Havnene, Vigene og Ankerpladsene paa Sydky- sten af San Domingo.	238
Lønderne i Farvandet ved Surinam	—
Fyr- og Løbskib ved Buenos Ayres	—
Nyt Fyrtaarn ved Nuevitas (Cuba)	239
Sacramento-Floeden (Californien)	—
Notitser paa en Seilads giennem det græske Archipelagus . .	240
Reiser mellem Manila og Sydneyn	242
Ny Caledonia	246
Slippe i Soluhavet	248
Tramore Bay og Waterford Havn	322
Fire Banker i Mainship Channel over Nantucket Shoal . .	324
Vink for at løbe ind i Rangun Revir	325
Havnen ved Tor (Arabien)	326
Bun Shoal (chinesiske Hav)	—
Havnen ved Aktyab	327
Vink for Andvurningen af Løbsstationen til Hughly-Revir under S. B.-Monsunen.	329
Algoa Bay og Port-Elisabeth	331
Bagere i Ryholm Sund	408
Midlertidige Foranstaltninger til Lettelse for Seiladsen paa Sles- vigs Østkyst	—
Brag i Farvandet mellem Hesselø og Lysegrunden	409
Fulehufsfyr i Christianiafjord	—
Mærker ved Gaasungerne, sammesteds,	410
Fyr paa Næskubben	—
Ny Bæke paa Graaskubben	412
Nye Fyrtaarne paa Den Nordkoster	—
Farvandet ved Bolseraa	413
Farvandet ved Stralsund	—
Pelzerhage Fyr slukket	414
Fyrskib ved Gullfleet Sand	—
Spurn Fyr (Humber).	—
Lønderne paa Humber	415

VII

	Pag.
East-Shoebury-Boie	
East-Dage-Boie	
Om Lønderne i	
} Rhemsmundingen	415
Lønderne paa Blactail Sand (Rhinsen)	416
Lønderne ved Goodwin Sand	—
Boie ved Kiley Point (Yorkshire)	418
Ny Boie ved Helgoland	419
Ny Steenbake paa Warren ved Aveiro	—
Fyret ved Algestras	420
Fyr paa Cap Maternillos	—
Klippe i Nassau Canalen om Cap Horn	—
Falst Fyr ved Bahamaerne	421
Columbia sydlige Løb	—
Nantucket Shoals	422
Blindt Stær ved Cap Buñós (Brasilien)	423
Udlagte Lønder i Nærheden af den engelske Banke (Pernambuco)	—
Stær ved Indløbet til Endeavour-Stræde	424
Stær ved Natal	—
Forandring ved Skipshavns Fyr	498
Fyrstikket Drogden forbliver paa Station	—
Brag ved Kronborg	—
Bragmærker borttagne ved Falskerbo og ved Drogden	499
Fyr i Scheveningen	—
Bake ved Bwch Head (Cardigan Bay)	—
Fyrtaarn ved Fatouville (Departement de l'Eure)	—
Pygtesfyr for Indløbet til l'Orient	500
Do. ved St. Quayserne (Departement Côtes-du-Nord)	—
Fyr i Bugten ved Puzgoli (Neapel)	501
Nyt Blinkfyr paa Punta de Estaca de Bares (Spaniens Nordkyst)	—
Fyr paa Cap Antonio (Cuba)	—
Fundy Bugt	502
Farvandet ved S. Francisco (Californien)	—
Klipperne ved Indløbet til Samme	503
Fyret paa Cap Pine (Ny Foundland)	—
Farvedæmningen ved Algier	504

Officielle Deel.

Liste over Marinens Officierer og Embedsmænd.	1
Liste over Flaaden	28
Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marine- Ministeriets Befalinger. — Avancement, Ansættelse, Afgang, Ud- commando ic.	30, 35, 41, 47, 53, 61.
101	
102	
103	
104	
105	
106	
107	
108	
109	
110	
111	
112	
113	
114	
115	
116	
117	
118	
119	
120	
121	
122	
123	
124	
125	
126	
127	
128	
129	
130	
131	
132	
133	
134	
135	
136	
137	
138	
139	
140	
141	
142	
143	
144	
145	
146	
147	
148	
149	
150	
151	
152	
153	
154	
155	
156	
157	
158	
159	
160	
161	
162	
163	
164	
165	
166	
167	
168	
169	
170	
171	
172	
173	
174	
175	
176	
177	
178	
179	
180	
181	
182	
183	
184	
185	
186	
187	
188	
189	
190	
191	
192	
193	
194	
195	
196	
197	
198	
199	
200	
201	
202	
203	
204	

Sagttagelser inden en Orkan, m. m.

(Meddeelt af Capitain C. Trminger.)

Under mit sidste Ophold i Vestindien med Orlogsbriggen Ornen, fra November 1847 til Marts 1849, observeredes daglig Barometrets Stand til fastsatte Tider i Etmaal, og navnlig i Orkantiden, fra 25de Juli til 25de October, hver 2den Time, eftersom Barometret ved dets betydelige Falden forudsiger den kommende Orkan.

I Vestindien, som i det Hele taget imellem Vendekredsene, indskrænker Forandringen af Barometrets Stand sig i Almindelighed til enkelte Linier. Middelstanden af det Barometer, jeg havde ombord, angav 28. 2 $\frac{3}{4}$. Medium af den daglige Forandring fandt jeg ved de dansk-vestindiske Øer at være omtrent $\frac{3}{4}$ Linie.

Barometrets Stand er høiest imellem Kl. 10 og 10 $\frac{1}{2}$, og lavest omtrent Kl. 4.

Usvigelser fra denne regelmæssige Stigen og Falden maa i Orkantiden nøie paaagtes, og ikke mindre bør man lægge Mærke til Luftens Udseende, Skyernes Drift m. m., da Dette, undertiden tidligere end Barometret, advarer Sømanden.

Den 22de August 1848 var Orkan paa St. Thomas, hvor man i de sidste 11 Aar havde været fri derfor.

Alt flere Dage forinden havde Luften af og til et Udseende, som tydede paa mindre godt Veir, men Vinden vedblev at holde sig i det sædvanlige Passathjørne, og om Aftenen klarede det altid af, saa at Nætterne vare meget smukke.

Endskiøndt Barometret vedblev at have sin sædvanlige Stand, og den daglige Stigen og Falden ikke forstyrredes, forekom Luften mig dog saa mistænkelig, at jeg, den 19de August førend Solens Nedgang, da jeg, paa Grund af Negernes urolige Sindelag, dog var nødt til at forblive i Havnen i længere Tid, ansaae det for rigtigst at lægge Briggen i Nærheden af den Plads i St. Thomas' Havn, hvor jeg havde besluttet at ligge i Tilfælde af Orkan, og hvor Briggen med kort Varsel kunde fortøies saaledes, at man med Tryghed kunde imødesee Orkanen.

Ved Solens Dvgang den 22de stod Barometret paa 28. $2\frac{1}{4}$, altsaa en god Stand, især da det nu ifølge den almindelige Regel skulde stige til Kl. 10. Vinden N. N.-Værsseils Kuling; men da Luften havde et ubeirsagtigt Udseende, baledes Briggen til den udseete Plads, og fortøiedes der.

Kl. 7 stod Barometret endnu paa 28. $2\frac{1}{4}$.

Kl. 8 Havblis, af og til ubetydelige Vindstød, som altid i smaae Hvirvler løb hen over Havnens spejlglatte Flade.

I Orkanen 1827 paa St. Thomas, hvor jeg dengang var constitueret som Havne-Capitain, og i hvilken der forliste 23 Skibe i den ellers saa sikkre Havn, havde jeg lagt Mærke til lignende Hvirvler forinden Orkanen begyndte, og da Skyerne nu floi i forskiellige Retninger, tvivlede jeg ikke mere om, at Orkan var ivente, især da Barometret ikke visde stige, men uforandret vedblev at staae paa 28. $2\frac{1}{4}$.

Veirets Udseende blev meer og meer truende; -- nedtog Bramstænger, Merseræer; strøg Underræer og Fastejænger. Vindstødene bleve hyppigere og stærkere, og Hvirvlerne større.

Jeg meddeler et Uddrag af Journalen:

Den 22de August 1848 Formiddag Kl. 9

— 9½

— 10

— 11

— 11½

Middag Kl. 12

— 12½

— 1

— 1½

— 2

— 2½

— 3

— 3½

— 4

— 4½

— 5

— 5½

Wind.

N. D.

N. D. t. D.

—

—

—

N. D.

—

—

N. D. t. N.

N. N. D.

Nord

N. B.

N. N. B.

Vest

S. B. t. B.

S. B.

Syd

Barometer.

28. 2¼.

28. 2.

— 1¾.

— 1½.

— 1.

— ½.

28. 0.

27. 11¾.

— 11½.

— 11¾.

— 11½.

— 11.

— 10.

— 9¼.

— 9.

— 10.

— 10¼.

Byger med graa Luft.

Bramsfeilskuling.

Stille; — af og til orkanagtige Byger
fra N. D.

Orkan.

Loit med enkelte Raft.

Orkan med stærk Regn.

Næsten Stille. — Lyn, og svag, men
vedholdende Torden.

Kl.	Wind.	Barometer.		
		27.	10 $\frac{3}{4}$	
—	6 $\frac{1}{2}$	—	11 $\frac{1}{2}$	{ Næsten Stille. — Lyn, og svag, men vedholdende Zorden.
—	7	28.	0	
—	7 $\frac{1}{2}$	—	0 $\frac{1}{2}$	{ Orkan; -- hyppige Lyn med svag Zorden.
—	8	—	1	
—	8 $\frac{1}{2}$	—	1 $\frac{1}{4}$	{ Løst med enkelte Kaft, overtrukken Luft; af og til Regn.
—	9	—	1 $\frac{1}{2}$	
—	10	—	1 $\frac{3}{4}$	
—	11	—	—	{ Hyppige Lyn med hyppige Kaft og Regn.
—	12	—	—	
—	1	—	2	
—	2	—	—	{ Regn med haarde Kaft.
—	3	—	—	
—	4	—	1 $\frac{3}{4}$	

Midnat
Den 23de August om Morgen

Hvorefter Barometret indtog sin sædvanlige Stand, og Veiret begynde.

Det sees heraf at Orkanen var N. V. fra Kl. 3 til 3½ Eftermiddag, og i denne Compassfreg var den ulige stærkere end i hele den øvrige Tid, — jeg fandt endog at den i dette Tidrum var nok saa haard som i 1827; men da den paa det stærkeste kun rasede omtrent ½ Time, var den anrettede Skade, endstignndt mange Træer oprykkedes med Rode, ikke betydelig.*)

Alf det Foregaaende fremgaaer ogsaa, hvor vigtigt det er at iagttage Barometrets daglige Stigen og Falden, thi det vedblev at være uforandret i den Tid det vellers om Formiddagen pleiede at stige, og dets egentlige Falden begyndte ikke førend omtrent 1 Time forinden Orkanbygerne satte ind, hvilket ofte er for kort Tid til at tage de nødvendige Forholdsregler, thi i selve Orkanen er Veiret saaledes, at de fleste Skibsarbejder, og navnlig den Forbaling og deslige, ere umulige.

Orkanens Centrum gik Norden om St. Thomas. Paa Nord-Siden af Guadeloupe, Desirade, Antigua, Montserrat, Nevis og St. Christophe var den meget ødelæggende. Den 21de om Aftenen var Uveiret haardest paa Antigua, og et paafaldende Merke som herskede paa St. Thomas noget efter Middag den 22de, indtraf i St. Juan paa Puerto Rico Kl. 5½, samme Dags Eftermiddag.

Efter de forskiellige Oplysninger, jeg fik fra flere Steder, er Orkanens Centrum gaaet frem i en N. N. V.-lig Retning, med en Hastighed af omtrent 14 Qvartmiil i Timen.

Nogle Maaneder efter var jeg paa St. Christophe og Guadeloupe, og hørte der, at Orkanen var kommen Indvaanerne uventet, da Barometret ogsaa her først begyndte at falde kort før Uveirets Begyndelse, af hvilken Grund en Mængde Huse havde mistet Tagene og ellers vare blevene beskadigede, da Tiden til at barricadere

*) I 1827 holdt den sig omtrent 4 Timer fra det N. V.-lige Hjørne, hvilket for største Deel forarsagede de mange Forlis.

Døre, Vinduer etc., hvilke ellers ikke modstaae Orkanens Voldsomhed, ikke var tilstrækkelig. *)

Den Plads hvor Briggen Ornen var fortoiet, i det saakaldte Cleaning-hole, antager jeg, i Tilfælde af Orkan, at være den sikreste i Havnen, og skulde jeg i en Orkan igjen være i St. Thomas's Havn, vilde jeg ubetinget lægge Skibet paa samme Plads.

Før med Sikkerhed at kunne være fortoiet paa denne Plads inden Uveirets Begyndelse, er det rigtigst i Orkantiden at ankre i den vestlige Deel af Havnen, og lade Bagbords Anker falde paa A (see modstaaende Skitse); dette er i Nærheden af en af de engelske Damppaketers Warpe-Boier, og ved tillige at sætte et Kabel-toug fast i denne Boie, ligger Skibet her under almindelige Omstændigheder fuldkommen sikkert.

Ved at sætte Ankeret saaledes, er man hvert Øieblik klar til at hale ind paa Fortwiningspladsen, som er Orlogsmanden forbeholdt, og ved blot at stille paa Riettingen, idet Ankeret bliver liggende paa samme Sted, hales ind, og Fortwiningen sættes fast, dels i tvende Ankre, som alt for mange Aar siden ere nedgravede iland til vore Orlogsmænds Afbenyttelse, dels i tvende andre Ankre, som nedgravedes der kort før Orkantiden 1818. Paa Bærftet, hvor Damppaketterne have deres Kul-Oplag, ere ligeledes flere nedgravede Ankre og meget paaalidelige Fortwiningspæle.

Med alt Dette til Afbenyttelse, er det min Overbeviisning, at et Skib, forsvaerlig fortoiet der, ligger fast i den sværeste Orkan.

Af følgende Grunde foretrækker jeg langt dette Sted for den almindelige Ankerplads i Schimmelmänn's eller Long-Bayen:

1) Er Holdebunden paa flere Steder i Long-Bayen ikke saa

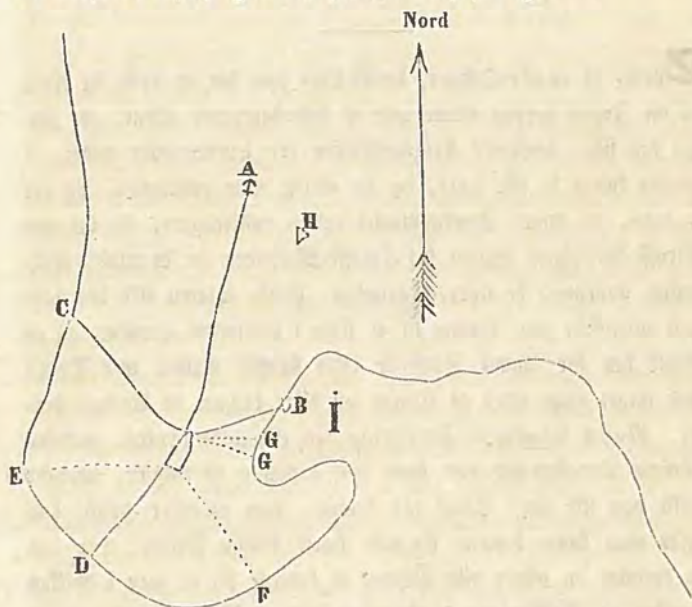
*) Denne Orkan er omtalt i det høist fortjenstfulde Værk: The law of Storms, by William Reid, London 1849, og antegnet i Hr. Reid's udmærkede Kort over Orkanerne. Det sees deraf, at den af mig omtalte Orkan, efterat have passeret Nord-Siden af Puerto-Rico, gik Norden om Domingo, næsten hen til Kysten af Florida, hvorefter den tog en nordlig Retning i Gulf-Strommen, dreiede derefter N.-Østlig, senere end mere Østlig, og sporedes endnu den 3die September i Atlanterhavet paa 46° N. Brede, og 34° Vest for Greenwich.

god — meest Sand —, medens den ved Cleaning-hole bestaaer af Blaaleer;

2) Er man i Longbayan, hvor i Almindelighed en Mængde Skibe ligge til Ankers, meget udsat for Omvolddragning af Skibe som Orkanen har bragt i Drift, hvilket næsten er det farligste, og hvorfor man, efter al Rimelighed, ikke er udsat i Cleaning-hole, og

3) Har Erfaring lært, at Orkanerne paa St. Thomas i Almindelighed ere haardest fra det vestlige Hjørne, hvorfor ogsaa de fleste Strandinger finde Sted i Longbayan, medens man i Cleaning-hole, med Orkan fra denne Kant, ligger temmelig beskyttet under det høie Land.

For at tydeliggjøre hvorledes Briggen Ornen var fortoiet, vil vedseiede Skitse give den fornødne Oplysning.



Fra Skibet til A harves 110 Favne Ankerkietting ude.

" " " B " 30 " " fast i et
nedgrabet Anker paa Bærstet.

Fra Skibet til C havde 70 Favne Ankertoug med Rietting-
Forløber som var fastgjort i et nedgravet Anker iland.

Fra Skibet til D havde 50 Favne Ankerkietting fast i et
nedgravet Anker iland.

Til E, F, G, G, Kabeltoug og Pertliner fast iland, deels i
nedgravede Ankere, deels om Pæle.

H. Varpeboien.

I. Skibsværft, hvor de engelske Dampskatter have Kul-
Dplug.

Noget om Sø-Statens Love.

Spørge vi en Sø-Officier, hvilke Love han har at rette sig efter, da vil Ingen herpaa kunne give et fyldestgjørende Svar, thi Ingen kan sige, hvorvidt Krigsartiklerne ere levende eller døde; — levende kunne de ikke være, da de aldrig blive overholdte, og ere de døde, da bliver Spørgsmaalet endnu vanskeligere, thi det nye Straffe-Meglement afsiger vel Straffe-Metoden for de mindre Forseelser, hvorimod de større Forseelser, hvilke Staten ikke bør lade gaae ustraffede hen, komme til at ligge i Chefernes Hænder, og en Mand kan for samme Forseelse blive straffet næsten med Døden eller meget ringe uden at Chefen vil blive dragen til Ansvar derfor. Nogen sørgeligere Forvirring kan ikke godt tænkes: medens Chefens Straffefrihed bør have sine bestemte Grændser, udenfor hvilke han ikke uden Straf tør komme, men indenfor hvilke han ogsaa maa kunne bevæge sig med størst mulige Frihed, har han nu derimod en uhyre viid Verden at bevæge sig i, men i hvilken Hænder og Fodder ere bundne paa ham. At det næsten er en Umulighed at bevæge sig med Frihed under slige Forhold er naturligt, thi bestemte Love ere Frihedens første Betingelse. Krigsartiklerne ere indsovede, døde kunne de jo ikke være, da de ikke ere

tilbagekaldte, at vække dem igien til Virksomhed vilde vistnok være roveligt, thi de ere for barske for vor nuværende Tid; men skal Sp-
 Staten have nye Love da maae Artillerne være Basis for dem, thi
 hvad der i Aarhundreder var istand til at gjøre Staten dygtig, og
 altsaa havde sin Grund i Folkets Character, maa have mere Salt
 i sig end at det nu skulde være til at kaste bort, med mindre den danske
 Matroses Character skulde have forandret sig, hvilket Gud være lovet
 ikke er Tilfældet, — og disse almindelige Historier om Verdens uhyre
 Fremmskridt i de sidste 50 Aar ere da uden Betydning. See vi
 hen til Krigs-Artillerne, da maa enhver erkende dem for et ud-
 mærket Værk: hvilken Alvor og Myndighed, hvilken Bestemthed i
 hele Sproget; her er ingen Tale om Undskyldning eller Hensyns-
 tagen; beundre maa man den Mand, som har været at skrive slige
 Love; hvilken uendelig høi Idee maa han ikke have havt om sine
 Pligter, naar han fordrede saa svære Straffe for deres Overtræ-
 delse. — Formildelse med Hensyn til Straffene, Forandring af en-
 kelte Paragrapher: og Krigsartillerne ville fyldestgjøre enhver For-
 dring; thi hvilke større Fordringer kan gøres til Krigsloven, end
 bestemte Love, bestemte Straffe for Overtrædelsen af de store For-
 seelser, og en stor Straffefrihed for Chefen til at straffe de mange
 Forseelser som deels Lovene ikke kunne bestemme, deels forme-
 delst deres mindre Bigtighed mere afhænge af Omstændighederne.
 Spørge vi om Grunden til at Krigsartillerne have mistet deres
 Magt og Myndighed, da finde vi den i den Mangel paa Mod,
 som der uden Tvivl hører til for i vor Tid at giennemføre
 slige strenge Love, thi der kan dog ikke være noget Spørgsmaal om
 at de burde holdes hellige, — vor Sed have vi aflagt derpaa,
 Selvtægt og Oprør er det naar vi ikke overholde dem, om vi og-
 saa i Lovens Barbariskhed kunde finde en Undskyldning. Hvor-
 vidt det er under Menneftenes Værdighed at staae under slige
 strenge Love veed jeg ikke, men det veed jeg, at det er under de-
 res Værdighed at bryde dem, thi Øvrigheden er indsat af Gud, og
 dens Love og Anordninger skulle holdes, og at opnaae Dette burde

Menneffene kæmpe for, istedetfor at smaaificeres om det er under deres Værdighed at blive holdte under Loven paa den eller den Maade. At Sø-Etaten faaer nye Love, i hvilke Straffebestemmelserne ere saaledes satte, at der ikke kan tænkes nogen Undskyldning for at de ikke blive overholdte til det Yderste, er derfor et Livsspørgsmaal: uden det vil den Overordnede miste sin Myndighed, den Underordnede være overgivet til Vilkaarlighed; om der skal komme Alvor i Tjenesten er afhængig af den Helligheds Frygt hvormed disse Love betragtes. Det var i Følelsen heraf at det nye Straffe-Reglement blev udarbejdet; men — istedetfor at begynde med Hovedet, nedsætte Straffene for de store Forseelser, saaledes at disse Love kunne fordres overholdte, saa staaer Loven derimod endnu med sine barbariske Straffe, og kun Chefernes Straffefrihed er tilintetgjort; — at her mangler et Mellemled sees strax, thi Chefernes Diet til at straffe maa altid slutte sig lige til den laveste Straf Loven dicterer, uden hvilket der bliver et Spring, hvoraf Følgen bliver at de store Forseelser næsten slet ikke blive straffede, thi da man ikke har Mod til at lade dem være Loven hjemfaldne, blive de straffede ifølge Chefernes ringe Diet til at straffe, idet de erholde mere velklingende Navne, Noget der maa forvirre Folkenes Idéer om Ret og Uret. Hvad Straffene i Sø-Krigsartiklerne angaaer, i hvilke imidlertid kun Straffene for de større Forseelser ere bestemte, da er Hovedstraffemidlet den corporlige Straf, eller rettere, Tampen, og saaledes maa det ogsaa være, — deels fordi Ambitionsstraffen er en indbildt Størrelse, som en Følge af at Matrosen ikke har tilstrækkelig hvi Idé om Disciplinens Nødvendighed, eller militair Mand nok til at indse at et Brud paa de militaire Love er en stor Forseelse, hvilket dog er en absolut Nødvendighed naar Ambitionsstraffen skal have Betydning, og dette er da ikke til at undre sig over, thi hvem uden en Militair har nogen Idé om Subordination eller nogen hellig Frygt for at krænke dens Mand, og jeg vil da blot spørge om en Mand nogensinde er bleven forhaanet af sine Kammerater fordi han var insubordineret mod en Under-

officier eller vel endog imod en Officier; bedre kunde jeg forstaae den he Strafs Anvendelse for de egentlige Moralitets Forselsler; — deels fordi hiin Straf egner sig bedst for Matrosen, som er et Barn, begavet med hele Barnets Elskelighed og Trostyd, med hele dets Sorgløshed og piebliffelige Nydelseslyst; naar han derfor ophører at være dette, eller naar han, ifølge sin Overgang til at blive Yngling, ikke længer ydmyger sig under den, men lader det blive en Ambitionsjag at forhærde sig mod den, saa at den ikke længer kan bruges som Straf. — da det er paa Tide at afslaffe den; men den Tid den Sorg! Man kan vistnok straffe en Mand ligesaa haardt ved at seigpine ham ved daglige langvarige Smaaaplagerier; men Matrosen er kun lidet tjent med denne Straffe-Methode, thi dette sorgløse Menneſke sloves eller irriteres ved disse langvarige Straffe, og man berøver ham Humeuret, hvilket man maa være meget varfsom med; ikke heller har denne Straf det frygtindgydende ved sig som Tampen. Straf en Mand haardt, men lad saa Alt være glemt og vær venlig og mild imod ham, og en daarlig Matros i Sandhed, som vil bære Nag til sin Officier, — eller som ikke med Taknemlighed modtager den Kiærlighed som bliver ham tilbudt; gaar derimod en lang Tid og suurmul med en Mand, hvor let vil der ikke fremkomme et uvenligt og fremmed Forhold, hvilket da er den bedste Maade hvorpaa en slet Tone skal indsnige sig. Det er en temmelig almindelig Mening, at man skal søge at fremelske Ambitionen ved at give Ambitionsstraffe, eller ikke bryde sig om Tjenesten, idet man giver indbildte Straffe, — eller søge at tilintetgjøre Matrosens barnlige Natur ved at faae ham indprentet at Kameraternes Dom er meget vigtigere end hans Officiers, og saa kunde man jo ogsaa forbyde ham at lege sine barnlige Lege, at han kunde tale om Politik, for at de danske Matroser kunde blive til rene Franskmænd; oh ja, hvorfor ikke det, til Afverling kunde man jo ogsaa male dem sorte, og saa bleve de vel til rene Negre. Jeg er ingen Ynder af den corporlige Straf, siger mangen En, og mener at have sagt noget ret smukt; oh nei, for saa vidt er jeg ikke heller nogen Ynder af dem; der hører Mod til at

dictere en sliq Straf, Selvbeherkselse til, uden Mineforandring at lide Straffen med under dens Fuldbgyrdelse; men er Du en Ynder af Ambitionsstraffen, for saavidt at den er en Straf, da tænk Dig et Menneſke, hvis Forſængelighed ret er ſaaret, tænk Dig ham ſtaaende omringet af ſine Kamerater, deres Haan og Latter ringe i hans Øren, hans Dine ſøge Jorden, hvortil han er ligesom rodfæstet; frygteligt ſydende ſtormer Blodet giennem hans Arter, ligesom det vilde ſprænge hele Legemet; tænk Dig denne Smerte; oh, jeg mener, at al legemlig Smerte er at regne ſom Intet herimod, og gientag da, at Du er Ynder af Ambitionsstraffen; thi har Du ikke tænkt Dig Dette, da indſeer jeg vel hvorfor Du holder mere af denne Straf. Nei, Sagen er, man vil fritages for det Anſvar den corporlige Straf paadutter En, — Ambitionsstraffen tvinger ikke ſaaledes til at lide Straffen med, — det Hele gaaer meget lettere og behageligere, og har man været ſaa heldig, at udfinde en comiſt Straf, da er det Hele endog meget morsomt. Et Ambitionsſtraffe eller rettere Straffe beſtaaende i Berøvelſen af Friheden &c. &c. (thi jeg ſaae da aldrig en Matroſ rødme, fordi han ſkulde ſtaa i Bantet eller pudſe Klokken), ofte kan anvendes, er viſtnok, thi naar Tampen ofte bruges til den beſtandige og beſtandige Tjanten, forhærdes ogſaa Folkene mod denne Straf; dog om det Ene eller det Andet ſkal bruges maa ligge i Chefernes Hænder. Jeg forſtaaer godt den Frihed ſom ſiger: „J Tillid til Dig giver jeg Dig denne Magt, for at Du kan ſoutenere Loven; men vogt Dig for at miſbruge den, eller Du vil blive dragen os, Folket, til Anſvar derfor“; men ikke forſtaaer jeg den Tale: „For at Du ikke ſkal miſhandle os, binde vi Hænder og Fødder paa Dig“, — uden ſom en Følge af den Frygt og Miſtillid ſom altid er Tyrannens Følgeſvend. — Et ſtaaende under en ſtærk Regiering er det Stolteſte jeg kiender, og, i Sandhed, vilde Søkrigs-Artillerne fremſtaa igien i en forynget Eftikkeſe, og blive overholdte til det Yderſte, da vilde Dette blive os tildeel; den Strengbed, ſom ſaavel Officierer ſom Mandſkab vilde blive underkaſtede, vilde bringe Alvor i Sindet; den Myndighed og Beſtemthed ſom der er i hele

Sproget, vilde bidrage Sit til at lade Officiererne føle, at de ere d Myndige med Ret til at befale, og de Menige, at de skulle være de Odsyldende, og det glade Haab at see det Onske opfyldt, engang at komme til at staae under disse Love, giver mig Mod til at lade disse Linier komme for Lyset.

L. S. Schmidt,
Second-Lieut. i Sø-Staten.

Svar paa Capt. Lieut. J. P. Wulff's „Bemærkninger foranledigede ved Capitain Krenchels Afhandling: „Et Par Ord om Kanonbaadene“ (*).

Capitain-Lieut. J. P. Wulff har i sidste Hefte af Archiv for Søvæsenet leveret en Recension over min lille Afhandling „Et Par Ord om Kanonbaadene“, og mener derved at have oplyst bemeldte Archivs Læsere om: „at min Idee om, hvad der allerede er gjort og hvad der kan gøres for og ved Kanonfartøjerne er urigtig; at jeg har gjort mig skyldig i Modsigelser, i ugrundet Angreb paa Marinebestyrelsen fra 1815 til 1847, og at jeg har søgt at svække Tilltroen til Krigsdampfskibe, som dog formeentligen altid ville vedblive at være et, navnlig i vore Farvande, høist vigtigt Krigsfartøi.“ Hvorvidt Capitainen har været heldig i sine Bestræbelser for at bevise disse Paastande, skal jeg tillade mig at undersøge ved punktviis at giennemgaae hans Recension.

Side 469. „Man slog Brag paa det Værn, som kun Norden havde tvunget os at gribe til, da alt Andet manglede, og man søgte at bevise, at Kanonbaade vare Intet, Linieskibe Alt.“ — „Served maa jeg fremsætte som modsat Mening: „Man slog ingenlunde Brag derpaa, og godtgjøre denne

*) Efr. d. Tdskr. 4de Bd. Pag. 383 og 461.

Mening med det Sactum, at der i den dybeste Fred vedligeholdtes et Antal af 75 à 80 Stykker o. s. v.

Efter min Overbeviisning er der Intet, som Marinens Herrer Officierer have slaaret mere Brag paa og betragtet med mere Ringeagt end Kanonbaadene, og er Sætatens gamle kanonbaadforagtede Tone Capt. B. ubekiendt, anbefaler jeg ham at erkyn-
dige sig derom hos de Herrer Officierer, som baade kunne og ville erindre det fra tidligere Tid. Som Bilag hertil kunde maa-
ske Striden om Land- og Sømagt i 1831—1832 tjene, og der-
som Hr. Capitainen ikke i det Næget, der dengang blev skrevet om
denne Gienstand, skulde blive tilstrækkelig overbevist, da antager jeg
at han maatte kunne blive det, hvis han kunde give sig bekiendt
med Constructions-Commissionens Forhandlinger om Kanonbaade,
især efter P. M. Turens Død. De 75 à 80 Baade, som Capt.
B. fortæller, vi havde, da Krigen, eller rettere, Oprøret udbrød, sy-
nes, efter mit Skøn, ikke at bevise Andet, end at den Ordre som
høifalig Kong Frederik den 6te gav i 1815, at Marinen skulde
have 80 Kanonbaade, samvittighedsfuldt er bleven fulgt. — Kanon-
baadenes forbedrede Artilleri skyldes Command. Capt. P. M.
Turen, der var Løjtnant i 1832, da Prover med disse Fartøier
foretoges, og (man tager mig vel ikke min Oprigtighed ilde op),
jeg er overbevist om, at havde han dengang ikke taget sig saa iv-
rigt deraf, vilde der, efter hans Død, maaskee ikke være bleven gjort
noget derved, netop fordi Marinens Herrer Officierer „slog Brag“
paa Kanonbaadene, der i Ordets egentlige Betydning kunde ansees
for Flaadens Stifborn. Dersom man vilde lade Seilskibe bedømme
af en Commission, hvis Medlemmer ikke have fareet med andre Far-
tøier end Kanonbaade, vilde man da handle rigtigt? Disjuncten
ikke; men vender man Spørgsmaalet om, og siger: Dersom man
vilde lade Kanonbaade bedømme af en Commission, hvis Med-
lemmer ikke havde fareet med andre Fartøier end Seilskibe, saa er
Svaret anderledes, „thi det er jo en ganske anden Sag“. I sidste Hefte af Archiv for Søværnet forekommer i en lille Af-
handling Pag. 478: „at man maa tage Hensyn til de specielle

Sømandsfag, hvortil Sømand ere oplærte, for at kunne stille dem paa deres Plads. Denne Bemærkning have alle de Sø-Officierer, jeg har talt med derom, fundet rigtig, men jeg tvivler paa, at alle de Herrer ere af den Mening, at den ogsaa burde anvendes ved Burderingen af Canonbaadene, netop fordi man, som sagt, slaaer Brag paa dem.

Samme Side. Hans Insinuation sammesteds „med rigtigt godt Krud“, fatter jeg ikke. Efter min Erfaring have vi dette fuldkommen saa godt som det Fienden har brugt o. s. v.

Det forekommer mig, at Capt. W. er af den Mening, at fordi han antager at Krudet ombord i Geiser var ligesaa godt som Tydsternes, har jeg antage at det ogsaa i Canonbaadene var det. Mine fremsorte Ord, „med rigtigt godt Krud“, kunne forresten ikke kaldes nogen Insinuation, da de sigte til min bestemt udtalte Anke til Marineministeriet over, at det Krud, jeg havde ombord i Canonbaadene, ikke var saa godt som Fiendens, en Anke hvorefter jeg senere har maattet afgive en yderligere Erklæring til det høie Ministerium *).

Capt. W.'s Mening, at det ikke kan hjælpe stort at styde paa

*) Vel er jeg den eneste Søofficier, som under denne Krig har klaget over at vort Krud ikke var saa godt som Fiendens; men jeg er ikke den eneste som har beklaget sig derover. Den 3die April 1849, da Fregatten Havfruen laae tilankers i Nærheden af Egernsund, blev den besøgt af et 12pdigt Feltbatterie, og fik derved adskillige Rugler i Rundholter og Riggings. Ved denne Affaire bemærkede man ombord i Fregatten, at Fienden, rækkede længer med sine 12pdige end Fregatten med sine lange 18pdige. Denne og de Affærer, jeg i Sommer havde med Canonbaadene ved Kolbing og 2 Gange ved Gudsøe, ere de eneste mig bekendte, hvorved Marinen havde Leilighed til praktisk at sammenligne sit Krud med Fiendens. Capt. Wulff vil derfor maaskee tage min Forsikring om, at den Overbeviisning jeg af den deraf høstede Erfaring har faaet om, at vort Krud

2000—2500 Alen, kan jeg ikke tiltræde, især med Hensyn til denne Landkrig, da jeg har den Overbeviisning, at det vilde være ganske ypperligt, om man kunde skyde paa $\frac{1}{2}$ Miils Afstand eller meer; thi har man fiendtlige Tropper eller andet Fiendtligt af nogen Udstrækning i den Distance fra sig, da kunne Granater kastede imellem dem gjøre en herlig Virkning. Imod det gamle vedtagne Princip, at man ikke maa skyde paa den og ikke paa den Distance, fordi Dit og fordi Dat, maa jeg sætte det nyere og mere praktiske Princip: „Man skal i Begyndelsen af en Krig skyde, naar man har et rimeligt Maal at skyde paa, for at man kan faae sit Mandskab vel indøvet, og naar det er skeet, skal man kun skyde, naar der er Sandsynlighed for at man kan skyde med god Virkning, hvad enten Afstanden er 1000 eller 6000 Alen“. Fienden fordrev vor Færgefart fra Strids Færgebro, der var 3200 Alen fra nærmeste fiendtlige Batteri, senere fra en lille Bro, som var omtrent 800 Alen længere borte, omtrent 4000 Alen fra nærmeste Batteri, og holdt senest gaaende med at forurolige Transport og Overfart ved den saakaldte Strids østlige Skibsbro, der var 6000 Alen fra nærmeste fiendtlige Batteri. Kunde vel Geiser skyde saa langt med sit Krud?

Samme Side siger Capt. W.: „Side 365 hvor Capt. K. taler om at Kanonbaaden ei er Søfartoi, siger han: „At den ikke er det, er sandt, men hvorfor skulde den ikke kunne blive det? Hvorfor et Sartoi af Enap 5 Sods Dybgaaende, paa 10 à 12 Sods Brede og 60 à 70 Sods Længde ei kan være

ei var saa godt som Fiendens, er saa positiv, at den ikke lader sig rokke ved noget Esterraisonnement.

Det er ikke behageligt at paatale Mangler og Feil; men er Fædrelandets Stilling saaledes, at dets Bee og Vel kan afhænge af Bajonnetten og Krudet, da mener jeg, at den Officier, — der har en, ved egne Mine og paa egen Erfaring begrundet Overbeviisning om, at det Krud, han under Krigen har brugt, var mindre godt end Fiendens, — at han skylder sit Fædreland, ikke alene at paatale, men vedblivende at paatale denne Mangel.

For Officeren d. 20 April 1850.

et godt Søfartøi, er besvaret blot ved at nævne disse Dimensioner o. s. v."

At være et godt Søfartøi maa forstaaes i Relation til Skibet og Fartøiet hvorom Taleren netop er, uden Hensyn til om det er stort eller lille. Skibszjollen kan være et godt Søfartøi saavel som Fregatten, men hvem i al Verden falder vel paa at antage, at, naar en Sømand siger om hiin, at det er et godt Søfartøi, han da mener, at den skal kunne gaae over Oceanet ligesaa godt som denne. Den norske Bods lægger et løst Dæk over sin Baad om Efteraaret for at gjøre den bedre skikket til at kunne taale Søen, eller, om man vil, „han lægger det over for at gjøre den til et bedre Søfartøi.“ Sæt nu, man gjorde noget Lignende ved Kanonbaadene, uden at følge de Betingelser, at gjøre dem kortere, bredere og dybere, som Capt. W. opstiller, vilde de da ikke blive bedre skiktede til at taale Sø, blive, hvad man kalder „bedre Søfartøier“? I Krigen efter 1807 brugte vi jo de saakaldte Maletbaade, som vare almindelige Kanonbaade med Dæk. Hvorfor vare de vel indrettede saaledes? — Fordi man vilde have et meer sødygtigt Fartøi, en Kanonbaad som var et bedre Søfartøi end de almindelige aabne Kanonbaade. Min ærede Herr Recensent maa altsaa undskyldte min Mening: „at det er og bliver ingen Umulighed at gjøre Kanonbaaden til et bedre Søfartøi.“

Capt. W.'s næste Bemærkning Side 470 Linie 6 er egentligen besvaret i ovenstaaende Linier, ikke desto mindre skal jeg dog tillade mig at drøfte den lidt nærmere.

Til mine fremsførte Ord: „hvis den kunde blive bedre Søfartøier, og kunde krydse i sit Brist og Sø som en Jagt, siger Capt. W. særdeles sarkastisk: „Ja dersom den kunde det!“ hvorpaa han udvikler sine theoretisk = practiske Kundskaber om større Dybgaaende, mindre Længde og større Brede, og laver deraf et ganske andet Fartøi end en Kanonbaad, „et Phantasi-fartøi“, som han under det bekjendte Firma „den norske Kanonkonner“, introducerer til Publicum saaledes: „Det er ikke

mere Kofartoi eller iftand til at søge alle vore smaa Sarvande, i det Zele et ganske andet Sartsoi!! Hr. Capitain W.'s Recension er paa sine Steder noget vanskelig at imødegaae, idet den undertiden spiller udenfor Sagen. Jeg har omtalt Kanonbaaden saaledes som den er bygget, og min Mening er, at den kan gøres til et bedre Søfartoi, det vil sige, bringes til bedre at kunne taale Søs, uden at den gøres, hverken kortere, bredere eller meer dybgaaende, og jeg gientager, at naar de af mig foreslaaede Forandringer blive udførte, vil den kunne krydse som en Jagt. Jeg vil blot tilføie, at der i Sommer var ved Trekroner en Kanonbaad, som var takket saaledes, at den kunde krydse som en Jagt, og at dette „Umuligheds-Sartsoi“ commanderedes af Maanedslieutenant Poulsen (forhen Capitain paa Triton) for hvis Somands-Mening Capitain W. maaskee har ligesaa stor Agtelse som jeg.

Den Passus i min Afhandling: „Efter min Overbeviisning kan den bringes dertil endog med temmelig Lethed, hvis Marinens høie Bestyrelse særdeles vilde skienke den sin Opmærksomhed. Men Dette „hvorledes den saa skulde indrettes“, hører ikke Offentligheden til, det tilhører kun bemeldte høie Bestyrelse, til Hvem jeg derfor, samtidig med denne Afhandlings Indrykkelse i „Archiv for Søværnet“ har overgivet mit underdanigste Forslag i den Retning,“ har Capt. W. opfattet saaledes, at han siger: „Jovrigt tvivler jeg ikke paa, siden Capt. K. siger det, at der efter hans underdanigste Forslag, vil blive gjort betydelige Forbedringer ved vore Kanonbaade!“ Hvilket er, som Ordsproget siger, at læse som Fanden læser Bibelen.“

Efterat Capt. W. har fortalt, at han kun kender Kanonbaadene af „at have seet dem,“ hvilket jo er det samme som, „at han slet ikke kender dem,“ (en naiv Bekendelse der forresten er overflødig), udbryder han: „At kunne krydse sig frem i Søs og stiv Brise som en Jagt, — det bedst krydsende Sartsoi i vore Sarvande — er en Umulighed! I smukt Vande krydse de allerede ganske godt, kunne da ogsaa ro“. Meningen af denne

Slutnings Sætning forstaaer jeg aldeles ikke, og den forudgaaende Exclamation er ikke Andet end en Variation af Themaet „det er og bliver en Umulighed“, hvorefter jeg allerede har sagt nok.

Side 470 nederst omtaler Capt. W. min supponerede Kamp imellem 3 Kanonbaade og et Dampskib, og begynder med at fortælle, at en 6pdig Kugle ikke kan gjøre Dampskibets Maskine megen Skade*), hvorefter den kan nedskyde Stænger og Ræter paa en Fregat eller Corvet, og gaaer derpaa over til at sammenligne Skorsteen og Hjul paa en Damper med Banterne paa en Fregat, „hvori og imellem hvilke man kan taale mange Skud“. Et Dampskib med en overskudt Hjulring, hvorved naturligtvis Skovlerne komme til at hænge hultertilbuler, eller med en overskudt Axel, vil neppe kunne styre saa nriagtigt at det kan overløbe noget Hvilket som helst, som det vil overløbe, da det vil gaae med det som med Moldsboens Gevær, det kun var skiftet til at skyde om Hjørner med. Med Hensyn til Skorstenen, da kan den fortrækkes saaledes af en stor Granat, at Lufttrækket ophører, saa at Ilden slukkes, og den kan ogsaa skydes ganske bort tæt nede ved Riedlerne, hvilket da heller ikke vil være uden Indflydelse paa Fyren.

Sor at støtte min Paaastand om Kanonbaadenes Seil- dygtighed, siger Capt. W., at jeg befylder Marinens Officiere for Ukiendskab til dem. — Maaskee Capt. W. vil behage at underrette mig om, hvorfra da Maasken af Marinens Herrer Officiere kiender Kanonbaadene, jeg ved det ikke.

Capt. W. siger Side 471: „Derimod troer jeg snarere, at den Ringeagt, som K. næret for Dampskibe, hidrører fra Mangel paa Kiendskab til disse og deres Brug.“

Uden at gjøre Forbring paa at være i Besiddelse af specielle

*) En lille 32lødig Blykugle kan ofte trænge ind i det menneskelige Maskinerie uden at derfor Mennesket døer, eller faaer nogen videre Meen. — Kan man maaskee ogsaa udbringe deraf den Slutning, at en 32lødig Pistolkugle sludt ind i et Menneskes Mave ikke kan gjøre Maven nogen videre Skade?

Kundskaber eller Erfaring i Dampskibs-Netningen, maa jeg dog tilslade mig at bemærke, at jeg dog heller ikke er en complet Ignorant. I 1828 var jeg i England omtrent 4 Maaneder, og lagde mig i den Tid ibrig efter Dampmaskineri, baade theoretisk og practisk. Capt. Christensen (senere død i Ostindien), som byggede Postdampskibet *Mercurius*, skaffede mig Tilladelse til at opholde mig daglig hvor jeg vilde i Maudslays's Fabrik, hvor man arbeidede paa *Mercurius's* Maskine, og desforuden kivaanede jeg alle de Dampskibsprøver som dengang foretoges paa Themsen. Da Dampskibet skulde hertil, fulgte jeg med, og der var ombord i det, foruden Christensen og mig, daværende Formand, nu Skibsbygmester W. Jensen, Maskinmesteren, 2 Fyrbødere og 1 Matros, saa at Ch. og jeg paa hele Reisen maatte stiftes til at staae tilvors. At Dampskibe fra den Tid altid have interesseret mig, behøver vel ikke videre Bilag, men skulde Capt. W. ønske noget saadant, kan jeg ogsaa opvarde dermed, idet jeg kan henvise ham til *Solientenant-Selskabets* Archiv, hvor der findes 2 Afhandlinger af mig, 1 om ældre Dampmaskiner, og 1 om ældre Dampskibe, og hvorefter jeg ikke betvivler, at disse mine Arbejder ganske ere uden Værd, mener jeg dog, at de altid kunne betragtes som skriftligt Vidnesbyrd for, at Capt. W.'s Bemærkning ei er saa ganske rigtig.

Atter behager min ærede Hr. Recensent at fordrøie hvad jeg har sagt, idet han fortæller, „at jeg mener at ville beskytte Skorsteen og Hjul ved at vende Lenderne til.“

Naar et Dampskib vender Siden mod Fienden, er der mere af hvad man directe eller indirecte kan henregne under Maskineri, som er udsat for Fiendens Ild, end naar det vender en af Enderne til: Det er, hvad jeg har villet bemærke ved de eksempelvis nævnte Gienstande.

Side 472 gjør Capt. W. os bekendt med, at man ikke kan styde igiennem et Dampskibs Kulrum, og glemmer ved Theorien derom sin egen erhvervede Erfaring af 5 April 1849, da Geiser fik igiennem Kulrummet en 18- eller 24pdig Kugle, som passerede tæt under Dampprøret, og enten gik igiennem Kulrummet paa

den anden Side, eller blev liggende der. Muligen mener Capt W., at en dansk Kanonbaads-Kugle ikke kan gjøre det samme paa et tydsk Dampskib.

Længerehen siges der: „Hvad Kanonbaadene ville gjøre, og hvorledes de ville manoevrere, er af liden Vigtighed (forudsat at de ei løbe paa grundt Vande), eftersom Dampskibet bevæger sig med den næsten tredobbelte Sært“.

Det er meget sandt, at en Dampskib løber en Deel raske end en Kanonbaad; men der er et gammelt Ordsprog som siger, „den der kører med Stude kommer ogsaa med“, og ihvorvel det som oftest gaaer ligesaa langsomt med Høningen som med Studeskørse-len, synes mig at det, (uagtet Capt. W. siger det), dog ikke er ham ligegyldigt hvad Kanonbaadene ville gjøre, siden han frygter for, at de skulle søge grundt Vande. Muligen mener han, at det ikke gjælder, fordi det ikke er fremført i min Afhandling for dette Tilfælde, men skulde det virkelig være hans Mening, maa jeg henvisse til Afhandlingens sidste Side, hvor jeg udtrykkelig fremfører det, som en Maade at klare sig paa med Kanonbaade, naar det kniber.

Capt. W.'s conjunctive Sætninger synes ikke at være paa rette Sted i Recensionen over denne Deel af min Afhandling, der jo netop betinger Odelæggelsen af Dampskibet og Conservationen af Kanonbaadene. Saaledes siger han Pag. 472:

„Forudsat at de (Kanonbaadene) ei løbe ind paa grundt Vande“; længer nede, „for, saavidt muligt, at holde Maskinerie og Riedler beslyttede af Kulforraadet“, og Side 473 i Beskrivelsen af Dampskibets Seierløb, „Jeg troer ikke Udsaldet kan blive tvivlsomt, thi dersom ikke Dampskibet tilfældigviis faaer et Skud i Maskinen, maae alle 3 Kanonbaade blive tagne eller ødelagte i mindre end en Time“.

Dette forbigrede „dersom“ gjør just den samme Virkning i Capitainens Recension, som en Kugle i hans Dampskibs-Maskine. Capt. W. fremstiller nu en tredje Angrebsmaade, og siger Side 472: „Man maatte nemlig, for ei at lade sig

skyde langskibs, og for, og istedetfor 1 Kanon, at have 5 til Disposition, samt for, saavidt muligt, at holde Maskineri og Riedler beskyttede af Kulforraadet, skionse ind paa Sienden i en Spiral, saaledes at man med Skarp, dog ei skarpeste Varning forester, Kunde bruge hele Batteriet".

Naar Capt. W. vil udføre denne Angrebsmaade, maa han med Dampskibet nødvendighviis kunne løbe Kanonbaadene heelt rundt, da ellers hans Spiral-Manoeuvre, med Kanonerne bærende paa Baadene og bærende saaledes som angivet, ikke bliver udført; men han kan ikke løbe rundt om dem, da de naturlighviis altid vilde holde tæt ved Land naar det behøves, hvorved da idetmindste Spiral-Angrebet bortfalder, fordi Dampskibet ellers løber sig iland. Af denne beskrevne Angrebsmaade kan jeg ikke skionne rettere end at Capt. W. maa antage, som Flere, at jeg ved min Bestræbelse for at gjøre Kanonbaaden til et bedre Sø- og Krydsfartøi, har den Idee, at dette Fartøi skulde bruges til Kamp i aaben Sø. Dette er ingenlunde saa, og jeg seer ikke hvorledes man kan ud-
drage Sligt af min Afhandling. Min Mening er, at da det la-
der sig gjøre at indrette Kanonbaade saaledes, at de blive istand til at hjælpe sig selv frem i Modvind og frisk Brise, taale Sø uden at fylde og være skillede til at gaar over rum Sø fra et Sted til et andet, saa burde de ogsaa indrettes saaledes. Det er hvad jeg finder vilde være rigtigt, og det er just hvad Andre, af mig ubekjendte Grunde, ikke ville finde.

Af et Dampskib vil skyde baade med Skraa og Kartætsler, er naturligt, men ligesom Capt. W. mener, at hver Kanonbaadsgranat ikke træffer Dampskibets Maskineri, mener jeg ogsaa, at hvert Skraa- og Kartætsskud heller ikke rammer Baadene, og at af de der ramme, ikke hver Kugle træffer sin Mand. Saameget er imidlertid sikkert, at et Dampskib maa være meer og mindre fjernet fra Kanonbaadene før det kan komme dem nær nok til at agere saaledes som Capt. W. har beskrevet. Benytte derfor 3 vel-
væde Kanonbaade Mellemtiden, fra langt til nært Hold, godt og

med nogenlunde Held, kan Dampskibet faae en Granat i Maskineriet før det kommer paa sit nære Hold, ja det kan saagar hende sig, at den første udstødte Kanonbaads-Granat bringer det Odelægelsen, saa at det ophører at være Locomotiv, efter et eneste løst Skud. Kan man kalde det et Krigsskib? — Da det lille Dampskib Odin i 1848 i god Sommer løb igiennem Narøfjorden, blev det beskudt af Fienden, der troede at det var Hella. Den første Kugle, Odin fik, gik igiennem Riedlen.

Capt. W's Bemærkning, „at Erfaring efterhaanden vil lære at beskytte Dampskibes Maskiner“, kan være meget rigtig; men Beskyttelses-Midlet, som Erfaringen maaskee vil bringe os om 10, 20, 30 Aar, kommer os vel neppe tilgode i denne Krig; jeg vil derfor denne finde ikke videre bevare dette Punkt.

Capt. W's fremsatte Krigserfaring, om Dampskibes Fortrinlighed som Krigsskibe, er af den Natur at den ikke taaler nogen Drøftelse; den Dag imorgen kan maaskee give os en Erfaring, der beviser netop det Modsatte af det som Capitainen har villet søge Beviis for i sin Erfaring. Jeg skal dog, ligesom han, tillade mig at slutte disse Linier med et oplysende Exempel.

Lad os antage, at et Linieskib vil prøve paa at demolere Tre Kroners Batteri, og løber med østlig Vind ind i Kronløbet hvor det ankrer. En Orlogs-Damper følger med, og holder sig i Nærheden af Linieskibet der skyder paa og beskydes igjen af Batteriet. Damperen deltager i Kampen, der ender med, at Linieskibet bliver Drag, og hiin slipper med Nød og Næppe derfra, efterat Maskinen, af en af de sidste Kugler fra Batteriet, er skudt istykker. — Naar nu Dampskibet kommer hjem, hvilke Erfarings-Værdomme bringer da Capitainen med sig? — Han bringer ikke den Erfaring, at Dampskibet kan bedre taale Kugler end Linieskibet, da han nok kan begribe, at de Kugler, som traf dette, ikke kunde gjøre hiint nogen Skade, -- ei heller, at om Kuglerne, istedetfor at træffe Linieskibet, havde truffet Dampskibet, dette alligevel vilde have klaret sig, — heller ikke, at fordi Maskineriet ikke strax blev skudt istykker, saa kunde Dette ikke strax være fæstet. Men derimod medbringer han disse

paa Erfaring begrundede Lærdomme: „At han havde gjort rigtiggere i at have holdt sig uden for Trekroners Id, og sparet Brugten af sine Kanoner, der dog maatte ansees som Bagatel imod Linieskibets betydelige Batteri, — hvorved Dampskibet vilde have været vedligeholdet i god Stand lige til det Dieblis Linieskibet havde behovet Assistance, saa at dettes Nedning ved Hjælp af hiint da vilde have været muligt, især hvis Damperen havde været begunstiget af blot en Trediedeel af Geisers Chefs 3½ Times Krigslykke; — at et Dampskib er en skrøbelig Maskine mod Kanontugler og Granater, der, udsendt imod det, kunne ramme dets svage Steder, og gjøre det ubrugeligt; — at et saadant Fartoi, der koster hans Fædreland saa mange Penge, og saa let kan ødelægges, maa bruges med Forsigtighed, og ikke udsættes for Ødelæggelse, uden naar der er Meget at vinde derved, og endelig vil han være kommen til den Erkiendelse, at et Dampskib egentligen blot er et Bugseer- og Transportskib, der, kun naa det angribes eller befinder sig under ganske særegne Omstændigheder, bør indlade sig i Fægtning, kort, — han vil komme hjem, klog af Skade, og med ganske andre Ideer om Drøgsdampskibe end han havde før.

3 Januar 1850.

H. E. Krenchel.

Kortfattet Fremstilling af Solsystemet efter de nyeste Opdagelser, tilligemed synoptiske Tabeller over Planet-Elementerne.

Astronomien deler sig i tre Grene: den sphæriske, theoretiske og physiske. Den første behandler de tilsyneladende Bevægelser, den anden de virkelige, — de af Fornuftgrunde sluttede, — og den tredie Bevægelseslove, Naturkræfterne &c. Den sphæriske Astronomie, som er den hvorpaa den nautiske bygges, vil være de fleste af dette Tidsskrifts Læsere bekendt; men en kortfattat Skildring af Solsystemets Sammensætning, et Overblik over Elementerne og Bevægelserne maa være kjærkomment, nu, da Opdagelserne hvert Aar forsøge Systemet. Siden Alex. Humboldt udgav den første Deel af sit berømte Værk, et Udkaft til en physisk Berdensbeskrivelse, Kosmos, hvis tredie Deel endnu ikke er udkommen, ere alt 7 Planeter, flere Biplaneter og mange Cometer komne til. At see den hele Maskine igang, uden dog at gaae nærmere ind paa Virkningernes mindre Resultater, skal være vort Maal, — vort Standpunkt det, hiin udødelige Naturforsker lærte os at indtage.

Dag, forinden vi begynde denne Fremstilling, og overgaae fra den sphæriske til den theoretiske Astronomie, vil det være nødvendigt at forudskikke en enkelt Betragtning.

Vi tænke os henstillede i en stor, rund Sal, med et hvælvet Loft, dannende Inderfladen af en Halvkugle; midt paa Gulvet staaer en Pæl, paa hvis Hoved, i Halvkuglens Centrum, er lagt en lille Kugle, mod hvilken vi vende Diet; denne vil da for os beskylge et Punkt paa Bæggen, d. e. projicere sig derpaa. Bevæge vi os til Siden, i samme Afstand fra den lille Kugle, da vil Projectionen bevæge sig i modsat (egentlig i samme) Retning, under en ligesaa stor Vinkel, seet fra Kuglen, som vi; beskrive vi en Cirkel paa Gulvet, da beskriver den en paa Bæggen, bestandig i den samme lodrette Høide. Nærme vi os til eller

hjerne os fra Kuglen, da vil Projectionen stige eller synke, uden at bevæge sig horizontalt, hvilket ligesledes vil skee, dersom vi stige lodret ned eller op. Skee Bevægelsen derimod paa et Skraa-plan, i en Retning som ikke ligger i et lodret Plan gennem Kuglen, da vil Projectionen forandre saavel sin lodrette, som horizontale Stilling, den vil beskrive en skraa Bue paa Væggen. Nu er det klart, at den vil naae hen til samme Punkt, dersom Bevægelsen paa Gulvet først skee langs ad Peripherien til en Cirkel, med Centrum i Kuglens Fodpunkt, indtil vi møde Stadien til et Punkt, lodret under den anden Station, og derfra efter en ret Linie op til Stationen, saa at først den horizontale, dernæst den lodrette Stilling alene forandredes. Denne Bevægelse vil derfor være en Sammensætning af de foregaaende.

Forforskellen imellem Projectionens Stillinger, efter de forskellige Pladser vi indtage, kaldes Kuglens Parallaxe; Bevægelsen selv er en parallaetisk. Den er enten horizontal eller vertical, eller sammensat af begge.

For at angive Projectionens Plads, kunde man gennem Kuglens Centrum lægge et horizontalt Plan, som paa Væggen vilde affære en Storcirkel, — Smaacirkler parallelle med denne, og endelig Storcirkler gennem et Punkt lodret over Centret, — paa samme Maade som man bestemmer Steders Beliggenhed paa Jorden, ved Equator, Bredeparallelerne og Længdecirklerne. Det forstaaer sig, at man ligesaagodt kunde vælge to andre Stillinger, dog helst lodrette paa hinanden.

Det vil herfra være let at overgaar til andre Betragtninger af samme Natur, f. Ex. idet vi stille Kuglen udenfor Centrum, og bevæge os i forskellige Afstande fra den: staae vi selv stille, og lade Kuglen bevæges, vil dette fremkalde Forandringer, analoge med de parallaetiske.

Naar vi befinde os i fri Luft, danner Viets Synskreds af sig selv en Kugle (Halvkugle), og gaae vi f. Ex. langs ad en Landevei, da vil en Gjenstand, et Huus eller Andet et Stykke borte, projicere sig paa hiin, eller den vil møde en Skov, en

Balle e. a. Det vil da synes for os, som om Huset bevægede sig paa Stoven, i den modsatte Retning af vor. Forstkiellen imellem de Vinkler, Husets Retning fra to forstkiellige Punkter paa Beien danner med denne, hvilken er lig med den Vinkel, hvorunder de to Punkter sees fra dette, bliver da Parallaxen. Er Gienstanden nærved Beien, da er Parallaxen stor, er den fjern, lille, og heri see vi Forklaringen af den besynderlige Briden, et Landskab er underkastet, seet fra en sig bevægende Bogn, navnlig paa Jernbaner. Er Beien horizontal, bliver Parallaxen det ogsaa; men bevæger man sig op eller ned ad en Balle, bliver den sammensat.

Herfra overgaar vi til Solsystemet.

Al de mangfoldige Stjerner, som i klare Nætter skinne paa Firmamentet, henhøre kun 4—5 til Planeterne; de øvrige ere de saakaldte Fjrstjerner, i Regelen Himmellegerer af samme Natur som vor Sol, og rimeligviis omgivne af mindre, mørke, sig hurtigt bevægende Legemer. Imellem Fjrstjernerne vilde vi vel, i gunstige Tilfælde, kunne see enkelte af de andre, til vort System henhørende Planeter, men de vise sig da kun som meget svage Gienstande.

Himlens Udstrækning har for os Udseendet af en Kugle, hvis Centrum ligger i vort Die, og paa hvis Overflade Stjernerne sidde fast. At bestemme Afstanden af denne Hvalving lader sig ikke udføre som ved Bestemmelser paa selve Jorden, hvor vi ledes af Perspektivet, Parallaxen, Lyssvirkningen og Farven; vi maae udmaale visse Størrelser eller Vinkler, for at kunne sige om Fjrstjernen eller Stjernekluddet er længst borte, og denne Maaling maa da udføres paa to forstkiellige Steder af Jordoverfladen, eller fra to Punkter i Jordens Bane, for ved Parallaxen at kunne bestemme Afstanden.

Til Opnaaelsen af de forstkiellige, ved Astronomiens Inddeling antydede Hensigter, maae vi tænke os Betragtningen henført til tre Punkter: Diet, Jordens og Solens Centrer. Omkring disse Punkter lægges tre Himmelfugler, den apparente, den geocentriske (af Os, Jorden) og den heliocentriske (af Helios, Solen), og dernæst slaas disse Kugler sammen, det vil sige, den Af-

stand bestemmes, fra hvilken den største Vinkel, hvorunder Triangelen mellem de tre Punkter sees, kan betragtes som Kul.

Afstanden imellem de to første, Jordens Halvmaal, er omtrent 859 geogr. Mile, mellem de to sidste, Jordbanens Halvmaal, omtrent $20\frac{1}{2}$ Millioner Mile, saa at den Vinkel hvorunder Jordens Radius vil sees fra Solen, er noget over $8''$. Fjærstjernerne's Afstand fra os, og fra hinanden indbyrdes, er langt større og i hoi Grad forskiellig; men af dem, hvis Afstand man har søgt at bestemme, er ingen os nærmere end Nr. 61 i Stjernebilledet Svanen. Den berømte tydske Astronom Bessel, som døde i en hoi Alder den 17de Marts 1846 (det i Astronomiens Historie saa mindeværdige Aar), har med overordentlig Skarpsindighed iagttaget denne Stjerne, og fundet dens Afstand at være nærlig $12\frac{1}{4}$ Billioner Mile. *) Den Vinkel, hvorunder Jordbanens Halvmaal vil sees fra denne Stjerne, er $0,000349$, eller omtrent $\frac{1}{3}$ Buesecund, og den, hvorunder Jordens Halvmaal vil sees, 24000 Gange mindre.

Tænke vi os derfor en Kugle omkring Solen eller Jorden i denne Afstand, ja i en langt ringere, da vil hele Jordens Bane forsvinde som et Punkt i dens Centrum, eller med andre Ord, to Linier, dragne parallelt giennem Solens og Jordens Centrer, om end perpendicularis paa deres Foreningslinie, ville træffe denne Himmelskugle i et og samme Punkt, idet de to Punkters Vinkelafstand, seet fra Centret, er saa lille, at den kun med meget fine Instrumenter vil kunne maales.

Forfskiellem imellem et Himmellegemes Stedbestemmelse med

*) J. Herschel yttre i en Tale, han i Februar 1841 holdt for det astronomiske Selskab i London, at „vel kunne vi ikke med Bestemthed afgjøre, om de relative Stedforandringer, Bessel har fundet med Hensyn til hvin Stjerne, hidrøre fra dens aarlige Parallaxe; de svare imidlertid saa fuldstændigt til en saadan, at det vilde være imod alle Logikens Regler, ikke at ansee den som den sande Aarsag.“

H. Struve har ved Dr. Peters fort Jagttagelserne videre.

Hensyn til Jorden og Jordens Centrum, kaldes den daglige Parallaxe, med Hensyn til Jordens og Solens Centrer — den aarlige Parallaxe. Fjirstjernerne have saaledes (fra et almindeligt Synspunkt) ingen aarlig, og langt mindre nogen daglig Parallaxe, de ville derfor ikke forandre deres relative Beliggenhed paa Grund af Jordens aarlige Bevægelse, og, da de heller ikke selv forandre Sted, vil Himmelfuglen for os være fuldkommen stillestaaende.

I de Punkter, hvor rette Linier fra Centret til Stjernerne skære Kuglens Overflade, tænke vi os disses Plads.

Jordens Bane omkring Solen ligger i et Plan, hvis Bevægelse er saa ringe, at vi ville betragte den som Nul. Solen selv befinder sig i samme Plan. Drages altsaa en ret Linie fra Solens Centrum giennem Jordens, til den moder Himmelfuglen, da vil dens Endepunkt, under Jordens aarlige Løb, afstære paa denne en Storcirkel, der kaldes *Ekliptika*, medens Linien selv giennemløber *Ekliptikaplanet* d. e. *Jordbaneplanet*.

Denne Storcirkel bruges til Basis for Himmellegemernes Stedbestemmelse paa Himmelfuglen, og vi have seet, at den tillige er Forsvindingslinien for alle de Planer, man indenfor Grændserne af Jordbanens Næde kan lægge parallelle med *Ekliptika*. Den deler Himmelfuglen i to Hemisphærer eller Halvkugler, den nordlige og den sydlige, af hvilke hiin er den, mod hvilken Jordens Nordpol peger op.

Opreises fra Solens (eller Jordens) Centrum en ret Linie perpendicular paa *Ekliptikaplanet*, da vil den træffe Himmelfuglen i to Punkter, der benævnes *Ekliptikas Nordpol* og *Sydpol*. Disse ere saaledes Forsvindingspunkterne for alle de rette Linier, der i eller indenfor Jordbanen kunne reises perpendicular paa denne.

Storcirkler igiennem Polerne, altsaa perpendicular paa *Ekliptika*, kaldes *Længdecirkler*, Smaacirkler parallelle med *Ekliptika*, *Bredeparalleler*.

Dette giver os et Middel til at bestemme et Himmellegemes Brede, der regnes nord eller sydefter indtil 90° , saavel som Længde-

førfkiellen imellem to eller flere Stjerner; men for at erholde en absolut Bængde for hver, maa der bestemmes et fast Punkt paa Elliptika, hvilket er skeet ved følgende Betragtning.

Jordens Ake, eller den Diameter om hvilken Jorden dreier sig, staaer ikke lodret paa Elliptikaplanet, men danner en Vinkel af $66^{\circ} 32'$ med dette. Under Jordens aarlige Bevægelse vedbliver Aken at have den samme parallelle Stilling, og vil derfor pege med sine Ender mod de samme Punkter paa Himlen, hvilke benævnes Himlens Nordpol og Sydpol, og ere Forsvindingspunkterne for Jordarens Forkængelse i dens forskiellige aarlige Stillinger. Tæt ved Himlens Nordpol findes den bekiendte Stjerne, vi kalde Polarstjernen eller Nordstjernen, og $23\frac{1}{2}^{\circ}$ derfra, efter en Retning henimod Dragens Hoved, er Elliptikas Nordpol.

Jordens Equator er perpendicular paa dens Ake, og vil folgelig ogsaa beholde en Stilling, der bestandig er parallel; forlænges altsaa dette Plan, vil det skære Himlen efter en bestemt Storcirkel (Forsvindingslinien), der vil skære Elliptika i to faste diametralt modsatte Punkter (Føraars- og Efteraars-Jævndegnspunkterne). Fra det første af disse, det der ligger i Nærheden af Stjernebilledet Bæderen (nu i Fiskeu omtrent 14° under det nederste, venstre Stjerne af Pegasus Firkant), regnes Bængden, østerefter, indtil 180° . Man deler ogsaa Elliptika i 12 ligestore Dele, de bekiendte Zodialal-Tegn, som altsaa blive 30° hver, og giennemløbes af Jorden i omtrent 1 Maaned.

Vi håbe nu her den i Begyhdelsen omtalte hvælvede Gal, og overgåde til Betragtningen af de sig, indenfor dens Grændser, bevægende, til vort Solsystem henhørende, Himmelleger.

Sklen, denne uhyre Kugle, hvis Størrelse omtrent er $1\frac{1}{2}$ Million Gange Jordens, staaer stille midt i Systemet. Den leder Planeternes og de øbrige til dens Sphære henhørende Lægernes Bevægelser, idet den holder dem i bestemt Bani; den meddeler dem Lys og Varme, den første Betingelse for deres Liv og Udbil-ling, — ja, det et endogsaa sandsynligt, at de den omcirkende Klobet, før de bleve dannede, kuh eksisterede som en Solatmosphære

(og hvilke Stoffer ere ikke sammensatte af luftartige?). Vi behøve ikke at tvivle om, hvilket System der er det rette, og maae beklage at Brahe, som levede efter Copernicus, og havde Keppler (hans Efterfølger i Prag) til Medarbejder, lod sig saaledes lede af sin Tids misforstaaede ortododore Begreber og dominerende Munkesætninger, at han i sit System lod den store Sol bevæge sig om den lille Jordklode.

Planeterne bevæge sig altsaa omkring Solen. De ere i forskellige Afstande fra denne, fjernende sig temmelig regelmæssigt fra Centret udefter, men alle i Nærheden af Elliptikaplanet. De gaae alle østerefter i elliptiske Baner, hvori det ene Brændpunkt indtages af Solen, saa at hele Banen ligger i et Plan med denne, og Planeten vil, efter et Omløb, komme tilbage til samme Punkt, hvorfra den gik ud, d. e. vise sig, fra Solcentret, mellem de samme Stjerner som tidligere. Planetbanerne affære derfor paa Himlen Storciabler, ligesom Elliptika, og skære denne efter en Diameter.

I Ellipsen bruges følgende almindelige Benævnelser:

Storaxen, Diametren giennem Brændpunkterne.

Centrum, Midtpunktet mellem Brændpunkterne.

Lilleaxen, Diametren, som i Centrum staaer perpendicular paa Storaxen.

Radiusvector, en ret Linie fra et af Brændpunkterne til Omkredsen.

Middelaafstanden, Medium af Radiusvectorerne, = Halve Storaxe, = Radiusvector til et af Lilleaxens Endepunkter.

Excentriciteten, Brændpunkternes Afstand fra Centrum, der angives i Dele af Middelaafstanden.

Periheliet, Endepunktet af Storaxen, som er nærmest Solen.

Apheliet, det modsatte Endepunkt af Storaxen.

For at kiende den Plads en Planet indtager i Rummet eller med Hensyn til Solen og Elliptikaplanet, maa man have:

a) Banens Form, der er bestemt, naar man kiender Middelaafstanden og Excentriciteten;

b) **Banens Beliggenhed.** Dens Oberflæringslinie med Elliptikplanet kaldes Knudelinien, og dennes Endepunkter paa Himmelskuglen, Knuderne. Kiender man Længden af den opstigende Knude (den hvori Planeten overgaaer fra Syd- til Nord-Brede) og Banens Hældning mod Elliptika, Inclinationen, saa er Planets Beliggenhed givet, og man behøver da kun dertil at kende Periheliets Længde, eller Beliggenheden af den Længdecirkel, som Storarens Forlængelse udover Periheliet vil møde paa Himlen, for ogsaa at kiende Ellipsens Stilling. (Med Periheliets Længde forstaaes egentlig Længden i Planetbanen, der kan findes, naar man kiender hiin samt Inclinationen og Knudens Længde);

c) **Planetens Sted i Banen,** — der kan findes, naar man kiender Omløbstiden samt det Moment Planeten er i sit Perihel, Perihelpassagen, eller paa et andet bestemt Punkt. Dog forudsætter dette at Loven for Bevægelsen, der ikke er jævn, maa være bekendt.

Af ovennævnte saakaldte 7 Elementer gives de 6 første, for vort Solsystems bekendte 8 Planeter, i følgende synoptiske Tabel:

Planeterne.	Be- teg- nisse.	Middelfastland.		Excentricitet.	Inclination mod Eliptika.	Dyft. Knu- des Bængde.	Periheliets Bængde.	Siderift Omløbstid.	
		Jordens == 1	Millioner geogr. Mile.	Dele af Mid- delfastland.				Mar	Dage
Mercurius . .	♀	0,387	8,0	0,206	7° 0',6	46° 30',5	75° 6',8	"	88
Venus	♀	0,723	14,9	0,007	3 23,3	75 16,5	129 22,3	"	225
Jorden	♂	1,000	20,7	0,017	0 0,0	0 0,0	100 21,8	1	"
Mars	♂	1,524	31,5	0,093	1 51,5	48 20,4	333 17,6	1	322
Jupiter . . .	♂	5,203	107,5	0,048	1 19,0	98, 54,4	11 55,0	11	315
Saturn	♂	9,539	197,2	0,056	2 29,9	112 21,7	90 6,3	29	167
Uranus	♂	19,182	396,4	0,047	0 46,8	73 16,1	168 14,1	84	6
Neptun	♂	30,145	623,0	0,004	1 47,0	130 4,6	48 21,0	165	187

Inclinationerne ere saaledes meget smaa, og kun for Mercurius, den Solen nærmeste Planet, 7° , saa at hele Solsystemet kommer til at udgiøre et rundt Lag, af ringe Tykkelse. En Planets største heliocentriske Brede er netop lig med dens Banes Inclination, større Vinkel vil den altsaa, fra Solcentret, ikke kunne danne med Elliptika; men noget anderledes forholder det sig med Hensyn til Jordecentret. Er en Planet i en af Knuderne, da vil dens aarlige Parallaxe kun influere paa Længden (og vi have derved et simpelt Middel til at bestemme dens Omløbstid), er den i samme Længdecirkel som Jorden, da bliver kun Bredden forskjellig —, i alle andre Tilfælde vil saavel den geocentriske Brede som Længde være forskjellig fra den heliocentriske. For at undersøge den største Forskiel mellem Brederne, ville vi tænke os alle Planeterne under samme Længdecirkel som Jorden, og fra hver især sælde en Perpendicular paa Elliptikaplanet, hvilke da alle træffe den samme Himmelflugeradii. Den Planet, hvis geocentriske Brede da skal være større end den heliocentriske, maa være nærmere Jorden end Solen, hvilket de alle ere undtagen Mercurius. For Venus, som er den Planet der kommer Jorden nærmest, maa denne Forskiel kunne blive størst; antage vi at det ganske specielle Tilfælde indtraf, at Venus var i Aphelium, Jorden i Perihelium, og hiin tillige i sin længste Afstand fra Elliptikaplanet, eller 90° fra Knuderne (medens begge Planeter have samme Længde), saa vil den helioc. Br. for Venus være omtrent $3^{\circ} 24'$, den geocentr. $9^{\circ} 32'$ (Venus vil i denne Stilling vende sin oplyste Side fra Jorden, og derfor ikke kunne sees). For Mars, der viser den næststørste Forskiel, vil den helioc. Br. i et lignende Tilfælde være $1^{\circ} 51'$, den geocentriske $6^{\circ} 57'$. For de fjernere Planeter er Forskiellen imellem deres Afstand fra Jorden og Solen forholdsvis saa ringe, at Bredeforskiellen kun lidet vil komme i Betragtning. Vi see saaledes, at ingen Planet i noget Tilfælde vil kunne fjerne sig længer fra Elliptika end høist $9\frac{1}{2}$ Grad. Et Bælte, indesluttet mellem to Bredeparallerer paa 9° Nord- og 9° Syd-Brede, kaldes *Zodiaken*, og er Planeternes Bælte.

Følgende af Keppler opdagede 3 Love udtrykke nærmere Begøvelserne:

1. Planeterne bevæge sig i Ellipselinier omkring Solen, der befinder sig i det ene Brændpunkt;

2. Planeterne bevæge sig saaledes omkring Solen, at de af Radiusvector beskrevne Ellipsesectorer forholde sig som Tiderne, hville de bruge til at gennemløbe Buerne;

3. Planeterne bevæge sig saaledes, at Quadraterne paa deres Omløbstider forholde sig som Cuberne paa deres Middelaafstande, d. e.

$$O^2 : O'^2 = a^3 : a'^3$$

hvor O er Omløbstiden, a Middelaafstanden.

Disse Love ere en Følge af den gjensidige Attraction, der forholder sig directe som Masserne, og omvendt som Afstandenes Quadrater, eller

$= \frac{m}{r^2} : \frac{m'}{r'^2}$, hvor m er Massen, r Afstanden (Radiusvector). Himmelslegemernes Masse er en relativ Bemaerelse, saavel som Vægt eller Maal; ved et Legemes Masse ialmindelighed forstaaes dets Tæthed, multipliceret med dets Cubikindhold, idet Tætheden er Massen (Mængden af Molecular) af Cubikeenheden, — saafremt ibrigt Legemet er eensartet. To Legemers Tæthed forholde sig derfor som deres Vægtfylde, og Massen som Vægten. Den første Lovs Anvendelse have vi alt omtalt.

Af den anden Lov følger: at ligestore Sectorer gennemløbes i ligelæng Tid, — at Hastigheden er størst i Periheliet, derfra aftagende, mindst i Apheliet, og da tiltagende igien, samt at man, naar man kender Omløbstiden, ved en elliptisk Formel let maa kunne finde hvor Planeten befinder sig i et givet Moment, ved at udgaae fra Perihelie-Passagen.

Ved den tredje Lov kan man finde Middelaafstanden naar man kender Omløbstiden, og omvendt.

Betragter man Planeternes Afstande fra Solen, da sees de at tiltage i en stærk Progression udefter, saa at de for de yderste næsten for-

dobles; men mellem Mars og Jupiter synes at være en Lacun. Alle-
rede Keppler gjorde opmærksom herpaa, og Bode fandt senere (1772),
at dersom man tænkte sig en Planet i en Afstand af omtrent 2,8
Jordafstande, vilde der fremkomme en temmelig regelmæssig Pro-
portion, der kunde udtrykkes ved at dele Afstanden imellem Solen
og Saturn i 100 ligestore Dele, og da lade Planeternes Afstande
indeholdes i følgende Række:

$$\text{Mercurius} = 4 + 0 \times 3 = 4 \text{ Dele}$$

$$\text{Venus} = 4 + 2^0 \times 3 = 7 \text{ —}$$

$$\text{Jorden} = 4 + 2^1 \times 3 = 10 \text{ —}$$

$$\text{Mars} = 4 + 2^2 \times 3 = 16 \text{ —}$$

$$\text{X} = 4 + 2^3 \times 3 = 28 \text{ —}$$

$$\text{Jupiter} = 4 + 2^4 \times 3 = 52 \text{ —}$$

$$\text{Saturn} = 4 + 2^5 \times 3 = 100 \text{ —}$$

$$\text{Uranus} = 4 + 2^6 \times 3 = 196 \text{ —}$$

Da Jordens Afstand er = 10, sammenholdes denne Række
let med Tabellen.

I Maret 1781, altsaa efterat Bodes Lov var fremsat, op-
dagedes først Planeten Uranus, og da denne viste sig at ud-
gøre et yderligere Led i Proportionen, bleve naturligtviis Astrono-
mernes Undersøgelser i høi Grad henvendte paa Opdagelsen af den
ubekjendte Planet, og mange Telescopet satte i Virksomhed. Den
1ste Januar 1801 fandt Joseph Piazzi i Palermo en lille Stjerne
i Constellationen Vædderen, som tydeligt forandrede sin Plads, og
derfor maatte bevæge sig indenfor vort Solsystems Grændser. Han
vedblev at iagttage den, og underrettede de øvrige Astronomer om
hvad han havde fundet; men vedvarende ugunstigt Veir forhindrede
videre Jagttagelser. Hele den astronomiske Verden søgte sig imid-
lertid overbevist om, at Stjernen var den forventede Planet, og
jubledede over den bundne Geir; — dog, da Luften atter blev klar,
var den ikke mere til at finde. Først Marsdagen efter, den 1ste
Januar 1802, lykkedes det Olbers i Bremen, der noie havde gjort
sig bekjendt med de mindste Stjerner i en Kreds paa Himlen,

giennem hvilken han antog Planeten i sit Løb maatte passere, at gienfinde den, og bestemme dens Bane, der virkelig var paa det af Bode anviste Sted. Denne Planet, *Ceres*, er meget lille, og kun i ganske enkelte Tilfælde synlig for det blotte Øie, som en af Himlens mindste Stjerner. Olbers antog derfor at den ikke var ene om at udfylde Lacunen, men søgte efter flere, og allerede den 28. Marts samme Aar fandt han *Pallas*, hvis Bane ligeledes ligger mellem *Mars* og *Jupiter*, i samme Afstand fra Solen som *Ceres*. Disse Opdagelser kunde ikke andet end fremkalde en høj Grad af Interesse, og disse Aar høre til de skønneste i Astronomiens Historie. For om muligt at opdage flere af disse smaa Planeter, gik man ibærl med at optage nøiagtige Kaarter over det zodiacale Bælte, og under disses Udarbejdelse fandt Harding i Villienthal den 1ste September 1804, en tredje, *Juno*. Olbers ledede det hele Foretagende; han iagttog, at Banerne af de tre fundne nærlig skare hinanden paa et bestemt Sted af Himlen, og kom derved paa den Idee, at de muligviis vare Rudera af en større, ved en eller anden Naturproces itusprungen Planet, og at, dersom der vare flere Stykker, disse under deres Løb maatte passere samme Sted. Ved at have Opmærksomheden henvendt derpaa, fandt han, den 29de Marts 1807, *Vesta*, der saaledes syntes at give hans Formodning Bægt. Olbers' Bestræbelser var ikke flere Frugter, og han oplevede ikke de øvrige Opdagelser, hvilke tilhøre den allernyeste Tid; men han blev os en god Guds i dette Strøg af Himlen, og har sat sikre Mærker. W. Herschel, Fyrsten for sin Tids Astronomer og for deres Efterfølgere, bestræftigede sig ogsaa med disse Himmellegemers hinanden krydsende Baner; han gav dem Navn af Planetoider, en Benævnelse vi ville bibeholde.

Opdagelsen af de gode Kaarter og Kataloger har ledet til Opdagelsen af de øvrige bekendte Planetoider, hvilket for dem alle er skeet paa den Maade, at en Jagttager har seet en lille Stjerne, som ikke stod paa Kaartet, og ved senere at undersøge det samme Sted, fundet Pletten tom, hvorimod Stjernen var kommen frem et Stykke

fra; den er da bleven iagttagen fra forskjellige Punkter, dens Bane beregnet, og man har fundet den at høre til Planetoiderne. (Med tre npiagtige geocentriste Positioner, kan man bestemme en Planets Bane om Solen). Den femte blev funden af R. Hencke i Driesen den 8de December 1845, observeret af Encke i Berlin, og kaldet Astræa; den næste, Hebe, ligeledes af Hencke den 1ste Juli 1847. (I Mellemtiden, den 23de Septbr. 1846, var Solsystemet bleven beriget med Opdagelsen af Planeten Neptun). Iris opdagedes af Hind paa Mr. Bishops Observatorium i London, den 13de August 1847. Under 12te October samme Aar foreslog J. Herichel (Søn af W. Herschel, og som havde givet Iris Navn) i et Brev til Schumacher i Altona, at kalde den næste Planetoide Flora *), og allerede 6 Dage efter, altsaa d. 18de December 1847, fandt Hind denne. Metis blev opdaget af Graham paa Markree Observatorium i Irland den 26de April 1848, og endelig er Hygea (Igea) fundet af Gasparis i Rom den 12te April 1849. Antallet paa disse Planetoider er saaledes nu 10.

De nyeste Elementer for disse, saavelsom Tidspunktet hvortil de svare og Beregnerens Navn, gives i følgende synoptiske Tabel:

*) Herschels Forslag lyder ordret, i hans eget Sprog, saaledes: „Pallas, Juno, Ceres and Vesta, as sober and majestic Duennas will abundantly provide for the respectability of the groupe between Mars and Jupiter, while Astræa, Iris, Hebe and Flora will attract all eyes and fill all imaginations with sweet and gracefull images."

Planetoïdens Navn.	Beteegnelse.	Halve Storaxe.		Excen- tricitet.	Banens In- clination mod Elliptika.	Periheliets Længde.	Opst. An- des Længde.	Siderist Omløbs- tid.		Elementernes Epoke.		
		Jor- dens = 1	Millio- ner g. Mile.					År	Dage			
Flora	♂	2,201	45,5	0,167	5° 53',1	32° 51',7	110° 18',9	3	98	1849 $\frac{2}{3}$, 0 ^T	Berlin	Brunnow
Vesta	♂	2,361	48,8	0,089	7 8,5	250 46,1	103 22,6	3	230	1850 $\frac{1}{1}$, 0	Grw.	Naut. Alm. 1850
Metis	♂	2,382	49,2	0,123	5 35,5	71 0,1	68 28,7	3	250	1848 $\frac{1}{8}$, 0	Berlin	R. Luther
Jris	♂	2,383	49,2	0,231	5 28,2	41 21,0	259 47,2	3	248	1849 $\frac{1}{1}$, 0	Grw.	Pogson
Hebe	♀	2,426	50,1	0,201	14 47,0	14 48,9	138 30,0	3	284	1847 $\frac{1}{7}$, 0	Berlin	R. Luther
Astrea	♂	2,578	53,4	0,188	5 19,4	135 34,7	141 26,2	4	50	1848 $\frac{1}{8}$, 0	Berlin	d'Arrest
Juno	♂	2,669	55,2	0,265	13 3,5	54 23,7	170 54,1	4	133	1850 $\frac{5}{4}$, 0	Grw.	} Naut. Alm. 1850
Ceres	♀	2,771	57,3	0,077	10 37,1	147 46,0	80 49,7	4	220	1850 $\frac{2}{10}$, 0	Grw.	
Pallas	♂	2,773	57,3	0,240	34 37,7	121 21,4	172 43,9	4	225	1850 $\frac{2}{5}$, 0	Grw.	
Hygea		3,183	65,8	0,120	3 47,1	234 24,7	287 14,3	5	118	1849 $\frac{1}{4}$, 0	Berlin	d'Arrest*)

*) Hr. Denfel giver nærlig samme Elementer for Hygea, fløttebe paa en Observation omtrent 1 Maaned senere end d'Arrest'. Dog ere ogsaa disse kun efter Jagttagelser af April til Juli ifjor da Planetoïden forsvandt i Solens Straaler. Først i Begyndelsen af dette År vil den atter blive synlig, og nyere Elementer kunne da ventes.

Planetoidernes Afstande og Omløbstider ere saaledes næsten lige store, men Banernes Inclinationer indbyrdes meget forskellige, og navnlig for Pallas i overordentlig høi Grad. Flere af dem kunne saaledes vise sig langt udenfor Zodiafen, og denne Klasse af Planeter kaldes derfor af nogle de ultrazodiale. Med Hensyn til deres Form og Størrelse er man kun kommet til negative Resultater, idet man veed en Maximum-Størrelse, de ikke have. De nyeste vise sig, naar de ere klarest (i Nærheden af Oppositionen med Solen), kun som Stjerner af 9de, undertiden 8de Størrelse; de tidligere noget klarere, men dog telescopiske, da de mindste Stjerner, vi see med blotte Øine, ere af 5te, i gunstigste Tilfælde af 6te Størrelse. Dog have nogle troet at kunne maale en Diameter: Schröter angiver Diametren af Ceres til 340 geogr. Mile, men Mädler mener det er idetmindste 3 Gange for stort; ifølge Lamont skulde Diametren af Pallas være 145 Mile, og endelig see vi Mädler, ved Jagttageser i April og Mai 1847 (da Besta var Jorden paa sit nærmeste) til hvis Resultater han sætter megen Lid, at have fundet denne Planetoides Diameter = 66 Mile, en Størrelse man næsten maa ansee umulig at maale paa denne Afstand.

At iøvrigt dette Strøg af vort Solsystem er opfyldt med mange, ja vel en RING af Tusinde saadanne og mindre Legemer, er i høi Grad sandsynligt; men det interessante Spørgsmaal opstaaer, hvorvidt man kan betragte disse som Rudera af en større Planet, eller de, ved Fortætningen af Solatmosphæren, have erholdt den Form, hvorunder de nu findes. Dette Spørgsmaal er virkelig bleven opløst af Astronomer; men hvem vover at besvare det? — Muligt kunde man, ved at undersøge alle Planetoiderbanernes Perturbationer eller seculaire Forandringer, bringe disse Baner tilbage i en Stilling, hvor de stode hinanden i samme Punkt; man havde da ikke alene en stærkt talende Formodning om, at Planeten var sprungen der, men kunde endogsaar angive den Tid, paa hvilken Processen maatte have fundet Sted. (Profesor Alexander i de Forenede Stater synes virkelig at være beskæftiget med en saa-

dan Undersøgelse *). Dog, vi ville ikke nærmere gaae ind paa denne, af den yngre Herschel benævnte „Drom, hvortil Astronomerne, ligesom andre Tænkere, leilighedsviis hengive sig,“ men vende igjen tilbage til Planeterne.

Foruden Bevægelsen i Banen, der benævnes den aarlige, have Planeterne en anden, den daglige, som bestaaer i, at de i et kort Tidrum dreie sig om en Diameter, Aksen, hvis Retning er constant, under en Vinkel, mindre end 90° , med dens Bane, d. v. s. Planeteaquatoren danner en Vinkel med Baneplanet, som i Aarets Løb forbliver den samme, og hvis Overføringslinies Endepunkter blive Planetens Jævnøgspunkter. Af denne Vinkels (Ekliptikens Skraaheds) Størrelse er Temperatur-Forholdet mellem Sommer og Vinter afhængigt, saa at, jo større Vinkel, desto større Temperaturforskiel mellem Aarstiderne. Fuldendelsen af Bevægelsen giennem Banen er Planetens Aar, Epoken for dens 4 Aarstider, Rotationstiden dens Dag, og Forholdet imellem dem giver Antallet af Dage i hver Planets Aar. For at give Læseren en bedre Forestilling om Rotationen, Legemernes Størrelse, Tæthed &c. tilføies endnu følgende synoptiske Tabel over disse Elementer:

*) Se Astron. Nachr. Nr. 658 Pag. 152 og Nr. 659 Pag. 175.

Planeterne.	Æquators Hældning mod Banens Plan.	Rotationstid.	Største Diameter.	Cubik- Indhold.	Mass.	Tæthed.	Middel- hastighed i 1 Secund.
			geogr. Mile	Jordens = 1	Jordens = 1	Bandets = 1	geogr. Mile
Mercurius	20° (?)	24 ^T 5 ^m ,5	647,3	0,054	0,174	17,776	6,6
Venus	18 (?)	23 21 ,1	1653,2	0,896	0,883	5,404	4,8
Jorden	23 28'	23 56 ,1	1718,9	1,000	1,000	5,480	4,1
Mars	28 42	24 37 ,4	888,7	0,139	0,132	5,215	3,3
Jupiter	3 6	9 55 ,8	19979,8	1358,62	336,776	1,358	1,8
Saturn	28 11	10 29 ,3	16252,9	731,33	101,404	0,760	1,3
Uranus	—	—	7464,6	82,45	19,809	1,317	0,9
Neptun	—	—	—	—	25½	—	0,7
Solen	7 30	25,59 Dage	192555,0	1405831	354936	1,384	

Uf Planeternes Rotation følger, at disse blive fladtrykte ved Polerne, meer eller mindre i Forhold til deres Omdreiningshastighed og Tæthed: for Mercurius og Venus er Fladtrykningen ikke synlig, for Jorden er den $\frac{1}{360}$ Deel, for Jupiter og Saturn 0,073 Dele af de respectibe Diametre.

Et Blik paa ovenstaaende Tabel viser strax, at man kan dele Planeterne i to væsentligt forskellige Classer, som vi ville benævne den indre og den ydre; hiin indeholder Planeterne Mercur, Venus, Jorden, Mars; denne — Jupiter, Saturn, Uranus, Neptun, og Planetoidernes Ring danner Grændsen imellem begge. De indre ere af middelsmaadig Størrelse, næsten eens og langsomt roterende (i omtrent 24 Timers Omløbstid) og kun lidet fladtrykte; de ydre ere betydeligt større, fem Gange mindre tætte, med to Gange hurtigere Arelomdreining, og stærkt fladtrykte.

Mercur er den mindste, dens Diameter er kun $\frac{1}{4}$ af Jordens, dens Cubikindhold $\frac{1}{28}$. Jupiter, den største, har en Diameter $11\frac{1}{2}$ Gange større end Jordens, 31 Gange større end Merkurs, og dens Cubikindhold er 1350 Gange større end hiins, 25000 Gange større end dennes, d. v. s., der vilde af Jupiter kunne dannes 1350 Jordkloder eller 25000 Mercurier af samme Størrelse som disse, men kun 337 Jordkloder eller 1930 Mercurier af samme Vægt. Uf Solen kunde igien dannes 1035 Jupiterer af samme Størrelse som denne, og omtrent et lignende Antal med Hensyn til Vægten. — Iøvrigt henvises til Tabellen.

I en yderligere, og væsentlig Henseende ere de to Classer endnu i høi Grad forskellige, deri nemlig, at den ene kun tæller een Drabant, den anden en stor Mængde.

Ved en Drabant (Satellit) forståes en mindre Planet, som paa Grund af sin store Nærhed ved en af de større Planeter, afliceres saaledes af dennes Tiltrækning, at den nødes til at lægge sin Bane om Planeten, og ikke directe om Solen. Den følger de samme Love i denne Bane som Planeten i sit Løb omkring Solen, og et System af en Planet med dens Drabanter har en høi Grad af

Rigthed med selve Solsystemet, hvorfor vi her kun ville omtale dem ganske kort. De benævnes ogsaa Biplaneter eller Maaner.

Den eneste bekendte Drabant, som findes ved de indre Planeter, er vor Maane. Vel har man (i det 17de Aarhundrede og noget senere) troet at see en Drabant om Venus, og ved Jagtagelser at kunne bestemme dens Bane; men alle vor Tids Bestræbelser for at gienfinde denne mystiske Maane have været frugtesløse, hvorfor vi ikke tør forudsætte dens Tilværelse. Vor Maanes Bane ligger i en Ellipse omkring Jorden, — der befinder sig i det ene Brændpunkt —, og danner en Vinkel af $5\frac{1}{4}^{\circ}$ med Elliptikaplanet. Excentriciteten er 0,055, og Middelaftanden 51823 Mile eller omtrent $60\frac{1}{4}$ af Jordens Halvdiametre; den er saaledes 400 Gange nærmere Jorden end Solen, og dette uhyre Legeme vilde, naar dets Centrum henførtes til Jordens Centrum, med sin Overflade naae ud til næsten det dobbelte af Maanens Afstand. Maanen giennemløber sin Bane (det sideriske Omløb) i $27\frac{1}{4}$ Dag, medens Tidsforløbet fra en Nymaane til den næste (det synodiske Omløb), paa Grund af Jordens aarlige Bevægelse, er $29\frac{1}{2}$ Dag. Dens Diameter er 468,4 Mile, eller $\frac{1}{4}$ af Jordens, dens Cubitindhold $\frac{1}{28}$, dens Vægt $\frac{1}{8}$.

Planeten Jupiter har 4 Drabanter, hvilke man i en god Kikkert kan see som smaa lyse Pletter i en ret Linie fra Planeten. Deres Baner danne alle, ligesom Jupiteræquatoren, en Vinkel af omtrent 3 Grader med Planetbanen; deres Middelaftande ere 6, 10, 15 og 27 Gange Planetens Halvmaal, saa at den inderste vil være noget fjernere fra denne, end Maanen er fra os, og Omløbene tilendebringes i den korte Tid af $1\frac{3}{4}$, $3\frac{1}{2}$, $7\frac{1}{4}$ og $16\frac{3}{4}$ Dage. Drabanternes Diametre ere 529, 475, 776 og 664 Mile, altsaa ikke meget forskellige. Bevægelsen af Jupiters Drabanter, med samt deres Formørkelser, ere af stor Betydning for Astronomien, og vilde, dersom man paa det urolige Skib kunde holde Kikkerten stadigt mod Planeten, være til stor Nytte for Sømanden ved Længdens Bestemmelse. Det var ved disse Formørkelser at vor Landsmand, Ole Rømer, i 1675, fandt Lysets Hastighed (41,900 Mile i Se-

cundet), idet Tiden, da hine indtraf, viste sig at være afhængig af, paa hvilket Sted i sin Bane Jorden befandt sig.

Planeten Saturn frembyder det mærkelige Phænomen af 2 concentriske Ringe, af forholdsvis meget ringe Tykkelse, der omkredse denne i Equatorens Plan. Den inderstes indvendige Nædie er 12745 Mile, eller 4619 Mile større end Planetens, dens Brede 3733 Mile; Afstanden mellem Ringene 387 Mile, og den yderstes Brede 2299 Mile; Tykkelsen derimod kan ikke overstige 20 Mile. Man vil neppe kunne gøre sig nogen Forestilling om den Virkning af Lys og Skygge, som Ringene, i deres forstielige Stilling mod Solen, udøve over Planeten. Fra Jorden sees de som to fra Planeten udgaaende Hækle; men da deres Stilling forbliver parallel, ville de under deres aarlige Bevægelse, fra Jorden, rekvævis sees sfæriske fra oven eller fra neden, medens de ved Overgangen kun vise sig som en fin Linie, der naaer udover Planeten til begge Sider, og kun ere synlige under gunstige Forhold i overordentlig skarpe Telescopier. Dette Phænomen indtraf sidste Gang i August 1848, og Synsvinklen vil nu være i Tiltagende indtil Maret 1855, da man vil see Ringenes sydlige Side som en Ellipse, hvis Lille-Axe omtrent bliver lig med halve Storaxe. Fremdeles omkredses Saturn af ikke mindre end 8 Drabanter, af hvilke den 8de (den næstyderste) først er opdaget af Bond i Cambridge Fr. St. den 16de September 1848, og næsten samtidig dermed af Lassell (den 18de Septbr.) ved Hjælp af hans store Refractor paa Observatoriet i Liverpool. Banerne af Nr. 2, 3, 4, 5, 7 og af den nye falde næsten sammen med Ringenes Plan, den Sjettes danner en Vinkel af $7\frac{1}{2}^{\circ}$ med Planetbanen. Nr. 1 er, paa Grund af sin Nærhed ved Ringene, kun synlig i sjældne Tilfælde. Elementerne for de 7 ældre ere: Afstandene = 2,6, 3,2, 5,3, 6,8, 9,6, 20,7 og 64,4 Gange Saturns Equatorradie; Omløbstiderne = 0,0, 1,4, 1,9, 2,7, 4,5, 15,9 og 79,3 Middeldage.

Planeten Uranus blev opdaget af den ældre Herschel d. 13. Marts 1781, derved, at den i Telescopen viste sig med en synlig Skive. Han kaldte den the Georgian til Minde om Kong

Georg den 3die, der ved at forsyne ham med Instrumenter havde gjort Opdagelsen mulig, og denne Bencævnelse vedbleve Englænderne at give den, indtil Aaret 1847, da ogsaa de overgik til Navnet Uranus, hvorved den steds, udenfor England, siden Opdagelsen havde været nævnet, (se nedenfor). Betegnelsen har Hensyn til Opdagerens Navn. Denne Planet er ledsaget af 6 Drabanter, hvis Tilværelse Herschel ligeledes har viist, og hvis Baner han har beregnet. Den 2den og 4de iagttages med Letthed, men de øvrige 4 ere overordentlig svage Gienstande, i deres store Afstande fra Jorden. D. Struve (Søn af F. W. Struve) omtaler herom, at han ved Hjælp af sin bekendte store Refractor i Pulkova, og ved i længere Tid at øve sit i Forveien skarpe Øie, har seet den 1ste og 3die, men ikke de yderste af Herschels Drabanter. Ogsaa Lassell angiver at have seet dem; men videre Efterretning er mig ikke bekendt.*) Afstandene skulle være mellem 13 og 91 Gange Planetens Diameter, Omløbstiderne fra 6 til 108 Dage. En Mærkelighed ved disse Drabanter er iøvrigt, at medens al anden bekendt planetarisk Bevægelse stæder efter, bevæge disse sig vester efter om Hovedplaneten.**)

Planeten Neptun kunne vi ikke nægte os at omtale noget nærmere, da dens Opdagelse falder i vor Tid, og maa blive et vigtigt Moment i Astronomiens Historie. Det bliver imidlertid i saa Henseende nødvendigt at forudstille følgende Par Ord om Perturbationerne.

Vi have i det Foregaaende søgt at fremstille Solsystemet i al sin Simpelt, seet fra et overordnet Standpunkt, og under en kort Periode. Være Bevægelserne virkelig saaledes som skildret, da blev man snart færdig med denne Deel af Astronomien, idet Tabeller og Kalendre kunde indrettes til at være til evige Tider; men dette

*) Humboldt i Kosmos: „ . . . dersom det skulde vise sig at Uranus virkelig har 6 Drabanter . . . ”

**) Grunden til denne modsatte Bevægelse har endnu Ingen fyldestgørende forklaret.

forholder sig imidlertid ganske anderledes. Være Solen og Jorden fuldkomne Kugler, hiins Tæthed absolut (d. e. uendelig stor) i Forhold til dennes, og begge Legemer ene i Universet, da vilde Jordens Bane være som fremsat; men ikke i noget andet Tilfælde. Planeterne tiltrække hinanden indbyrdes, og deres Fladtrykning bevirker, at Attractionen søger sit Midtpunkt udenfor deres Centre. Endvidere skeer Bevægelsen ikke omkring noget af Legemerne, som Centrum, men omkring det fælleds Tyngdepunkt, saa at den ene Planet vil influere paa den andens Løb, trække den ud af dens Bane, eller, som det kaldes, perturbere den. Dog, vi have seet, at Himmellegerne i Systemet ere næsten Kugler, at Solens Masse er overordentlig stor i Forhold til Planeternes, saa at hiins Tiltrækning maa have en overveiende Indflydelse, og de fremsatte Elementer blive absolute Hoved-Elementer, Afvigelserne af mindre Betydning; ja uagtet Perturbationerne have Indflydelse paa alle Banens 7 Elementer, svinge disse, saa at sige, kun mellem visse Grændser, ved at tiltage eller aftage, saa at Middeltilstanden aldrig kan forandres. At Perturbationerne for Drabanterne maae være langt større end for selve Planeterne, indsees let, da Solen maa udøve en stærk Virkning paa dem, uagtet de bevæge sig om et andet Legeme. For kun at nævne et Exempel, anføres, at Solens og Jordens fælleds Tyngdepunkt ligger langt indenfor hiins Overflade, at det hele Solsystems, efter Stillingerne variable, Tyngdepunkt, ligeledes ligger i Solen, og endelig at det for Maanen og Jorden ligger næsten 300 Mile indenfor dennes Overflade. Maanebanens Krunder bevæge sig hele Ekliptika rundt i omtrent 18 Aar, Jordens Jævnøgspunkter giennemløbe den samme Strækning i omtrent 25800 Aar.

Man er saaledes istand til, ved Naturlove at beregne hvor meget enhver Planet perturberes af enhver af de andre, eller af sine Drabanter. *)

*) Ved Cometerne, der ofte komme Planeterne nær (man har endog saa Exempel paa, at en Comet er passeret mellem Jupiter og dens Dra-

Efter Opdagelsen af Uranus blev denne iagttagen fra mange Steder, og det viste sig snart, at dens Plads fandtes anført paa ikke færre end 17 forskellige Steder i Cataloger fra 1690 til 1770, idet den var antagen for en Fjerstjerne. (Disse Steder ere nu tomme, og kun Uranus kan have udfyldt deres Plads). Ved Observationer fra 1781 til 1820 beregnedes en nøyagtig Bane for Planeten, ved at tage Hensyn til alle Perturbationer; men Udregningen efter disse Elementer stemmede ikke nøyagtigt med de ældre Observationer, og heller ikke med dem, som anstilledes efter 1820. Dette bragte Le Verrier, Medlem af det franske Institut i Paris, paa den Ide, at der maatte mangle en Perturbation, eller at der udenfor Uranus maatte være endnu en Planet, hvis Indflydelse paa hiin afficerede dens Bane saaledes, som den befandtes at være, og han fattede den dristige Beslutning, ved de givne Jagttagelser at bestemme den formodede Planets Plads. Efterhaanden som Arbeidet skred frem, bekendtgjorde Le Verrier Resultaterne, og i September 1846 var Arbeidet færdigt. Han skrev til Dr. Galle i Berlin, at den ubekendte Planets Elementer vare:

Middelafstand	$\approx 36,154$
Siderisk Omløbstid	$\approx 217,387$ Aar
Excentricitet	$\approx 0,10761$
Periheliets Længde	$\approx 284^{\circ} 45'$
Middellængde d. $\frac{1}{4}$ 1847	$\approx 318^{\circ} 47'$
Massen	$\approx \frac{1}{9300}$ af Solens Masse.

Galle modtog Brevet den 23de September, og udregnede strax, at Planetens Længde, efter de givne Elementer, samme Dags Aften Kl. 12 maatte være $324^{\circ} 58'$, med en tilbagegaaende daglig Bevægelse af $68'',7$. Da han om Aftenen undersøgte Stedet, fandt han en Stjerne af 8de Størrelse paa $325^{\circ} 52',75$ Lgd, $31',9$ Syd Brede som ikke stod anført paa det af Dr. Bremiser tegnede fortræffelige Kaart. Dagen efter viste det sig, at Stjernen havde be-

banter), spiller denne Beregning, paa Grund af deres overordentlige ringe Tæthed, en vigtig Rolle.

væget sig 73'',^s tilbage i Længde, og Planeten var saaledes funden, knap 1° fra det af Le Verrier angivne Sted.

Videnskaben havde seiret; Lyknskninger, Medailler og Ordener tilstrømmede Mathematikeren fra alle Sider. Le Verrier havde alt tidligere foreslaaet at benævne Planeten „Neptun“, men da han directe opfordredes til at give den Navn, overlod han det i sin Betsedenhed til Arago, der forstod Binket, og kaldte Planeten „Leverrier“. Opdagelsen havde saaledes ikke alene vundet et stort Navn paa Jorden, men endogsaa erholdt en Plads paa Himlen mellem Mars, Jupiter, Venus og andre guddommelige Personer *). Dette blev ogsaa hans højeste Stilling.

Le Verrier er ikke den Første, som har havt den Idee, at en Planet udenfor Uranus var Grunden til dennes afvigende Baneelementer; imellem de forskjellige Gissninger, saasom Modstand af en Æther, Attraction af en stor Uranus-Drabant osv., er Ideen tidligere bleven fremsat af flere Astronomer, saasom Huxley og Alexis Bouvard. Væssel var sikker paa den transuranske Planets Tilværelse, og havde allerede 1840 forberedet Elementerne til en grundig Bearbejdelse af dens Stedbestemmelse; men Døden gjorde Ende paa hans Arbejder, og hans Elev, Flemming, som optog dem efter ham, døde kort efter. Dog kom ingen Opdagelsen nærmere end den unge engelske Mathematiker Adams i Cambridge. Allerede i Sept. 1845 opgav Denne Astronomerne Challis i Cambridge og Airy i Greenwich den ubekjendte Planets Mæsse, Længde, dens Banes Excentricitet og Inclination; men de vilde ikke vise hans Beregninger Tillid, og forelagde ham en Indbending, hvis Giendrivelse Adams, ifølge sine egne Ord ansaae for et Experimentum crucis, — og ikke besvarede. Da Le Verrier i Juni 1846 fremkom

*) En Ære som d'Alambert, da Frederik den Anden tilbød at ville opkalde den tidligere omtalte Venus-Drabant efter ham, afflog med de Ord: „Jeg er hverken værdig nok til at være Venus' Lebsager paa Himlen, eller ung nok til at være det paa Jorden; desuden føler jeg mig altfor vel paa den Plads, jeg indtager paa Jorden, til at jeg skulde trachte efter nogen paa Firmamentet.“

med sine første Bestemmelser, og disse i det Væsentlige stemmede med Adams', fik Wiry Dinene op, og skrev til Challis om at foretage Undersøgelser paa Himlen. Denne, som ikke selv satte stor Lid til Resultatet, fulgte vel Opfordringen, men uden Kraft, idet han kun optog faa Observationer i det anviste Strøg, og dog viste det sig, efterat Planeten var funden af Galle, at han tre Gange tidligere, den 30te Juli, 4de og 12te August, havde observeret den, uden at have havt Anelse derom. Endnu maae vi tilføie, at Lalande har været meget nær ved at opdage denne Planet, idet et af hans efterladte Manuscripter viser, at han har observeret denne Stjerne (antagende den for en Fjerstjerne) d. 8. og 10. Mai 1795, og da Jagtagelserne ikke stemmede, antaget at der var indløbet Observationsfeil, og skrevet "tvivlsom" ved Siden af Stedbestemmelsen. — Et England stred med Frankrig om Eren af Opfindelsen, er en Selvsølge. Struve i Rusland og Ende i Preussen erklærede, at de vilde kalde Planeten "Neptun", hvilken Opfordring J. Herschel kun altfor gierne efterfulgte for Englands Bedkommende. Le Verrier maatte saaledes opgive sin Plads paa Himlen, og da man som Grund herfor angav det tidligere omtalte Selskab han var kommen i der, maatte Herschel lade Georg III (The Georgian) følge bagefter. (v. Naut. Alm. 1851, udkommen 1847). Ogsaa i Frankrig kaldes den nye Planet nu Neptun.

Efterat Opdagelsen var bekendtgjort, strømmede Observationer til fra alle Sider, og Bane-Elementer beregnedes; men paa Grund af Planetens langsomme Bevægelse, vare de første af disse temmelig ufuldstændige. De senest bekendtgjorte ere af Walker i Washington, beregnede i December 1847 og til Epoken 1ste Januar s. A., og da de stemmede saa godt med Observationerne i 1848, at han ikke saae sig foranlediget til at beregne nye, er det dem vi have giengivet i Tabellen Side 33. Et flygtigt Blik paa disse, saavel som paa Massen i Tabellen Side 42, viser imidlertid strax deres Uoverensstemmelse med Le Verriers Elementer, og at denne er gaaet ud fra en feil Forudsætning. Pro-

fejsfor Pierce, som har efterregnet Walkers Elementer, kommer til det Resultat, at „Planeten Neptun ikke er den Planet, hvortil den geometriske Regning har ledet Telescopen; dens Bane er ikke indesluttet mellem de Grændser, som ere blevne fremsatte af Mathematikerne, søgende efter Kilden til Uranus' Perturbationer, og dens Opdagelse ved Galle maa anses som et lykkeligt Tilfælde.“ Han siger endvidere, at Le Verrier har opgivet, 1) at Planetens Afstand maa være mellem 35 og 37,9 Jordafstande, og dens Omløb mellem 207 og 233 Aar, og 2) at der er kun een Region, i hvilken en Planet kan sættes, for at være Marsag til Uranus' Perturbation, og at Middellængden af denne Planet den $\frac{1}{2}$ 1800 maa have været mellem 243° og 253° . Men disse to Forudsætninger kunne ikke samtidigt opstilles; thi antages den første, da falder Længden 40° fra den sidste Grændse, antages den sidste, da kan Omløbstiden ikke overstige 170 Aar. Neptun er derfor ikke Planeten efter Le Verriers Theori, og kan efter denne Analyse ikke bevise Uregelmæssigheden i Uranus-Banen; men derfor kan den godt, ved de senere beregnede Elementer, være Marsagen dertil.

Resultatet af alt Dette bliver, at en Planet er opdaget. Dens Sted paa Himlen blev udpeget netop til et Tidspunkt, da en imaginair Planets beregnede Bane skar den virkelige.

I andre Henseender have Astronomerne heller ikke været ubeslommelige med Hensyn til denne Planet. Saaledes har Lassell fundet, at den er omgivet af en Ring, ligesom Saturnus, og ved Jagttagelser fra flere Observatorier er denne Rings Beliggenhed nøie bekendt; dens Diameter forholder sig til Planetens, omtrent som 3 : 2. Lassell saae endvidere udenfor Ringen en Drabant, der ligeledes er iagttagen flere Steder, og hvis Bane er beregnet af Struve, dog kan han ikke angive om den gaaer øster eller vest- eller om Planeten. Bond anfører at have seet en yderligere Drabant; men ere Uranus-Drabanterne vanskelige at opdage, hvormegit

mere maa da ikke Neptuns være det? Den omtalte Klasse-Inddeling af Planeterne viser sig saaledes ogsaa at gælde for denne; men Bodes Lov, ifølge hvilken dens Afstand skulde være 38,8 Jordafstande, er brudt. D. Struve finder Massen mellem 12501 og 13506 af Solmassen (efter Le Verrier 93100), og den synlige Diameter omtrent $2'',7$ ($3'',3$).

Med denne den yderste af de bekiendte Planeter ende vi dette korte Overblik over Solsystemet, idet vi nærmest kun have villet vise, hvorledes Planeterne, som udsprungne fra og alle Maader afhængige af deres Centrallegeme, Solen, svære, som lette Væser, med en Hastighed af indtil over 6 Mile i Secundet, omkring denne, — uhindret stridende frem, oscillerende ved den Indflydelse de udøve over hinanden, og under Lobet rullende sig rundt for at bade sig i Solens Straaler — de 4 inderste (små) omgivne af Planetoidernes Ring, de yderste ledsagede af Drabanter. Alle andre Betragtninger, saasom over Lysfordelingen (at Solen fra Neptun kun vil have Udseendet af en klar Stjerne, og dens lyseste Dag være som vor Dæmring ic.), Tyngden paa Planeternes Overflade ic. overlades til den tænksomme Læser selv at anstille, og Udviklingen heraf vil være at søge paa andet Sted. Dog ville vi ikke her undlade at nævne, at der til Solsystemet, d. e. til den omkring Solen kredsende, høist forstiekligt formede Materie, hører endnu en vel ikke større Masse, men en langt større Mængde Legemer end de nævnte, nemlig i Form af Cometer og Meteoror. De Førstes Antal er uden Grændse (Humboldt nævner dem „Myriader“), de Sidstes i en endnu højere Potens, rimeligviis samlede gruppeviis; men Fremstillingen heraf, saavel som af det mystiske Zodiakallys ligger udenfor vort nærværende Maal. Vi ville i en senere Artikel komme til at nævne noget om Fjrstjernernes Fordeling, og vort Solsystems Stilling i Universet.

Januar 1850.

J. C. Tuxen.

Noget om de nye Peil-Upparater.

Local-Attraction findes i alle Skibe, hvor der er Jern, derfor meest i Jernskibe og Dampskibe. Flere Midler ere blevne anvendte for at hæve dens Virkninger paa Compasset; men intet har endnu viist sig fyldestgørende, og Maalet er langt fra naaet. De Midler, man nu i Reglen anvender, ere: 1) at stille Compasset saa høit, at det forlader Attractionens Sphære, eller 2) (efter den engelske Astronom Airy's Forslag) at anbringe kraftige Magneter i Compassets Nærhed, saaledes stillede, at de balancere den tilstedeværende Attraction's Virkninger paa alle styrende Courser, 3: i alle Magnetnaalens relative Stillinger.

Den første Methode har Det imod sig, at Compasset, ved at anbringes høit paa Støtter eller Andet, bliver uroligt, ja i Dampskibene i saa høi Grad, at det ofte vandrer heelt rundt, og umuligt kan benyttes til at styre efter. Den anden giver vel en rolig, men derimod ikke nogen paalidelig Stilling, selv om Magneterne ere nedlagte fuldkomment npiagtigt, og Attractionen saaledes for Diebliffet er hævet paa alle Streger (i mange Tilfælde en vanskelig Proces); thi let og ofte forandrer denne sig; — hvortil da en af Hovedaarsagerne er, at naar Jern (nævnlig lodret staaende Stangjern) bringes i Nystning, bliver det magnetisk, og det i høiere Grad, jo blødere det er, — og naar Jern-Dampskibet kommer i Søen, zittre Spanterne, de blive magnetiske, men ikke alle ligemeget, og Balancen er hævet; ophører Maskinen at arbejde, forsvinder endeel af Magnetismen igien uden at man dog vil kunne stole paa at den Deviation, der findes, er den der har fundet Sted, eller at den vil forblive uforandret. Dette er mærkeligt ved nye Skibe, og jeg har nylig havt et interessant Exempel paa, hvilken ubegrundet Bid Sømanden ofte sætter til Compasjernes Verification. Et nyt engelsk Jern-Dampskib ankom nemlig hertil paa sin første Reise fra Hull til Petersborg; Færeren havde heldigviis i Søen opdaget at hans Styr-

compas havde Deviation, og da han ikke kiendte dennes Stærrelse, turde han ikke holde paa om Natten, hvorved Rejsen forsinkedes. Ved Skibets Ankomst hertil blev jeg anmodet om at assistere ham ved Deviationens Undersøgelse, og var da Vidne til hans Harmes over, at den Mand i England, som havde verificeret Compasjerne ombord, havde medgivet Attest for, at de viste rigtigt paa alle Streger.

Jeg haaber Dette vil være nok til at kalde Læsernes særdeles Opmærksomhed til Compasjets Deviation, saafremt de, skulde faae at bestille med denne Gienstand. Kun være det mig tilladt at give nogle praktiske Vink:

Benyt ifkun to Magneter, og om muligt ingen Jerndaaser;

Naar Magneterne ere nedlagte, saa lad dem forblive henliggende, og søg ikke at rette paa deres Stilling; kun bør de om Vinteren optages og eftersees;

Undersøg strax Deviationen paa hver Cours;

Undersøg Deviationen i Løbet af Naret, saaofte dertil gives Leilighed.

To Compasser, det ene lodret over det andet, influere ikke paa hinanden, og man kan derfor sætte eet i Nathuset, og eet omvendt (ogsaa kaldet Sladderhank) paa 4 Seiler lodret over dette. Kan det øverste antages at være udenfor Attractionen, vil det afgive et Middel til at finde det understes Deviation, det er, man kan, naar en eller anden Cours skal styres, et Dieblis standse Masten, dreie Skibet efter det øverste Compas, og da iagttage hvad det underste viser. En anden, og maaskee den bedste Methode vilde være, om man verificerede Styrcompasjet med de Niviske Magneter, og anbragte, paa en Stræber fra den agterste Mast, saa høit som fornødent (men ikke høiere), et omvendt Compas, der bekvemt vilde kunne aflæses fra Dækket ved Hjælp af en lille Riffert, anbragt under dette i Diets Høide, og med prismatisk Ocular. Dette Compas skulde kun tjene til Control, og staaer Masten ikke for nær Skorstenen, vil man let kunne fjerne Jern fra dette Sted.

Er Styrkompasset paalideligt, eller man kender dets Deviation, da maa man ikke rette sig efter noget som helst andet Kompas ombord, men benytte hiint, saavel til Styling som Peiling, og denne Regel bør gælde ufravigelig i alle Slags Skibe.

Bed enhver nøiagtig Peiling ombord opstilles Peilkompasset der, hvorfra Gienstanden kan sees, og hvor det er fjernt fra Jern, — (hvilke Offre maa man ikke undertiden bringe for at opnaae dette, og hvilke monstruøse Peilstole have vi ikke undertiden seet paa de større Skibe, hvor Rhelingen er høi?) — dernæst sammenlignes Peil- og Styrkompasset, og endelig peiles. Ved Sammenligningen og Styrkompassets Deviation findes Peilkompassets for den styrende Cours, og derpaa den misvisende eller retvisende Peiling; er man ikke meget bevandret i denne Regning, maa en Figur afmales, og dog kan der tages fejl. Men hvad gøres paa Dampskibene, hvor Sammenligningen vil være meget forskiellig, og i Reglen stor, og hvor man (som overalt) kun i sjældne Tilfælde vil kunne peile med et Sigte anbragt paa selve Styrkompasset? — Man straaer med Haanden over dette, og kalder saa det en Peiling! — I mange Tilfælde kan Dette vel være tilstrækkeligt, særdeles hvor man har et verificeret Kompas paa Broen mellem Hjulskaserner; men jeg behøver ikke at nævne de mange hvor dette langt fra er nok.

Et Peilapparat er overalt lige nøiagtigt, overalt simplere og bekvemmere end Peilkompasset, og det er min Overbeviisning, at det ikke bør savnes i noget Skib.

Bed et Peilapparat forstaaes et Instrument, ved hvis Hjælp man directe finder Peilingen efter Styrkompasset, eller hvorved man finder den horizontale Vinkel, den peilende Gienstand danner med Skibets styrende Cours.*)

Det er vel omtrent 7 Mar siden Premier-Vicut. G. Tuxen indleverede til Exlieutenant-Selskabet en Afhandling med Tegning og Forklaring af et Peilapparat efter engelsk Princip; for nogle

*) Den ofte brugte Compasrose, afmalet paa Spil-Roppen, eller Ruffet etc., er et Peilapparat,

Nar siden blev den dragen frem af sit Skjul, isjor Foraar det første Exemplar forfærdiget, og, saavidt jeg veed, medgivet Dampskibet Slesvig til Forsøg. Instrumentet bestaaer af en Messingskive inddeelt i Grader, og ophængt i dobbelt Balance i en stor Bøile, der ved en massiv Messingskang kan stilles opret i Østner paa Nhelingen, Kranhjelkerne eller hvor man har bedst Udsigt. Under Skiven er en fast, med Bly ismeltet Arm, der ved at hænge lodret holder Skiven horizontal under Skibets Bevægelse; paa Overkanten er et Diopter med Sigte og Riklert. Senere er, ifølge Maanedes-Lieut. Randers Forslag, forfærdiget et andet Apparat (efter Forlydende af russisk Model), der har den væsentlige Forskiel fra hiint, at Skiven er uden Balance, og derfor maa følge Skibets Bevægelser, medens Diopteret kan bories om et Led over Centret, og den peilende Gienstand saaledes holdes i Riklerten.

Begge Instrumenter ere forfærdigede af Opticus Petersen (Læregaden Nr. 200) hos hvem de kunne tages i Biesyn af dem, der ønske at kiende dem nærmere; her kun et Par Ord om deres Sammenligning, idet vi benævne dem Nr. 1 og Nr. 2.

Skiven til Nr. 1 er inddeelt i Grader, den til Nr. 2 meget jirligt udarbejdet som en Compasrose; men da man kun skal maale en Vinkel, er Saadant overflødig. Nr. 1 staaer paa en rund Spile, paa hvilken man altsaa maa anbringe et Mærke, der, bragt overeet med et Mærke paa Østnen, hvori den stilles, giver Skiven sin Stilling α : Nadien til Nulpunktet parallel med Skibets Diametralplan; Nr. 2 griber med et firkantet Hul over en fast Tap, og er saaledes strax stillet. Nr. 1 er tung, urolig og temmelig flodset, Nr. 2 let og handelig. Hvad der imidlertid strax støder Øiet ved Nr. 2 er, at den er konstrueret efter et urigtigt Princip, idet man, ved en Peiling, skal finde den horizontale Vinkel, og Peilingen ved Nr. 2 ofte gives os i et inclineret Plan. Da dette Apparat synes at have saamange andre Fordele, ville vi undersøge Maximum-Feilen i Anvendelsen af dette Princip.

Begges giennem Cirkelens Centrum et horizontalt Plan, da skal dette falde sammen med dennes Flade, naar Skibet ligger paa

ret Kiel, og Radian til Nulpunktet være parallel med Diametralplanet. Inclinerer Skibet i en eller anden Retning (ved Krængning, Dubning eller begge Dele forenet), da vil Cirklen skære det horizontale Plan efter en Diameter, og Peilingen, i dennes Retning eller i en Retning perpendicular derpaa, kunne afstæles rigtigt paa Skiven, men ikke i nogen anden. Da den største Feil maa være eens, i hvilken Retning end Inclinationen stæer (forudsat denne er den samme), behøve vi kun at undersøge et enkelt Tilfælde, f. Ex. naar Krængningen er $= B^\circ$, Dubningen = Nul, eller Overstyrings-Diametren (den horizontale) falder langskibs.

Da Rifferten peger mod den peilende Gienstand, kan ogsaa den betragtes som horizontal, og dens Axe vil ligge i en Perpendicular paa Cirklen fra det Punkt, Viseren angiver. Saaledes opstaaer den sphæriske Triangel ABC, i hvilken A er Net, B = Krængningen, a den horizontale (rigtige) Vinkel, c den som aflæses. Nu er:



$$\cot c = \frac{\cot a}{\cos B}$$

$$\text{og } \cot (a-c) = \frac{\cot a \cot c + 1}{\cot c - \cot a}$$

hvilken sidste Ligning giver Feilen.

Skal $(a-c)$ være Maximum, maa $\cot (a-c)$ være Minimum, eller dens Differentialcoefficient = Nul.

Indsættes Værdien af $\cot c$, da bliver

$$\S. a = \frac{\cot^2 a + \cos B}{(1 - \cos B) \cot a}$$

hvor $(1 - \cos B)$ kan bortkastes som constant,

$$\frac{d. S. a}{d. a} = \frac{\cot^2 a - \cos B}{\cos^2 a}$$

(Den anden Differentialcoefficient bliver positiv).

Altsaa indtræffer Maximum for $(a-c)$ naar

$$\cot^2 a = \cos B.$$

Sættes Inclinationen $(B) = 12^\circ$, en Vinkel der kun ved Krængningen kan tænkes holdt stadig, da bliver i dette Tilfælde $a = 45^\circ 19'$, og c (dens Complement) $= 44^\circ 41'$, $a-c=38'$; og Krængningen maa stige til 15° for at $a-c$ skal kunne blive $= 1^\circ$.

Vi behøve derfor ikke at frygte denne Feil i Principet, men kunne i de allersleste Tilfælde fuldkomment stole paa Peilingen.

So saadanne Skiver, anbragte fast, f. Ex. een ved hvert Faldereb, vilde kunne fyldestgjøre alle billige Fordringer til et Peil-Apparat, og i alle Tilfælde være bedre end Peilcompasjer.

3 Februar 1850.

J. C. Tuxen.

Efterretninger for Søfarende.

En forestaaende Forandring af Ryholms Blinkfyrt til fast Lanternefyrt.

Istedetfor det paa Ryholm for Tiden værende Blinkfyrt, der paa Grund af Taarnets Ælde vil blive nedlagt, vil der i Løbet af Mai Maaned d. N., tæt ved Nordsiden af Taarnet, blive anbragt en Laterne med Siderallampe, der heises paa en Pæl, og som vil vise fast Fyrt Horizonten rundt.

Blinkfyret vil, saavidt muligt, blive holdt brændende til Lanternefyret kan tændes.

Syret paa Veilsand (Østersøen).

Det russiske Søministeriums hydrographiske Departement bekendtgjør, at paa Den Veilsand ikkun findes eet Fyrtaarn, nemlig et af Steen, og at det tidligere derværende Fyrtaarn af Træ, der stod 70 Favne nordfor Steenfyrtaarnet, allerede er bleven afbrudt i 1841, i Overeensstemmelse med Bekendtgjørelse af Februar s. N.

Efter Naut. Mag. Oct. 1849 have de efter det engelske Admiralitets Ordre af Middelhavs-Eskadren anstillede Undersøgelser for at finde det i den senere som tidligere Tid omtalte farlige Skær i Middelhavet 90—100 Qvartmiil østenfor Malta, ført til det Resultat, at et saadant aldeles ikke eksisterer. (Sfr. d. Tidskr. 4de Bind Pag. 315.)

Klippe opdaget mellem Grigan og Assumption (Marianerne eller Ladronerne).

En engelsk Goffardicapitain har anmeldt i Shipping gazette af 25de December 1848 at have opdaget en Klippe under $19^{\circ} 20'$ N. Br. og $141^{\circ} 15\frac{1}{2}'$ Ø. L. Grøn., 40 Fod høj og 4 Qv. Mile lang af mørkebrun Farve. — To Dage iforveien havde han corrigeret sit Chronometer paa Grigan og Assumption. (Sfr. d. Tidskr. 4de Bind Pag. 402.)

(Naut. Mag. Nov. 1849.)

Ummens Rock (Cashes Ledge), ved Kysten af Ny-England, paa Veien fra Halifax til Boston, ligger, efter de seneste Opmaalinger, bekendtgjorte af Over-Intendanten over de forenede Staters Kystopmaalinger, under $42^{\circ} 56'$ N. Br. og $68^{\circ} 51'$ V. L. med som mindst 26 Fod Vand. Hele Klippen, der er meget smal med 10 eller færre Favne Vand, strækker sig $\frac{1}{2}$ Qvartmiil i N. V. t. V. og S. Ø. t. Ø.-Retning. Den er omgivet af dybt Vand

tæt ved, fornemmelig paa S. D.-Siden, hvor Dybden pludselig bliver 60 Favn.

(Naut. Mag. Aug. 1849.)

Sirius Rod (Kysten af Patagonien),

en Klipperevle, som var bleven udsløttet paa the Admiralty's chart, da de engelske Officierer, der opmaalte Patagoniens Kyst fra 1828 til 1834, ikke kunde finde samme, — er nu atter bemærket, og dens Beliggenhed bestemt til $48^{\circ} 7' S.$ Br. og $65^{\circ} 37' W.$, i en Afstand af 9 Qvartmiil udfor Spiring Bay.

(Naut. Mag. Aug. 1849.)

Rusland som Søstat.

(United serv. Mag., Nov. 1849.)

Den hele russiske active Marine bestaaer af 5 Divisioner, hvoraf de tre (Nr. 1, 2 og 3), „den østersøiske Flaade“, tidligere „den hvide“, „den blaa“ og „den røde“, ere stationerede i Østersøen, og de to (Nr. 4 og 5), „det sorte Havs Flaade“, i det sorte og caspiske Hav.

Nr. 1 og 2 ligge i Cronstadt,

Nr. 3 i Reval,

Nr. 4 og 5 i Sewastopol.

De faa Skibe i det caspiske Hav — i Astrachan.

I Archangel ligge ingen Krigsskibe; men fra de derbørende Bærter løber 1 Skib af Stabelen hvert 4de og 5te Aar.

Hver Division skal bestaae af 3 Brigader, hver Brigade af 3 Escadrer, og hver Escadre igjen af 1 Linieskib, 1 à 2 Fregatter, 1 eller flere Brigger og andre mindre Skibe. I det sorte Hav er Forholdet imidlertid anderledes, idet der paa 15 Linieskibe komme 10 Fregatter, 5 Corvetter og 11 Brigger*).

Hver Flaade har sin Stab og sit Løds- og Ingenieurcorps.

Et Compagni Matroser bestaaer af 250 Mand, og 4 Compagnier, (dog kun i Virkeligheden 800 Mand), udgjøre Besætningen af en Escadre, der desuden har 1 Artilleri-Compagnie af 250 Mand (dog kun i Virkeligheden 200 Mand). Hele Østersø-Flaadens Styrke skulde saaledes udgjøre 33750 Mand, men er i Virkeligheden kun 27,000 Mand.

Foruden disse, Østersøflaadens 27 og det sorte Havs 18 Escadrer, er Kystflaaden i den finske Bugt, med en Besætning af 800 à 1000 Finslændere, den 46de Escadre, hvilken har at vaage over Søfartens Sikkerhed imellem Østersøens Skær og Der.

*) Efr. d. Tidsskr. 4de Bind Pag. 238.

Garde-Escadren, den 47de, er hovedsageligen til Parade.
 Endelig den egentlige Øvelses-Escadre for *Gr.-Officerer* og *Lodser*.
 Flaaden i det sorte Hav skal bestaae af:

- 15 Linieskibe, *)
- 10 Fregatter,
- 5 Corvetter,
- 11 Brigger,
- 7 Cuttere,
- 6 Tendere,
- 3 keiserlige Jagte,
- 18 svære Troppe-Transportskibe,
- 14 Krigsdampskibe,
- 2 Kystbrigger og
- 1 tremastet Bombardeer-Galiot,

med en Besætning af 21,250 Mand (som i Virkeligheden reducerer sig til 14000 Mand).

Flaaden i det caspiske Hav:

- | | |
|----------------------------------|--|
| 4 Brigger, | } ialt 22 armerede Fartøier,
stationerede i Astrachan og
Astrabad, til den russiske Handels Beskyttelse. |
| 1 Tender, | |
| 2 Dampskibe*) a 40 Hestes Kraft, | |
| 6 Transportskibe, | |
| 5 større og 4 mindre Fartøier, | |

med en Besætning af 1000 Mand.

*) 3 Jan. d. A. er i Nikolajew løbet af Stabelen:

- 1 Linieskib paa 120 Kanoner,
- 1 do. " 84 —
- 1 Dampskib og nogle andre Fartøier.

**) Brugen af Dampskibe paa dette Hav daterer kun fra 1845. Til den Tid var det de astrachanske Søfolks usorgribelig Formening, at intet Dampskib kunde befare det caspiske Hav, paa Grund af de voldsomme Storme og den frygtelige Vølgegang.

Hele den russiske Flaade bestaaer af:

4 Linieskibe hver paa 120 Kanoner *)

6 do. " " 100—110 Kanoner,

26 do. " " 80—90 —

18 do. " " 70—80 —

14 Fregatter hver paa 60 Kanoner,

24 do. " " 40—50 Kanoner,

c. 40 Corvetter, Skonnerter og Brigger ic.

34 Krigsdampskibe.

Orlogsslaget eller, som Russerne kalde det, „Krigsslaget“, er hvidt med et blaat Kors. Hvert Skib har, foruden sit Navn, tilføjede sit Numer. For Matroserne gives Commandoen ved Piben, for Marinerne ved Trommen, — Brandsignaler ved en Klokke.

Matroserne i 1ste Division bære blaae, i 2den hvide, og i 3die Division røde Skjorter.

Til ovennævnte 47 Escadrens Besætning komme 9 Compagnier Arbeidsmænd à 1000 Mand, og 15 Arbeids- eller Haandværker-Compagnier, hvoraf hine blot bruges ombord paa Skibene i Havn, som de desuden passe, og ved Kysterne og ved Indlobet til de store Floder, disse indbefatte de paa militair Viis organiserede Arbeider-Mekanici, Værfts-Lømmere og Skibbyggere som benyttes paa Værfterne og Arsenalerne, ved Skibbyggeri og Skibsreparation, Havneanlæg, stationerede, ligesom Marine-Arbeidsmændene, rundt omkring i Havnene, ligesom de ogsaa udkommanderes med Skibene.

Udenfor Flaadedivisionerne eksisterer en fortrinlig Cossak-flotille ved Assov, med 800 Mand's Besætning, hvis Pligt det er at vaage over det assovskke Havs Sikkerhed.

Efter som Finkenderne, Lydsterne, Græsterne og Cossakerne ikke ere talrige nok til at bemane den russiske Flaade, maa Besætningen suppleres med Polakker og Musser, der aldrig ret kunne finde sig hjemme paa Havet. For at opmuntre Musserne til at ofre sig til Solivet, og saaledes fremme Cossakdisarten, er i 1835 Frihed

*) (Sfr. Pag. 62, Note *).

til som Matroser at forbyrde sig i Cossardisarten tilstaaet Kronbønderne eller de russiske Adelsmænds Livegne, der tage Tjeneste som Frivillige ombord paa et Krigsskib, og forblive der i 5 Aar; men uagtet denne forholdsmaessig store Fordeel, idet Soldaten er forpligtet til at tjene 20 Aar i den russiske Armee, udgjorde Antallet af disse „frie Matroser“ i 1847 ikke mere end 2010.

I Rusland udskrives Søfolk paa samme Maade som den staaende Armee; men Søtjenesten synes kun at nyde en underordnet Agtelse, eftersom vidtløftige og uordentlige Personer i Samfundet hyppig skaffes afveien ved at sende dem ombord paa Flaaden. Jøderne ere ogsaa forpligtede til Søtjenesten, og, besynderligt nok, ere ikke blot gode Matroser, men synes overhovedet bedre stillet til Sø- end Land-Tjeneste. Hvor streng end Disciplinen er i Armeen, og hvor stor Subordinationen, som der fordres, er imidlertid baade Disciplin og Subordination slap ombord. Kan saaledes i Virkeligheden den russiske Landboer kun blive en daarlig Matros, er det ligeledes neppe til at vente, at hans Overordnede og Befalingsmændene, der i mange Tilfælde faae deres Poster under lignende Omstændigheder, skulde udmærke sig som dygtige Sø-Officerer, og om end Marinen i Rusland nyder mangt Privilegium fremfor den staaende Armee, og den Subalterne, der siden træder over i Armeen, avancerer 2 Trin i Landtjenesten, er Mangelen paa rigtig dygtige Sø-Officerer endnu bestandig meget stor, hvilket ogsaa altid maa blive Tilfældet, hvor Følelse for og og Kiærlighed til Tjenesten som et Kald, saa nødvendig for Sø-Officeren, der fast ere ukiendte Størrelser.

Om end i numerisk Henseende større, staaer den østersøiske Flaade langt under Flaaden i det sorte Hav. Denne sidste har nemlig en større Sphære for sin Virksomhed, og giver Matroserne bedre Leilighed til at erhverve Sømands-Erfaring, end den østersøiske der ligger indfrosset den halve Deel af Aaret, og for hvilken et 3 Maaneders Togt indskrænker sig til den finste Bugt, idet ifflun saa Skibe, og det næsten kun Fregatter, Corvetter eller Dampskibe passere Øresund.

Flaget særdeles Characteristisk ved den russiske Matros er hans ustandselige Passiaren under Manoevrerne, hvori kun Mosaiterne overgaae ham. Uagtet Officiererne ere active nok, formaae de ikke at bøde paa Mandstabs Mangler, og de østersøiske Linieskibes Evolutioner ere langsomme og tunge, hvilket rigtignok ogsaa tildeels maa tilskrives Skibenes fyldige, korte og usymmetriske Bygning. *) I den østersøiske Flaade er Kanonerne Betjening ligeledes mindre rafl end paa Flaaden i det sorte Hav.

Den russiske Orlogsslaades Seil og Takkelage ere uimodsigelig de bedste man kan see; og hele Rejsningen frembyder det meest sømandsmæssige, meest regulaire Syn man kan forestille sig; men Rummet ombord er ikke saa hensigtsmæssigt benyttet som man kunde ønske i en Orlogsmænd. Baade Capitainens og de øvrige Officiers Kabyter ere altfor store og opfyldte med utallige unødvendige Gienstande ic. Selv Sø-Cadetten, — naar han er af høi Byrd, — bringer ombord med sig en Masse af Kufferter, Kasser, Sofaer, prægtige Mobilier indtil Fortepianoer, ja endog sin egen Kof og sit eget Riokkento.

Paa øverste Dæk har Alt et orlogsmændsmæssigt Udseende; men stiger man nu ned til de andre Dæk, Bannierne ic., seer det her heelt anderledes ud, idet Alt her er belemret af de forstieiligste Gienstande: Levninger og casserede Sager fra Officierskabyterne, Messen og Garderoberne stuede sammen mellem hverandre.

En anden følelig Mangel ved de russiske Krigsskibe, er deres, fornemmelig Linieskibenes korte Varighed, efter nogle Autoriteter — 12, efter Andre — ifflun 6 eller 7 Aar. Marsagen hertil angives at være fornemmelig den russiske Segs ringere Bestaffenhed, og dernæst det mindre skarpe Band i Cronstadts Havn og Ormene (Pholærne) i det sorte Hav; maaſkee sørges der heller ikke tilstrækkeligt for Oplag af Tømmer, maaſkee ere Tømmer-Besigtelserne ikke strenge nok. Skibenes Jernforhudning, der hurtigt oryderer, maa vel og bære sin Deel af Skylden.

*) En Feil, hvoraf ogsaa deres Fregatter laborere. Ogsaa i denne Henseende gior de russiske Coösaſ-Galeier og Kanonbaade en Undtagelse.

Officierernes Gagering er overordentlig ringe:

2 Admiraler, en for hver Flaade, der rangere med en Oberst-Commanderende ved Armeen, har hver c. £ 540 aarlig.

Begge staae under en Stor-Admiral, for Diebliffet Storfyrst Constantin.

Marineministeren er Fyrst Mentschikow.

1 Vice-Admiral der commanderer en Division, c. £ 225 —
og rangerer med en Generallieutn. i Armeen
der har samme Gage.

1 Contre-Admiral, der commanderer en Brigade,
. c. £ 180 —
og rangerer med en Generalmajor i Armeen der har samme Gage.

Officererne i Garde-Escadren ere gagerede lidt bedre, nemlig:

1 Capitain af 1ste Classe, der rangerer med en Brigade-Commandeur i Armeen, . . i Garde Escad., i Flaaden
£ 103. 10 £ 81

1 Capitain af 2den Classe, der rangerer med en Oberst i Armeen, „ 81. „ 67 10

1 Capitain-Lieut., der rangerer med 1 Oberstlieut. i Armeen, „ 67. 10 „ 54

1 Lieutenant, der rangerer med en Major i Armeen, . . . „ 63. „ 49 10

1 Cadet, der rangerer med en Capitain i Armeen, . . . „ 56. 5 „ 38 5

En af de fornemste Hindringer for en virksom Udvikling af den russiske Marine, er, at Rusland ikke besidder nogen tilstrækkelig Handels-Marine, hvortil det, som til Grundlaget for sin politiske Magt tilføjes, under enhver Omstændighed kunde støtte sig. Rusland eier intet Coffardistib af nogen synderlig Størrelse. Fiskerne og Sopsolkene, indbefattet Besætningerne paa Skibe der aldeles ikke eller kun sjelden passere Sundet, eller komme udenfor det sorte Hav, udgjøre ikke over 10000 Mand. Med meget faa Undtagelser drives hele

Petersborgs, Riga's og Odesas Handel ved Fremmede. I Østersøen tilhører den største Deel af de russiske Cofardskibe tyske og finske Ridsmænd, — paa det sorte Hav Englismænd og Østerrøitalienere.

Hvad den russiske Handels Damp-Marine angaaer, er der imod i de senere Aar foregaaet en forholdsmaessig større Udvikling baade i Østersøen og det sorte Hav, idet Communicationslinier*) imellem de vigtigste Stæder ere etablerede ved Dampskibe, deels af Regjeringen, deels af Compagnier. Antallet af disse Dampskibe er nu 50, hvoraf 6 i Østersøen og 5 stationerede i det sorte Hav tilhørende Regjeringen kunne armeres med svært Skjts.

Cadetternes Underviisning i Marinens Skoler skal være særdeles overfladisk og mekanisk. Officiererne gaae hyppig over fra Sø til Landtjenesten. Matroserne paa Østersøflaaden ere kun halvt Sømand, idet de om Vinteren forrette Landtjenesten tilligemed de regulære Tropper; dertil klemmes Matrosen ind i den stibt udstoppede militaire Trøje, og med sine svære Støvler maa han føle sig meget generet, hvor hans Bevægelser skulle være hurtige, lette og hyppig i længere Tid uafbrudte, idet han derhos er til Spot for Liniesoldaten, med hvem han er tvungen til at giøre Tjeneste iland. Den russiske Matroses Kost er paa ingen Maade saa sund og nærende, som Solivet fordrer. De have mange Fastedage, hvor alle Ridspiser, Fedtvarer &c. ere strengt forbudne; det salte Rids og Flesk er just ikke saa sjældent meget daarligt, Bækløiterne ere bagte af Rug og ikke af Hvede, og saa syrede, at de ofte ere meget vanskelige at fordøje.

*) 2 langs den caspiske Kyst, fremdeles mellem Odesa og Constantinopel, Odesa og Galatz, Odesa og Krimm, og Odesa og Taganrog; i Østersøen, mellem Riga og Petersborg, Riga og Lübeck, Lübeck og Petersborg, Petersborg og Ewinemünde, Petersborg og Stockholm. En Seilpakel gaaer mellem Taman og Kertsch,

Marine-Etablissementerne og Værfterne for Østersøflaaden ere fornemmelig i Petersborg; Værfterne, hvor de mindre Skibe ligge, i den østlige Udkant af Staden, omtrent ved Døsta's og Neva's Sammenløb. Skibene blive equiperede ved „det nye Admiraltet“ nedenfor den engelske Quai, paa store Værfter, hvor Fregatterne og Linieskibene bygges og reparerer; „det gamle Admiraltet“ høiere oppe, i Nærheden af Winterpaladset, benyttes nu kun som Taffeladshuus og Magasin. Paa Grund af den ringe Vanddybde i Bugten lige til Cronstadt, equiperes de større Skibe ikke fuldstændigt før de komme ud til denne Station, ligesom de ei heller før indtage deres Kanoner. I Cronstadt findes ligeledes Dokke og Skibsværfter, der imidlertid kun bruges ved Skibsreparationer. Smedierne ere i Kolpenas. Cronstadt har to Drlogshavne og 1 Handelshavn. Denne Forpost for den keiserlige Residensstad er overordentlig stærkt befæstet, og ansees for uindtagelig. Den er beliggende paa en lav, flad Ø i Bugten ved Neva's Udløb. Indløbet til St. Petersborg forsvares af Fæstningen Cronslot, opført paa 2 Øer. Even imellem Cronstadt og Sydkysten er imidlertid ikke forsvaret af Cronslots Kanoner, idet det her er meget grundt, og ifkun et temmeligt smalt Løb ved Cronstadt, der er mærket med Boier, fører til St. Petersborg. Et 88 Fod høit Fyrtaarn, Tolbol, er opført for Farten derad. Forterne og Batterierne, der forsvare Indløbet til St. Petersborg, ere monterede med 500 Stykker. — Den yderste Befæstning for Indløbet til den finske Bugt er det lille Fort Gustabsværn; men Klippeborgen Sveaborg paa Nordsiden, $\frac{3}{4}$ Qvartmiil fra Helsingfors, er et sandt Gibraltar for den finske Bugt. Ligeoverfor paa Kysten af Esthland ligger Neval med Drlogshavnen for 3die Division; den bliver forsvaret af to Forter. Nevals Handelshavn er nu i Forsald, og denne engang blomstrende Handelsstad gaaer sin Undergang imøde. Syv Qvartmiil V. for Neval er Baltic-Port i en Bugt, der i mildere Vintere kun meget sildes fryser til, og undertiden aldeles ikke. Helsingfors har en ypperlig Havn velforsvaret ved et stærkt Fort saa-

velsom ved Sveaborg der hæver sig høit op af Havet paa 7 Klipper; men Havnen er vanskelig og farlig at løbe ind i paa Grund af de mangfoldige Skær. En Afdeling af den østersøiske Flaades 3 Divisioner er for det meste stationeret ved Sveaborg. — Archangel ved det hvide Hav har fortræffelige Skibsværfter og Dokker og udmærkede Meberbaner og Seildugsværverier. Mange Krigsskibe bygges her, men her findes imidlertid ingen Orlogshavn.

Stationen for det sorte Hav 2 Divisioner er Sevastopol (det gamle Cherson). Orlogshavnen her er endnu ikke fuldført, men Anlægget udføres efter en enorm Skala, og de største Skibe kunne i Basinerne lægge lige til. 2 Fyrtaarne lette Indløbet ved Nattetide, og 4 svære Batterier forsvare det. Værfterne og Admiralitetet ligge ved Nicholajew ved den øvre Side af Havnen der dannes af Bugfloden. — Odessa har en taalelig god Havn for Gøsfardskibe, men ingen Orlogshavn. Her som overalt i Havnene i det sorte Hav er Udgangen til Byen paa det Strængeste forbudt alle Fremmede, Officierer saavelsom Mandskab, og Skibsfornödenheder maae søges anskaffede ved dertil ansatte Mæglere paa Quaen.

Rusland skal være en Søstat, og kraftig kæmper Regjeringen nu som tidligere for at kunne opfylde de Fordringer, bestemte Eventualiteter maatte gjøre til dette uhyre Rige; at disse Eventualiteter ikke ville finde det uforberedt, derom vil ovenstaaende skitserede Fremstilling af Keiserdømmets maritime Forfatning kunne afgive Bidnesbyrd.

Den franske Marine.

(Efter Almanach de l'armée française de terre & de mer, 1850).

Central-Administrationen.

- 1 Minister for Marinen og Colonierne.
- 1 General-Secretair.
- 5 Directeurer.
- 20 Bureauchefer.
- 21 sous-chefs.
- 148 Contoirbetjente.
- 1 Casserer.
- 43 Dørbogtere, Bøgere og Contoirtude.

Hermed staaer i Forbindelse:

Admiralitetets-Collegiet (conseil d'amirauté), indbefattende:

Directionen for Marine-Invalider (la direction des invalides de la marine).

Central-Controllen (le contrôle central).

General-Inspectionen (l'inspection générale).

Collegiet for Marinens Arbejder (le conseil des travaux de la marine).

Archivet for Marinens og Coloniernes Aarter og Tegninger (le dépôt des cartes et plans de la marine et des colonies).

Coloniernes Fortifikations-Depot (le dépôt des fortifications des colonies).

Marine-Invalidehospitalet Overcommission (la commission supérieure de l'établissement des invalides de la marine).

Marineetolens Underviisnings-Commission (la commission supérieure pour le perfectionnement de l'insegnement de l'école navale.)

Consultations-Commissionen angaaende Colonial-Gouverneurernes Competence, samt Fyr-Commissionen (la commission consul.

tative pour l'examen des cas d'application des pouvoirs extraordinaires des gouverneurs des colonies, et la commission des phares).

Kysterne ere inddeelte i 5 Spødistrikter (arrondissement maritimes), nemlig:

Cherbourg (med Dünkerquen, Havre),

Brest (med Saint Servan),

Lorient (med Nantes),

Nochefort (med Bordeaux, Bayonne),

Toulon (med Marseille, Port Vendres, Corsica),

og Division particulière:

Algier.

Marinens Etablissementer i det Indre ere:

Smedeværkstederne i Guerigny,

Maskinværkstederne i Indret,

Støberiernes i Muelle,

do. i Nevers,

do. i St. Gervais,

Projectilfabrikerne i Nevers og Mézières,

Marinens Personel (Cadre de l'armée navale).

2 Admiraler i Fredstid, og 3 i Krigstid.

10 Vice-Admiraler.

20 Contre-Admiraler.

110 capitaines de vaisseau { 36 af 1ste Klasse.
74 „ 2den —

230 capitaines de frégate.

650 lieutenants de vaisseau { 325*) af 1ste Klasse.
325 af 2den —

*) Tallet af disse blev i 1848 forøget fra 110 til 325. Ingen af lavere Rang kan føre Commando tilsøes; kun de skulle commandere Dampskibe af 160 Hestes Kraft og derunder, Canoneerbriggere (canonnières), Galleier, Ruttere og andre Flotilleshibe.

550 enseignes de vaisseau.

200 Aspiranter af 1ste Klasse.

circa 240 do. af 2den Klasse. (Dissees Antal bestemmes aarlig ved Regierings-Resolution.)

Génie maritime.

2 General-Inspecteur.

7 Construktions-Directeur (Directeurs de construction).

19 Ingenieur af 1ste Klasse.

17 do. „ 2den —

15 Under-Ingenieur af 1ste Klasse.

19 do. „ 2den —

18 do. „ 3die —

le corps des ingénieurs hydrographes.

1 Ingenieur en chef.

5 Ingenieur af 1ste Klasse.

5 do. „ 2den —

3 Under-Ingenieur af 1ste Klasse.

2 do. „ 2den —

Corps du Commissariat.

9 Commissaires generaux { 5 af 1ste Klasse.
4 af 2den —

31 Commissaires { 17 af 1ste Klasse.
14 „ 2den —

40 Commissaires adjoints { 14 af 1ste Klasse.
26 „ 2den —

175 sous-commissaires { 59 af 1ste Klasse.
116 „ 2den —

223 Medhjælpere (aides-commissaires).

200 Contoirbetjente (commis),

Service des colonies.

2 General-Commissairer af 2den Klasse.

8 commissaires	}	1 af 1ste Klasse.
		7 „ 2den —

7 commissaires adjoints	}	1 af 1ste Klasse.
		6 „ 2den —

64 sous commissaires	}	20 af 1ste Klasse.
		44 „ 2den —

58 Medhjælper (aides commissaires).

31 Contoirbetjente (commis).

Corps du contrôle de la marine.

6 contrôleurs en chef.

7 contrôleurs.

9 contrôleurs-adjoints.

31 sous-contrôleurs.

Service des directions de travaux.

4 agents administratifs principaux af 2den Klasse.

25 do. do. do.	}	10 af 1ste Klasse.
		15 „ 2den —

80 sous-agents administratifs.

67 Contoirbetjente (commis).

Ansfæffelsesvæsenet (Service des subsistances).

5 chefs de manutention	}	2 af 1ste Klasse.
		3 „ 2den —

6 sous-chefs de do.

7 Magazinformaltere	}	4 af 1ste Klasse.
		3 „ 2den —

2 Under-Magazinformaltere.

Sanitetsvæsenet (Service de santé).

- 1 General-Inspecteur.
- 5 første Læger en chef.
- 3 første Chirurgier en chef.
- 3 do. Pharmaceuter do. do.
- 10 Second-Læger do. do.
- 5 do. Chirurgier do. do.
- 3 do. Pharmaceuter do. do.
- 3 médecins professeurs.
- 3 chirurgiens do.
- 4 pharmaciens do.
- 96 Chirurgier af 1ste Klasse.
- 205 do. af 2den Klasse.
- 265 do. af 3die Klasse.
- 15 Pharmaceuter af 1ste Klasse.
- 21 do. af 2den Klasse.
- 27 do. af 3die Klasse.

Examinatorer og Lærere ved Marine-Institutet i Brest.

- 1 Examinator.
- 2 Lærere af 1ste Klasse.
- 6 do. af 2den Klasse.
- 3 do. af 3die —
- 1 do. af 4de —

Examinatorer og Lærere ved de hydrographiske Instituter.

- 2 Examinatorer.
- 7 Lærere af 1ste Klasse.
- 5 do. af 2den Klasse.
- 6 do. af 3die —
- 26 do. af 4de —

Marine-Retter (Tribunaux maritimes).

5 Auditeurer (Commissaires rapporteurs).

5 Actuarier (Greffiers).

Aumóniers de la marine.

6 Skibspræster (Aumóniers) af 1ste Klasse.

7 do. af 2den Klasse.

Bro- og Vei-Ingenieurer (Ingénieurs des ponts & chaussées).

2 inspecteurs divisionnaires.

3 Ingenieurer en chef, 1 af 1ste, 2 af 2den Klasse.

4 Ingenieurer af 1ste Klasse.

9 do. af 2den Klasse.

6 do. af 3die —

Especielle Cassebetjente for Marine-Invaliderne i Havnene.

(Trésoriers particuliers des invalides de la marine dans les ports).

39 Cassebetjente.

Bibliothekarar (Conservateurs des bibliothèques).

2 Bibliothekarar i Paris.

9 do. i Havnene.

6 do. i Colonierne.

Sø-Artilleriet.

1 Divisions-General.

4 Oberster.

6 Oberstlieutenanter.

15 Bataillonschefer.

82 Capitainer.

61 Lieutenanter.

12 Under-Lieutenanter.

Fremdeles:

2 Depot-Capitainer (capitaines en résidence fixe).

3 Chirurgier.

og à la suite (à la suite du regiment).

1 Bataillonschef.

9 Capitainer.

6 Lieutenanter.

1 Under-Lieutenant.

Regimentets Styrke:

2506 Mand ved Orlogshavnene og i Colonierne.

Gend'armarie maritime.

1 Escadrechef.

4 Capitainer.

10 Lieutenanter.

1 Under-Lieutenant.

300 Underofficierer og Soldater.

Infanterie de Marine.

1 Brigade-General.

7 Oberster.

6 Oberstlieutenanter.

30 Bataillonschefer og Majorer.

122 Capitainer.

146 Lieutenanter.

141 Under-Lieutenanter.

3 Stabschirurgier (chirurgiens majors).

9 Chirurgier (chirurgiens aides-majors).

12,081 Underofficierer og Soldater.

Skibsbefættningernes Styrke = 27,500 Mand.

En Mand ombord paa et Transportskib koster i det Hele, i Giennemsnit aarligt . . .	1800 Fr.
paa en Let Krigsfartoi . . .	1500 —
— - Brig eller Corvet . . .	1300 —
— - Fregat	1200 —
— de største Orlogsskibe . . .	1000 —

Øvrige Personelles Statistik.

Haandværksmestere (maistrance), Inspections- (gardiennage) og Opsynsmænd	2540 Mand
Arsenal-Arbeids-Compagnier	1000 —
(sous officiers), Opsynsmænd over Galeibefættningen (gardes chiourme)	1002 —
Galeislaver (condamnés)	8000 —
Straffe-Compagniet (compagnie de discipline) i Lorient	216 —
Hospitalsbetjente og deslige	562 —
Temporaire Proviant-Agenter (non entretenus)	56 —
Videnskabsmænd og Kunstnere (Personel des sciences et arts maritimes)	104 —
Gendarmerie coloniale	459 —
Spahier ved Senegal	107 —
Sorte Tropper (6 Compagnier)	1026 —
Hele Marinens Personel efter Budget pro 1849 =	62,013 Mand.
(Central Administrationens Personale, Hospitalernes surnumeraire Embedsmænd, Proviantvæsenets Embedsmænd, Videnskabsmændene og Kunstnerne, Arbejdsfolkene ved Havnene og Etablissementerne i det Indre, Coloniernes Embedsmænd, Marines Invaliderne exclusive.)	

Underofficerer (officiers mariniers) og Matroser udgiøre

	c. 60000 Mand
Koffardi-Capitainer	c. 4000 —
Kystfarere	c. 6000 —
Arbejdere i Maritime Haandværker	c. 10000 —
(exclusive Matros-Bærlinge (novices), Søvante (mousses), Haandværker = Bærlinge (apprentis ouvriers), Lodser &c.	

Alle Søfarende kunne udskrives for Tjenesten fra deres 18de indtil deres 50de Aar; men Koffardi-Capitainerne kunne dog kun udskrives som enseignes de vaisseau, og kaldes da enseignes entretenus, med Rang blandt Marinens Officierer.

Baadsmænd, Over-Canonerer, Overstyrmand og Maskinmestere kunne ligeledes avancere til enseignes efter en mindre streng Examen end Koffardi-Capitainerne.

Materiellets Styrke.

Seilskibe.		Ekiperede.	Dispon. de rade. *)	Commis. de port. **)	Under Bygning
27 Linieskibe.	5 af 1ste Rang med 3 Dæk à 120 Kanoner.	8 og 2 batte- ries flottantes	2	8	19
	4 „ 2den — — 2 — à 100 —				
	10 „ 3die — — 2 — } 6 à 90 Kanoner. 4 à 86 —				
	8 „ 4de — — 2 — à 82 Kanoner.				
40 Fregatter.	12 af 1ste Rang { 11 à 60 Kanoner. 1 à 58 —	8	5	10	16
	15 „ 2den — à 52 Kanoner.				
	13 „ 3die — { 6 à 46 Kanoner. 7 à 40 —				

*) Bâtiment en Disponibilité de rade, vel eqviperet, men ei fuldstændig bemannet.

**) Bâtiment en état de commission de port, équipé et habé de Matérielle angaar.

	Equiperede.	Commission de port.	Under Byg- ning.
67 (fra foregaaende Side)			
13 Corvetter med Skandse og Bal fra 24—30 Kanoner.	18	8	3
23 — uden Skandse og Bal „ 14—24 —			
24 Brigger af 1ste Klasse fra 18—20 Kanoner.	24	6	6
26 — „ 2den — (Nvisos) à 10 —			
51 Betteve Skibe: 11 Canonidres fra 4—8 Kanoner, 17 Goletter fra 1—6 Kan., 17 Kuttere fra 4—8 Kan. og 6 mindre Fartøier à 2 Kan.	24		
13 armerede Transportfibe paa 800 Tonneaur.			
15 — — — 3—600 Tonneaur.	12		
8 — — — under 300 Tonneaur.			
240 Seilfibe.			1 Linieslib p. 90 Kan. og 960 Heste.
Dampfibe.			
1 Fregat paa 650 Heste med 30 Kanoner.	10	9	1 p. 650 H.
18 — — 450—540 Heste } 2 paa 540 } 15 — 450 med 20 Kanoner.	samt 2 flydende Batterier p. 400 til 500 Heste og 40—50 Kanoner.		2 p. 400 H.
6 Corvetter af 1ste Klasse fra 320—400 Heste } med 6 Kanoner.	12	6	4 p. 220 til 300 H.
17 — „ 2den — „ 220—300 — }			5 p. 200 H.
33 Nvisos af 1ste Klasse fra 150—200 Heste } med 4 à 6			2 p. 120 H.
23 — „ 2den — paa 120 Heste og derunder }	34	6	
98 Dampfibe.			

Materiellets Værdie.

Af Skrogene under Bygning	29,111,500 Fr.
— Skrogene i Vandet	119,739,000 —
— Ekviperingsmateriel (materiels d'armement)	74,394,940 —
— Artilleriemateriel	15,328,254 —
— Fangeskibene (bâtimens de servitude) . .	7,200,000 —
	245,773,694 Fr.

(Beholdningerne i Arsenalerne og Magazinerne excl.) *).

Efter det franske Budget for 1850 er opført 115,663,611 Fr. for Marinen, til Ekvipering . . og . . Commission de port af 8 Linieskibe med 826 Kanoner . . af 16 do.
 „ 9 Fregatter „ 416 — . . „ 12 do.
 „ 17 Corvetter „ 364 — . . „ 4 do.
 „ 22 Brigger „ 250 —
 „ 17 Transportskibe = 10,146 Tons.
 „ 18 lette Skibe.
 af 9 Dampfregatter paa ialt 4300 Hestes
 Kraft af 11 p. 4950 Heste
 „ 11 Damp-Corvetter paa ialt 2250 H. K. „ 7 „ 2060 —
 „ 34 Damp-Kviser paa ialt 4470 — „ 13 „ 2060 —
 ialt 208 Seil- og Damp-Krigsskibe med 25,927 Mandes Besætning.

*) Som efter Reglementet skulle være tilstrækkelige til de desarmerede Linieskibes og Fregatters fuldstændige Ekvipering, og derhos indeholde i det Mindste $\frac{1}{4}$ af det, til de paa Stabelen staaende Linieskibe og Fregatter, nødvendige Ekviperingsmateriale.

De ringere Skibe skulle, naar befalede, strax kunne eqviperes.

Den afrikanske Krydser.

(Fortsat fra 4de Bind Pag. 453.)

Syvende Capitel.

„Land ret forud!“ led i mine Øren som jeg vaagnede af en dyb Slummer, efter de to foregaaende Dages uafbrudte Anstrengelser. Jeg sprang op, endnu ganske forstyrret af de Scener, jeg havde været Vidne til: det brændende Skib, Bataillen ved Nattetide, Stormen og de følgende Begivenheder, og det var mig, i de første Diebliske, ikke ganske klart, om jeg var paa Veien hjemad til mit Fædreland, eller Reisen bestandig gik udad. Jeg havde drømt om dette Land — om de Elskede derhjemme — om Hende, jeg elskede over Alt, og min Phantasie havde fremgiglet Haabet om at min Forviisningstid var omme, og at det Land, der var isigte, var Englands velbekendte Kyster. Forkængelige Tanker! der snart maatte vige for mine Messesamkameraters Stemmer.

„Hvor ere vi omtrent, Master?“ spurgte Forvalteren, der tilligemed en Deel Andre befandt sig i Messen, medens Green stod og saae i Raartet.

„Knap hundrede Qvartmiil Nord eller Syd for Sierra Leona; men vi komme vel efter det, naar vi naae iland,“ var Masterens temmelig ubestemte Svar.

„Jeg vil gaae op og tage Stedet i Diesyn, og seer, om det er saa slemt som Folk siger,“ ytrede Sleepwell, som han gik op paa Dækket.

Den tredie Stemme, jeg hørte, var blid og sagte — og hvor klang den ikke besynderlig blandt de grove Stemmer ombord! — det var den lille reddede Fremmedes. Jeg var i en Fart i Klæderne, og kom ud, for at gaae op. Som jeg traadte ud af mit Lukas, blev jeg et Dieblisk staaende og betragtede Green og hans

lille Myndling. Tillidsfuld og kærlig stod hun og saae op til ham, idet han førte hendes bløde lille fine Haand hen over Kaartet, og gav hende Underviisning i Geographie.

„Na, hvad det er deilig at være nær ved Land, Massa Green! — maa jeg saa gaar og løbe omkring og plukke Blomster til stakkels Mama, som jeg har gjort saa tidt før? Det er saa deilig at løbe omkring i Skyggen af de grønne Træer! Du maa ogsaa følge med, kære Massa, og den søde Mama ogsaa: det vil gjøre hende godt at sidde under Træerne og høre Fuglene synge. Vi maae gaar Allesammen — Ikke, Mæsa?“

Taarerne kom Green i Øinene, medens den lille Pige talte, og jeg saae dem trille ned ad hans mørkebrune Kind. Stakkels Barn! hun vidste ikke, at hendes eneste Moders Timer allerede vare talte. Som jeg traadte ind i Messen fra den ene Side, kom Doctoren ind fra den anden, og skivndt vi gjorde os Umage for at lokke den lille Pige med os op paa Dækket, vilde hun dog ikke slippe Green, men klyngede sig fast til hans Haand, indtil han da selv gik derop med hende. Jeg spurgte nu Haggis hvorledes det stod sig med den ulykkelige Dame, vi havde reddet. Han rystede paa Hovedet, idet han svarede:

„Na, den stakkels Dame; hun kommer aldrig mere til at betragte den grønne Jord, eller sidde under de grønne Træer, som den lille Pige siger. Jeg troer ikke, hun gjør det til imorgenaften“.

„Den Arme!“ udbød jeg; „og hvad skal der saa blive af det velsignede Barn?“

„Han, som føder Spurbene, vil sørge for hende“, svarede Haggis, og pegede heitidelig op mod Himlen. „Han vil sikkert ikke forlade dette moderløse Barn!“

„Viskelig ikke, Doctor — viskelig ikke!“ svarede jeg. — „Men sig mig dog hvorledes det staaer til med den Sorte, vi fiskede op? Jeg er bange for, de hittede ham slemt.“

„Han har maattet lade stryge, og gaar neden om,“ som

J Søfolt siges," svarede han. „Han har ikke mælet et Ord fra den Tid han blev slaaet ned."

„Det er isandhed meget slemt," bemærkede jeg. „Vi beholde saa ikke et eneste Bidne mod de Kieltringer af Sørovere, og naar Alt kommer til Alt slippe de vel."

„Nei, det kan jo dog aldrig være muligt?" udbød Doctoren, „Der er dog nok her ombord, ved jeg, der kunne gjøre deres Sed paa, at de fyrede paa det engelske Flag, og gjorde dertil ogsaa en Deel Skade."

„Na, det har Intet at betyde," svarede jeg. „De kan saamæn gierne tage og myrde hver Eneste af os, naar de blot ere under deres eget Flag, og der kan ikke skee dem det Allerringeste."

„Galgen er altfor god for de Knægte, vi have faaet ombord," bemærkede han. „De gjøre ikke andet den hele Dag end bande og gale i deres eget Maal, til de blive ganske sorte i Ansigterne."

„Veed den arme Dame, at hendes Endeligt er nær?" spurgte jeg.

„Nei; hun er endnu bestandig fra sig selv; men hun bliver stedse mattere og mattere, hvisaarsag jeg ogsaa er bange for at hun ikke vil komme sig," svarede han. „Hun er bleven flyttet til Capitainens Kahyt, og jeg maa hen og see til hende. Han vilde afsolut have, at jeg skulde lægge mig lidt, og han vilde passe hende imidlertid."

Da Doctoren gik for at see til sin ulykkelige Syge, steg jeg op paa Dækket.

Søen var glat som et Speil; den lette Luftning som kom fra den fjerne Kyst, trufede neppe dens skinnende Overflade. Den hede Sol, der hørvede sig over Landet, havde ikke kunnet adsprede Taagen, der næsten stedse svæver i Atmosfæren, ikke løfter sig med den, men bliver staaende, ligesom Duggskyerne over London paa en stille Dag. Over Kysten laae den langt tykkere, indtil den nede ved Horizonten blev til en tyk gulagtig Stormasse, hvoraf hørvede sig som en Række mørkeblaae Skyer de hvide Bakker ovenover den vidtbekjendte aldeles ikke fæle Colonie Sierra Leona.

Som det gik høiere op ad Dagen, fulede det op, og vi

nærmede os Landet alt hurtigere og hurtigere. Jeg for min Deel var nu aldeles ikke forberedt paa den yndige Udsigt, der efterhaanden aabnede sig for vort Blik, altsom vi kom nærmere. Længst tilbage vare Løbehjergene, og nede fra Søen hørvede sig skraanende herligt dyrkede Hvie, besaaede med store Landsbyer, herlige Gaarde, smukke straatagte Cottages omgivne af Bananer, Orange-, Palv-Palv og andre Frugttræer, der Alt forenede sig til et Heelt, som man skulde have anseet for et Tilfredshedens, Fredens, Sundhedens og Lyksalighedens Opholdssted. — Men Alt! hvor ganske anderledes er det i Virkeligheden. — En Bods lagde til Siden i en lille Baad roet af fire Mand, og blev tagen ombord. Idet han gik agter med en Mine, som Den der kender sin egen Vigtighed, tog han til Hatten for Capitainen, og underrettede os om, at hans Navn var Jacq Ters, og at han havde faaet dette Navn i sin tidlige Ungdom, og derfor ikke kunde blive af dermed, skøndt han ikke satte syndertlig Priis derpaa. Senere var han ikke blot bleven ombendt til den christelige Religion, men endog bleven Prædikant i et Capel i Freetown, som, han betroede os, om Søndagen stedsse var opfyldt med hele Skarer af hans afrikanske Brødre. Han var en bredskuldret Karl, med et godmodigt Physiognomie, med en Stenforstemme og et roligt, sindigt Gemyt, og jeg tvivler aldeles ikke paa, at han er ligesaa beundret som mangen meer lysfarvet Prædikant i England. Omsider naaede vi da Ankerpladsen, og lod atter engang vort Anker falde i Bunden. — Byen er smukt anlagt med brede Gader, og da Husene for det Meste ligge temmelig adspredte, indtager den en temmelig betydelig Strækning, og Husene tage sig virkelig ud som ligesaamange pyntelige Villaer, smagfuldt malede og decorerede og omgivne af mange forskellige Slags Træer. Sierra Leonastodens brede Munding ligner en stille udstrakt Lagun, begrændset paa den ene Side af den lave skovbegroede Bullomkyst, og paa den anden af den grønne jevne Skraaning, hvorpaa Byen er beliggende, og hvis Baggrund hæver sig alt meer og meer, og ender i en Halvkreds af temmelig høie Banker der danne et

Amphitheater smykket med høie Træer og hyppigt løvsuldt Busklad, og hver Plet opad Skraaningen, hist og her et yndigt Landsted, frembød for vort henrykte Blik det behageligste Landskab, man kan tænke sig; Havnen var dertil paa sin glatte Overflade Skibe af alle Størrelser og med alle Slags Rejsninger fra alle Verdens Egne. Som jeg stod og betragtede alt Dette, følte jeg en lille blød Haand i min; —

„Kommer Du saa og hjælper og bærer stakkels Mama hen paa den grønne Kyst?“ sagde Barnet, og saae med et spørgende ængstligt Blik op til mig. „Mamma Green siger, at hun ikke er istand til at gaae — hun er syg, og jeg er sikker paa, det blide Grønne vil gjøre hende godt“.

Medens den lille Pige stod og taledes, kom Capitainen op paa Tækket og vinkede ad mig.

„Hun ligger paa det Yderste“, hviskede han; „hun har faaet sin Samling, og spørger efter sit Barn. Green er hos hende, og har lovet at tage sig af den lille Pige, og han holder sit Ord; — men vi have ingen Tid at spille“.

Den menneftelærige Capitain tog Barnet ved Haanden og førte hende ned, og jeg fulgte bag efter. Moderen kiendte sin Datter saa faare hun saae hende; men den nære Oplosnings Taage havde allerede lagt sig over hendes Blik. Hun havde netop Kraft til at tage den lille Pige ved Haanden og lægge den i Greens, som forstod hvad det vilde sige.

„Ja, ja, Ma'am“, sagde han; „jeg skal være Deres Barn i Faders Sted — det kan De troe. Jeg har ingen Børn, og venter aldrig at faae nogen. Jeg skal være saa inderlig glad ved at faae denne Lille hjem med til Mrs. Green, og hun vil ogsaa være saa inderlig glad ved at faae hende, og De kan stole paa at hun vil være en god Moder for hende.“

Den Døende forstod ham, og trykkede sit Barn til sig for at kysse det; men i det Samme faldt hendes Haand tilbage; hendes Træk forandrede sig; Øinene bleve stive —; hendes Aand var bortflygtet. — Vi havde ikke faaet Andet at vide om hende,

end at hun havde nævnet Navnet Markham, og kaldt sin Datter Eva. Barnet svarede strax til dette Navn, og sagde at det var hendes.

Hun kunde ikke strax fatte sit Tab, og først da hendes Moders Liig blev bragt iland for at begravnes, fik hun et Slags Anelse derom. Naar hun spurgte efter sin Moder, og man sagde hende, at hun var gaaet iland, brast hun i Graad, fordi hun ikke maatte følge med; og for at berolige hende, var da Green nødt til at forklare hende, at Gud ikke vilde lade hende see sin Moder meer i denne Verden, men at hun atter vilde blive forenet med hende i et andet, et bedre Land. Det var rørende at høre den ærlige Sømand paa sin ligefremme Maneer undervise det yndige Barn i sine egne religiøse Ideer, og see den inderlige Interesse, hvormed den lille Pige lyttede til ham. Stakkels Barn! Hun var det eneste levende Væsen, — Alt hvad der var tilbage af et stolt Skib og de menneskelige Skabninger der havde været derombord.

Ottende Capitel.

Forhøret.

Det er paatide at jeg vender mig til dem, der havde afstedkommet al den Nød og Glende, al den Ødelæggelse, jeg nys har beskrevet — til den faldblodige Sørøver og hans frække Staldbrodre. Jeg var netop paa Dækket, da de bleve bragte op for at føres i Fængsel iland. Heldigviis var Retten samlet, og de skulde uopholdelig tages for, saa at vi fra den Side ikke vilde blive opholdte meget længe efterat vi havde completeret vort Vand- og Brændesforraad. Den Første, der kom op, var Don Diego Lopez de Mendoza; — men hvor forandret, hvor forskiellig fra den muntre, galante Cavaleer der havde taget imod mig i Kabyten paa Esperanza: — hans Skæg var nu tre Dage langt, hans Pinned smudstet, hans Ansigt ubasket,

og hans Klæder forrevne og fulde af Blod efter den rasende Kamp. Han saae sig frækt omkring, skøndt ikke aldeles uden Uengstlighed, thi han var dog ikke just saa ganske sikker paa, at han ikke skulde op at dingle fra vor Fokkeraanot — en Stiebne, som han dog maa have følt, han havde gjort sig temmelig værdig til. Som hans Dødsfaldt paa mig, spurgte han mig strax med en noget usikker Stemme, hvad man havde ifinde med ham. Jeg svarede ham, at han strax vilde komme i Forhør for Sørpveri og Mord paa Havet, og at de, om de bleve befundne skyldige, efter al Sandsynlighed vilde komme til at lide Lovens Straf. De tre Tiloversblevne af hans forbryderiske Skibsbefætning fulgte ham i Bænker; hvilket var en nødvendig Forsigtighed, eftersom det var tydeligt af de stielende, skumle Blik, de kastede, snart til den ene snart til anden Side, at de pønsede paa at hæbne sig over dem der havde taget dem. Men som de saae Bagten paa Dækket, Fortet paa Kysten og de mangfoldige britiske Flag i Havnen, følte de det Haabløse i deres Forsætning, og udstødte de frygteligste Forbandelser over vore Hoveder; men da det skete paa Spansk, forstod vort Mandskab dem ikke, og brød sig heller ikke derom. Som den spanske Capitain kom til Falderebet, vendte han sig om og saae agterefter med en fornærmet Patriots ædle Blik, idet han i sit eget Sprog udbrød:

„Jeg kalder alle her Tilstedeværende til Vidne paa, at mit Skib paa ulovlig Maade blev taget, og at jeg er bleven behandlet som en gemeen Forbryder, og min Regjering vil ikke undlade at kræve den britiske til Ansvar for den Fornærmelse den er bleven tilføjet i min Person.“

Efter denne Tale steg han ned i Travaillen, hvor Seaton med en Marinervagt tog imod ham for at føre ham og hans Staldbrødre til Fængslet.

„Derfor Nogen af dem prøver paa at undvige, flyder De dem ned paa Stedet, Mr. Seaton“, sagde Capitainen; „af os fortjene de ingen Skansel“.

Den øvrige Tid af Dagen havde vi travlt med at fylde Band, saa at jeg ikke kunde slippe iland og tage Stedets Mærkværdighe-

der i Diesyn. Af Vand er her ikke alene bestandig den største Overflodighed, men derhos af ypperligste Qvalitet, det eneste Gode denne Plads producerer; thi tiltrods for det yndige Landskab, er Climatet yderst usundt. I al den Tid vi laae her, gif der ikke nogen Dag uden der døde Flere ombord paa Skibene der her laae for at indtage Ladning af Brænde, hvoraf der udføres Meget. — Hvor er det dog muligt at Afrika kan blive civiliseret med saadant Clima at kæmpe imod? Og hvor kan Negerens Land nogensinde blive bedre og meer oplyst? — Med det Exempel for Die som kun altfor jevnligt bliver givet dem af Europæerne, frygter jeg for, at det dermed endnu har lange Udsigter. De see hvorledes de Blanke røve, myrde, bedrage og lyve, i det Samme de erklære at troe paa Christiendommens Lærdomme: og dog forundrer det os, at de stakels i Mærke famlende Afrikaner undslaae sig for at blive Christne. Det er sandeligt intet Under at de male deres Helgener sorte og det Andes Fyrste — hvid.

Den næste Morgen, medens jeg havde Vagt paa Dækket, og gif Horizonten rundt med Rifferten, fik jeg Die paa et lille Skib tilspøes, der stod indefter. Som det kom nærmere, saae jeg, det var en Skonnert paa omtrent 80 Tons, at dens Seil stode yderst slet, og at den blev endnu slettere styret, thi den girede ret som om en fuld Mand stod tilrors. Jeg viste Capitain Dainmore den, der netop kom op paa Dækket.

„Den har rimeligviis mistet den største Deel af sin Besætning, og vil have temmelig vanskeligt ved at komme tilankers,“ bemærkede han. „Tag Gigsmandslabet med, og assisteer den efter Fornødenhed.“

Medens han talte, kom det spanske Flag op ved Signalfaldet til Toppen af Fokkemasten, og et andet Flag til Gaffelnokken.

„Hvad monstro de mene med det?“ udbrød en gammel Qvartermester der stod i Nærheden. „De Knegte forstaae nok ikke synderligt af deres Sømandskab, efter hvad jeg kan see.“

Kortefter stødte jeg fra og roede ud mod Skonnerten. Jeg opdagede snart, at det ikke var af Mangel paa Besætning, at deres

Seil vare satte saa feitede, thi Dækket var propfuldt af Folk, der tilraabte mig et lydeligt Hurra, som jeg kom nærmere. Jeg havde imidlertid temmelig vanskeligt ved at komme den paa Siden, thi som det netop kulede temmelig stærkt, skar den rast giennem Vandet, og det lod ikke til at Nogen ombord havde den ringeste Forstand paa at dreie bi eller hibe mig en Ende. Uagtet den gerede saa forfærdeligt, lykkedes det os imidlertid at hugge en Hage i Storrøstet paa den, og jeg sprang ombord; men jeg var sandelig ikke forberedt paa det Syn der viste sig for mig. Flere Hundrede Sorte, udpyntede som til et Costumebal eller en Maskerade, opfyldte Dækket; en Neger stod tilroers med en trekantet Hat med Plumage paa Hovedet, iført en blaastribet Skjorte, med et langt Sværd spændt om Livet, og et Par røde Saffians Læsker paa Fødderne, iøvrigt aldeles nøgen, men ikke desto mindre yderlig stolt af sin Dragt. Nogle havde Skjorter, Andre Hatte; Nogle gik med Beenklaeder omkring Skuldrene som Shavler, atter Andre havde blot en Bæst paa og ikke en Pjalt mere. De vare lykkelige som kunde prale med Kjoler, og endnu lykkeligere de som havde Frakker paa, eftersom der var mere Klæde i; men ifkun de Fornemste iblandt dem havde faaet enkelte Uniformstykker. Jeg hørte siden, at det havde været Gienstand for en lang Raadslagning, om enten den trekantede Hat eller Uniformskjolen var det Fornemste, og hvilket da omsider var bleven afgjort i Faveur af den trekantede Hat. Den, der var bleven valgt til Capitain, var desaaarsag Hæderstegnet — Hatten med Plumagen. Paa Grund af sit større Sømandskab, større, end nogen af hans Kamerader var i Besiddelse af, var han bleven valgt til denne Post, om end hans Kundskaber i denne Retning, at dømme efter den Maade hvorpaa han styrede, ikke kunde antages at være synderlig store. Han havde imidlertid dog gjort Underværker, og var i Gierningen den allereneste ombord, der forstod det Allerringeste af Sagen, og jeg kom efter, at Marsagen til hans flette Styling var, at han hvert Dieblis maatte forlade Horet for at vise Folkene hvad de skulde gjøre, ja, han havde

endog været ifærd med at forfare Louget om Bradspillet, og Raste hal, som jeg kom paa Siden. Idet jeg kom agter, tilsalte han mig paa Engelsk:

„How do, sare; jeg Cap'tn? — glæd mi — si Dem — Styk De?“

De Sorte stimlede omkring os, klappede i Hænderne, og ytrede deres Glæde ved Tegnet, og Capitainen afstod inderlig gierne sin Post ved Horet til een af mine Folk. Da jeg havde faaet stillet Seilene rigtig og sat rigtig Cours til Havnen, gjorde jeg mig Umage for at faae ud af den sorte Skytter, hvorledes det havde sig med hans egen og hans Skibsbefættnings besynderlige Udstaffering.

„Hør nu, Massa,“ begyndte han; „ikke vred! Hvad mi gjort, gjort ret; dersom Massa mi, Massa gjort Samme. Mi eengang fri Mand, Konge, lig Massa. Mi gaae en Dag omkring — Mange Men'st' kom' — slaae mi ned — Træerne dands', rundt — rundt. Mi vaagn' op i mørk Huus — mange Niggers der — mi ikke meer si mi' Koner og mi Smaabørn. Nu kom hvide Men'st' — sløb mi ombord paa Skib — Seil — seil -- saa bang — bang! English Dsifer ombord — tog' Portugis. Altsammen til Sierra Leona. Nu Alt lyk'lig — dands', syng — vent nogen Tid — lær English Palaver. Mi gaae tilbage til mi Land, tæt ved Sherbro River. Si mi Koner — si mi Smaabørn — dands', syng' igien. — En Dag vil ha' en ny Kjøle for mi Kone, mi gaae i Kano med Miis at sælg' i Sherbro og bringe Kjol' hjem. Mi sælg' de Miis, og faae de Kjol' — so deilig — gans' rødt og blaa og guul — for Dronning af England — men saa Baad med hvid Men'st'. Vi roe til — ro, ro, ro til — Nix. Alt, de hvid' Men'st' tag' os før ombord den her Skonnert — sænk Kano — tag deilig Kjol'. Mang' Niggers ombord — mang endnu kom' — Skonnert fuld. Vi seil' afsted til Havanah — Mang Fruentimmer ombord — Captn' een stor Tiger — een Crocodill — een hvid Dævel! Han slaa os — pidst, pidst, pidst hver Dag til Blod — slaa ned med Haandspader — Alt — græsselig —

grulig — oh, frygt'lig. Saa vi si' Capt'n dræb' vi — aa — nei — ikke — vi dræb' Capt'n. Nu — Fruentimrene indespærret i Nigterkahyt, og de Baaben, de Pistol, de Sabler og de Gevær — Alt i samme Kahyt. Nu de Capt'n og de hvide Men's' drik meget, og gaae til Sengs, sov' meget — og saa — naar mørkt — meget mørkt — mørkt som Niggers Ansigt, Fruentimrene snige sig — sagte — sagte — med Baabnene til hvor vi vare. En bring Pistol, En Krud, En bring Sabel, En Gevær, til vi fik alle Baaben i Skibet. Saa Fruentimrene kom og tog Jernene af, og saa sprang Al' op — eet hvid Skrig — ah! det vækker Capt'n — han spring ogsaa op, men for sildes — kunde ikke faae Baaben. Vi slaae Ho'det itu paa ham — vi kast ham overbord til Haierne — de knase Benene paa ham. Vi slaae hele Besætning ihjel — vi kast dem overbord for at føde Haien. — de hold' meer af ham end af de Nigger som de kasted' overbord, ikke død, for nogle Dage siden. En lille hvid Dreng vi ikke slaae ihjel — ham god Dreng — bring Vand til stakkels Nigger som Capt'n slog meget — vask' hans Saar — saa vi ikke gjord' ham Fortræd. Saa vi sa'e': vi dræb' Capt'n, vi dræb' Besætning. — Hvor vi gaae? hvem Capt'n? hvem Mandskab? Saa al de Niggers hold Palaver, og de si: — Blattupam — det er mi — ham Capt'n; saa mi Capt'n. Saa mi si, „klar til at vende“, men Mandskab' daaligt — men det varede saa længe — ikke vend'; endelig Dreng hjælp, — de Niggers hal — mi styr — Skib vendt — vi seil og seil og seil og seil. Naar mi sov', Dreng styr' -- naar Dreng sov, mi styr'. Mi si sidst den Havn, saa jeg seil ind der, Sare. Har De nu Historie.”

Capitain Blattupams Fortælling blev i Et og Alt bekræftet af Drengen, hvis Liv Afrikanerne havde sparet til Løn for hans Mennefselighed.

Efterat den sorte Skipper havde endt sin Fortælling, blev der et Nøse forud, og mine Folk berettede, at der vare tre Blanke ilive, og indespærrede forude. Jeg lod dem gieblikkelig komme op paa Dækket, og tre elendige Slapningey viste sig. Mædsel stod

malet i deres Afsyn; det var tydeligt at de meente, deres sidste Time var kommen. Deres eneste Klædningsstykke var Skjorten, der var forrevet og blodig. Fulde af Smuds vare de, og deres Haar var langt og sammenfiltret.

„Na, de Knægt! jeg glemte dem;“ udbrød Capitain Blattupam, og saae paa dem med den dybeste Foragt; „dem Passageer, derfor ikke dræb dem.“

Deres Liv var bleven sparet paa Drengens Forbøn og paa Fruentimmernes Forestilling om at de ikke havde havt nogen Deel i de mod dem uøvede Mishandlinger. De Ulykkelige! det var et sørgeligt Syn at see Blanke saaledes krybe sammen for sorte vilde Mennesker; de lode sig heller ikke berolige, førend de vare vel slupne fra Skibet. Omfider bragte vi da den lille Skonnert sikkert tilankers, og overantvordede den til den lovlige Øvrighed for at den kunde blive condempneret, og Negrene bleve landsatte ved Liberia, og kortester førte til en af Landsbyerne i Nærheden, hvor de bleve modtagne med aabne Arme af de mange Benner de der forefandt.

Men for at komme til Søroveren, Don Diego Lopez de Mendoza, som han selv kaldte sig. Jeg saae da ikke noget til ham for i Retten, hvor han, tilligemed sine tre Stadsbrødre, stod som Anklaget for Rov og Mord paa Havet, for, under en venstabelig Magts Flag, at have angrebet Hendes britiske Majestæts Orlogsbrig, Reparee, og for at have dræbt og saaret nogle af Hendes Undersaatter i bemeldte Brig.

Officierer og Mandskab paa Reparee vidnede: at de i Even havde truffet et Skib i Brand; at vi havde reddet en Sort fra Braget; at bemeldte Sorte havde udsagt, at han havde været Passageer ombord paa samme Skib; at Skibet var bleven entret af en Søroverfkonnett, og at Søroveren havde myrdet nogle af Besætningen, bortført Fruentimmerne, plyndret Skibet, og derefter stultet det ibrand; at fremdeles den Sorte, Dagen efter, idet han fik Die paa Skonnerten, som vi netop havde været ombord i, da den forekom os noget mistænkelig, bestemt erklærede, at det netop var den Søroverfkonnett som havde angrebet Skibet; at Skonnerten, efter

at have faaet Befaling til at lægge bi, ikke alene afflog at gjøre Saadant, og forsøgte at undslye, men endog skød paa Hendes britiske Majestæts Brig, og en Tidlang ikke var til at naae; at den imidlertid sidenefter løb os omborde om Natten med det tydelige Forjæt at entre os ved Overtumpling, men at vi istedetderfor havde boret den især og gjort det af med hele dens Besætning, med Undtagelse af de 4 Krestanter for Skrannerne; og endelig at den Sorte var død, saavel som den ulykkelige Dame vi havde reddet fra Skonnerten. Et veltilfreds Smil opklarede Capitain Mendozas Ansigt, da denne Deel af Dispositionen blev oversat for ham; men det forsvandt atter, da den lille Emma blev bragt ind i Retssalen, og stillet blandt Vidnerne. Uagtet hun var et Barn, gav Dommeren dog sit Samtykke til at tage mod hvad Vidnesbyrd hun maatte være istand til at afgive. I Ferstningen blev hun betaget af Angst ved at finde sig imellem saa mange fremmede Mennesker; men da hun blev mere rolig, saa hun op, og hendes Bine løb omkring i Salen. Som hendes Blik faldt paa Søroveren, forbleve de et Dieblit stivt beftede paa ham, og derpaa fløi hun med et Rædselsstrig i Greens Arme for at skjule sit Ansigt. Da hun blev adspurgt, hvad der var paa Færde, svarede hun, „Han tog Mama og mig fra Skibet — han dræbte stakkels Papa — han brændte Skibet“. Dermed var Vidneforhøret mod Fangerne forbi, og man skulde have meent, at det var afgjørende og tilstrækkeligt til at dømme dem. Deres Forsvar blev ført godt. Det stræbte at godtgjøre, at Capitain Mendoza var en meget skikkelig, fredsommelig Mand, og at hans Kamerader vare meget ordentlige Folk; at det var saa langt fra at de skulde have stukket Ild paa et Skib, at de aldrig vilde gjøre noget Menneske Fortræd; men at de, da Reparee skød paa dem, havde troet at det var en Sørover der angreb dem, og desaaarsag havde forsvaret sig efter bedste Evne, og at de vare løbne den omborde om Natten, da de selv vare i synkefærdig Tilstand, og holdt dette for den eneste Udvei til at redde Livet. Til Slutning opfordredes Retten til at betænke sig vel, inden man fattede endog blot Mistanke mod sagesløs Mand.

Dette Forsvar var Don Diego Lopez de Mendoza værdigt, der udbredte sig særdeles vidtløftigt, og lagde betydelig oratorisk Dygtighed for Dagen. Dommeren gav sit Resumé, og Jurymen erklærede ham, da den atter traadte ind i Salen, — „not guilty”. Mendoza bukkede derefter høfligt for Dommeren, og meget dybt for os, som om Intet af Betydenhed var forefaldet, og ventede nu ganske bestemt at kunne faae Tilladelse til at tage Hatten og gaae sin Vej med sine Staldbrodre, da — ganske nye Acteurer traadte frem paa Scenen, der fremstillede sig som Resten af Besætningen paa en Brig der var bleven overfaldet og plyndret af ham og hans Følgesvende. Dette bragte ham aldeles ud af Fatning, og han bred ud i lydelige Forbandelser, som Haandstruerne, der vare blevene tagne af ham, igien bleve lagte paa, og han blev fort tilbage til Fængslet. Resultatet af denne nye Sag lærte jeg først at kiende længe efter, idet vi Dagen efter seilede sydpaa med lille Emma som Passagerer og som vor beskyttende Engel.

Niende Capitel.

Jagt efter Slavestibe.

Vi krydsede nu en Tid udenfor Kysten: snart løb vi langs Landet, snart stod vi til søs i det Haab at træffe paa Slavestibe; vi gjorde Jagt paa flere og tog en med fuld Ladning, hvilken vi da sendte til Sierra Leona for at condemnere. Saa længe vi holdt os ude til søs, havde vi det meget sundt ombord, og vi begyndte allerede at giøre os lystige over Haggis Spaadomme, indtil vor Capitain, efter de Meddelelser han havde faaet, ansaae det for sin Pligt at stifte Vaadene op ad nogle af Floderne efter Stibe som der kunde ligge under Ladning. Jeg commanderede en saadan Expedition op ad Quorra^{*)}, en af Nigerens Arme. Tidlig om Mor-

^{*)} Cfr. v. Dstfr. 1ste Bind Pag. 401.

genen toge vi afsted, jeg i Chaloupen og Green i Jollen, i det bedste Humeur, med Udsigt til at faae Noget at tage Haand i, og roede ind over Riverets skummende Munding; Mangrovekrat paa begge Sider af denne mørke og tause Strøm.

Green var en ypperlig Kamerat, thi, ihvorvel han ikke var skoledannet, havde han dog meget gode Kundskaber; han havde været vidt omkring i Verden; han kjendte alle Menneſker, og det lod til, at alle Menneſker kjendte ham; saaledes sagde man ombord, at Green var sikker paa at træffe Bekjendter hvor han saa kom hen i Verden. Hele den Dag blev vi ved at roe op ad Strømmen, og sov i Baadene, udsatte for den fugtige tunge Taage der selv i den bedste Varsktid er saa ødelæggende for Europæer. Den følgende Morgen roede vi videre, men ikke saa meget som hørte vi noget til Slaveskibe. Naar; Green og jeg passerede munter, hver med sin Cigar i Munden, den største Nydelse i dette Klima, og jeg spurgte ham da, om han ikke havde et eller andet Bekjendtskab i denne Egn, der kunde give os nogen Efterretning.

„Det kunde nok hændes,“ svarede han; „men jeg er dog ikke saa ganske sikker paa'et. Jimbo Pimbo, min egen Correspondent, er kreperet, troer jeg.“

Neppe havde han udtalt, inden vi saae en Flok Negre, der, tiltrods for Alligatorerne, badede sig i Floden. Vi roede hen til dem, og i det Samme kom En af dem med Hovedet op over Vandet, og raabte til vor største Glæde: „Ah, Massa Green! How him do? Glad see Massa Green. Know him Pillaloo?“

Dg med det Samme fik Massa Pillaloo fat i Gæsingen, hjalp sig selv op i Baaden, og satte sig drivende vaad som han var i Ugtersædet. Det kom nu frem, at han var bleven fangen og bortført som Slave, igien var bleven befriet, og var forbleven en Tid ombord i et Skib, hvor Green hørte til. Han forsikrede os, at der ikke vare Slaveskibe i Floden, men lovede at skaffe os al mulig Underretning, for en anden Gangs Skyld.

Nogen Tid efter, som vi saae udenfor Loanda, fik vi Underretning

om, at en stor Skonnert var bleven seet af og til udenfor Mundingen af Coanza-Reviret, og at en stor Mængde Slaver var bleven bragt sammen ved Slavehandler-Depotet i Nabolabet.

Ved Modtagelsen af denne aldeles ikke uvelkomne Efterretning, tøvede vi ikke et Dieblis med at faae Ankeret lettet, og gik under Seil, men maatte imidlertid bruge megen Forsigtighed hvis vi skulde overrumple de Folk paa Kysten der drive denne djævelske Trafik, som jo ellers strax vilde give deres Agenter Bink om alle vore Bevægelser.

Vinden kom fra Landet, og et Minut efter at Capitain Dainmore havde faaet Efterretningen, stode vi ogsaa for fulde Seil tilføes. Udenfor traf vi Søbrisen, hvorpaa vi forandrede Cours, og stevnede ned mod Coanza, med alle Klude til. Allemand vare paa Udfig som vi nærmede os Stedet; thi Priser ere ikke hver Dags Koft, om man endog vil vove sit Liv for at faae fat paa dem. Til trods for Solheden var bestandig En eller Anden paa Mastetoppen for at kige efter en Seiler indeved, indtil Mørket faldt paa og en tyk Taage lagde sig over Jorden.

Efter vort Bestil maatte vi, da det gryede ad Dag, være omtrent udfor Mundingen af Coanza; men Taagen var saa tyk, at vi aldeles ikke kunde see noget til Landet, ligesom vi da ogsaa selv vare usynlige. Vi holdt imidlertid Loddet gaaende, og stode indsest. Der gik et Par Timer, og Taagen forblev hængende over os som en tung Kappe, indtil omsider Solens Straaler brøde igjennem, og den blaa Himmel viste sig over vore Hoveder, medens Taagemassen stod omkring os som en høi Muur (saaledes kaldte Seaton den), opført for at udelukke os fra hele den øvrige Verden.

„Jeg vil blot gaae tilveirs og see om jeg ikke kan kaste et Blik ud over Muurtinderne“, ytrede han muntert; „kanskæe Fjenden endda ikke er saa langt borte udenfor.“

Han havde ikke været mange Minuter tilveirs, inden han udbrød: „Et Skib tæt ved os paa Styrbordsbougen.“

Raabet blev gjentaget af Udfigen paa Mastetoppen, og Seaton

kom glidende ned paa Dækket. „En svær Skonnert;“ raabte han til Capitain Dainmore, der netop kom ud af Kabyten. „Det lader til den ligger tilankers; men jeg kunde kun netop see Mastetoppen ovenover Taagen.“

„Det er bestemt Andorintra“, udbrod han. „Den Knegt tager sine Slaver ombord, og drømmer ikke om hvem her kommer. Bagbord med Roret; — hold lidt af; — hvorledes stævne vi nu?“

„Gige paa hende, Sir;“ svarede den der holdt Uldig tilveirs.

„Klar til at sætte Baadene ud, Mr. Upton. Hun maa ikke undslippe, om vi kunne gjøre Noget til det.“

Et muntert „Ay, ay, Sir;“ var Svaret, og Baadsmandskaberne gave sig rask isærd med at gjøre Alting klart til at kunne faae Fartøjerne i Vandet efter et Dieblis Barsel.

Vi stode videre, og ventede hvert Dieblis at være paa Siden af den Fremmede, da med Et Taagen løstede sig iveiret, og vi fandt os lige paa et stort Skib med to Flaader paa Siden, fulde af sorte menneskelige Væsner, som en blank Besætning havde travlt med at bringe ombord som andet Kjøbmandsgods.

Den lave med Mangrovekrat bevorede Kyst laae omtrent en Qvartmiil borte, med en lille Sandvig ligesfor, og en tredie Flaade af trekantet Form, med et stort Seil, fuldproppet af Negre, som de andre to, var paa Veien ud til Skonnerten, — nu omtrent midtvejs imellem den og Strandbredden. Paa Siden af Skibet laae flere Baade der havde assisteret med at bringe Flaaderne ud.

Et Raseries og et Glædesfrig lød i et og samme Dieblis fra den af Hvide og Sorte blandede Masse, da man havde faaet Die paa os: fra Spanierne og Portugiserne ved at see Byttet blive revet dem af Hænderne, fra Slaverne, idet de vidste, at vi vare komne for at befrie dem.

Om vi end vare temmelig sikre paa at tage Skonnerten, vare vi dog langt fra ikke saa sikre paa at faae Fingre paa Besætningen, thi ikke saa saare fik Folkene Die paa os, før de kappede Flaaderne løs, og med det samme deres eget Ankertoug, sprang ned i

tre forskellige Fartøier, og roede afsted i ligesaamange forskellige Retninger ad Strandbredden til. Den tredie Flaade forandrede ligeledes til samme Tid Cours, for saa meget som muligt at splitte vor Opmærksomhed.

Upton, Green, Seaton og jeg vare hver i sin Baad. Den Første entrede Skonnerten, hvor de eneste Blanke, han forefandt, vare Stovadoverne eller Ladnings-Stuverne, en blandet portugisisk Stamme, og havde han endeel Vanskelighed med at frelse dem fra de Sortes Hævn, som de i Udøvelsen af deres Kald grusomt havde mishandlet. Green kastede nogle af sine Folk over paa Flaaderne, og satte derpaa efter en af Slavebaadene, medens Seaton og jeg roede afsted efter den tredie Flaade og de Baade der havde den paa Slæbetoug. Alt var i oprørt Bevægelse: vore Folk jublede, de Sorte skrege, og alle anstrengede vi hver Muskel for at befrie dem. Netop som vi skiltes ad i Jagten, kom en fjerde Flaade med Floden farende ud af Coanza-Rivier, og jeg raabte til Seaton, at han skulde roe efter den og tage den, inden de Blanke atter kunde faae den under Commando, og igien trække den paa Land.

Disse Flaader vare af betydelig Størrelse og sammenføjede i trekantet Form af Palmetræ-Stammer der vare klappede af nedenfor Grenene, og som næsten flyde ligesaa let som Rør. De blive bundne sammen med Røb, og flere Rader Båndtønder gjorde fast til Ranten som Bolværk for Hæierne, thi da de blive saa overladede, staaer Midten af dem aldeles under Vand, saa at de stakkels Sorte maae sidde i Vand til op paa Livet. En saadan Flaade tager fra 100—200 Personer. Ovenpaa Rædene er lagt et Dæk, hvorpaa Slavernes Fødemidler, sarinha, Meel odl. ligger, saa at hver Flaade tillige fører Passagerernes Vand og Provisioner for hele Reisen.

Ikke saa saare mærkede de Blanke paa den fjerde Flaade at de bleve forfulgte, før de sprang i deres Baade, og bugserede den saa rask ind mod Strandbredden, at de ved Hjælp af en Strømkeering naaede tilland, inden Seaton kunde komme op til dem, og gave sig

derefter isærd med at løse Slaverne, og trække dem op paa Land, for at vi ikke skulde kunne naae dem, medens nogle af Spanierne aabnede en stærk Ild paa ham fra Busskene, i det Haab at skyde ham isænk, inden han kunde naae op til dem.

Da den Flaade, jeg jagede, var længere borte fra Kysten, var deres Udsigt til at undslippe svagere — skændt man maa lade de derombordværende Spaniere og Portugisere, at de gjorde deres Bedste for at komme bort og føre deres Fanger med sig. Da de saae at deres Anstrengelser vare forgieves, sprang de i deres Baade, og stak af mod Strandbredden. Jeg standsede ikke efter at entre Flaaden, som jeg lod skiotte sig selv, men fulgte efter dem, og sendte dem tre Geværskud for at faae dem til at lægge bi, men til ingen Nytte. Kiolen af deres Baad skurede paa Strandbredden, inden vi kunde faae fat paa dem, og uden at give sig Tid til at see tilbage, sprang de iland og løb ind imellem Busskene. Mine Folk vilde være fulgt efter, men jeg maatte kalde dem tilbage for at passe paa Flaaden, som laae og drev lidt ude. Det var heldigt at jeg tog det Partie, thi da vi roede ud giennem Brændingen, kom en heel Flok Sorte og Blanke og lysebrune Folk ansættende i det Haab at skulle kunne faae Fingre paa den største Deel af Ladningen. Havde de turdet, kunde de have skudt paa os, men de vare formodentlig bange for at vi i saa Tilfælde skulde gaae iland og behandle dem efter Fortjeneste. Vi kom netop i rette Tid tilbage til Flaaden til at slæbe den fra Kysten, til Passagerernes største Glæde, der med den inderligste Interesje havde fulgt vore Bevægelser, eftersom nogle af dem tidligere havde været fangne og vare blevene befriede af vore Krydsere, og derfor vidste at vi kom som deres Benner. De elendige Slabninger havde endnu andre Fiender at strides mod, den store Masse Haier nemlig, der omgav Flaaden, og som i Ordets egentlige Forstand stødte Snuderne mod Bandsadene efter Negrene indenfor. Det var et voldsomt Syn at see disse Uhyrer med saadan Kraft fare imod Flaaderne, at man skulde troe, de maatte skilles ad, og at vide, at dersom Det skulde skee, rimeligviis hver eneste

af disse stakkels Skabninger vilde blive løpslugt. Disse glubende Dyr havde paa et hængende Haar nær faaet fat i en af mine Folk, idet han sprang fra Baaden over paa Flaaden, og jeg kan troe at Jack Dobson aldrig i sit Liv er sprungen høiere i Veiret end ved denne Leilighed. Med betydelig Anstrengelse fik da jeg og Seaton, der var kommen mig til Assistance, Flaaden til Siden af Skonnerten, hvor Green og Upton stodte til os efter deres forgieves Jagt efter Slavebaadene. Vi forbleve imidlertid Herrer over Skonnerten Andorintra og syv Hundrede Slaver, indbefattet dem der allerede vare nede og dem paa de tre Flaader. Man antog, at omtrent 100 vare blevene tilbage i Fangenskab paa den fjerde Flaade der undslap. De, der vare nede i Rummet, vare ude af sig selv af Glæde over at blive løsladte. Stovadorerne havde lænket dem ved Anklerne til Bolte i Dækket, siddende med Hælene og Bagdelen paa Dækket, uden en eneste Tommes Rum til at vende sig paa, kun saamegen Føde og Vand at de kunde holde Livet, og havde det ikke været for at bringe dem i nogenlunde taalelig Tilstand iland, vilde man formodentlig aldrig have tilladt dem at trække frisk Luft under hele Overfarten!

Vi fik alle Negrene ombord, samt Vandet og Provisionerne fra Flaaden, og gjorde det saa taaleligt for disse arme Skabninger som Omstændighederne kun vilde tillade. Da jeg igien kom ombord paa Naparee, havde Capitainen bestemt, at jeg skulde føre Prisen til Sierra Leona, og jeg gik selvfølgelig tilbage for at tage Cominandoen over Skonnerten, da jeg havde samlet nogle faa Klædningsstykker og Nødvendighedsartikler sammen. — Vinden var i Begyndelsen contrair, men forandrede sig om Aftenen, saa at vi kunde sætte Coursen efter vort Bestemmelsessted. Da Reisen vilde vare noget, anstillede jeg Betragtninger over, hvorledes jeg, med behørigt Hensyn til vor egen Sikkerhed, bedst kunde sørge for Slavernes Sundhed, thi det vilde naturligtvis have været uflogt at stole aldeles paa dem, idet et eller andet slet Subject iblandt dem let kunde faae de Andre til at prøve paa at bemægtige sig Skibet og slippe iland fræk og fri og maaffee plyndre Skibet, hvilket Alt

nok kunde opbidse en Negerphantasie. Provisioner og Band var der nok af, og jeg havde saadan en halvandet hundrede Stykker ad Gangen oppe paa Dækket, idet vi fik dem til at lave Instrumenter, som nogle spillede paa, medens Resten dandsede af Hjertens Lyst. Saa saare de bleve trykete, lod jeg saa mange der var Plads for sidde rundt omkring langs Bolværket, hvorpaa en anden Afdeling traadte i Dansen. Nogle Krumænd havde jeg faaet ombord fra Naparee, som jeg trygt kunde forlade mig paa, og de maatte da gaae omkring og fortælle dem Historier. Jeg var ogsaa saa lykkelig at bringe dem alle sunde og veltilfredse til Sierra Leona, uden at der var forefaldet mindste Dødsfald og uden nogen Døde. Jeg var isørigt rigtig fornøiet, som man nok kan tænke sig, da jeg var bleven dem qvit.

Jeg og Verden saae her for sidste Gang min Ven Don Diego Lopez de Mendoza, der lod sit Liv i den vanærende Galge, han i saa lang Tid havde gjort sig værdig til, og det i Selskab med sine ædle Staldbrodre. Han viste sig paa Skafottet med den yderste Nonchalance, med en Cigar i Munden, og omgivet af nogle Præster af den romerske Kirke i deres Embedsdragt, der opfordrede ham til Bod, og sang de Psalmer hvormed Syndere gældes paa deres sidste Vandring. Han tog Cigaren af Munden, og meddeelte Tilskuerne, at han var en uskyldig Mand, og at den engelske Nation ret vare nogle Barbarer at ville hænges ham, thi mere civiliserede Nationer vilde dog have sendt ham ud af Verden ved en Kugle, som en værdigere Maade at doe paa for ham som Cavaleer. Da der ikke fandtes en Eneste som holdt ham for uskyldig, gik han ud af denne Verden uden et eneste medlidende Suk. Jeg hørte nu, at han var bleven dømt for en anden afskyelig Misgerning, at han nemlig havde forladt sin Prise med Guller i Bunden for at den skulde synke, hvilket heldigviis ikke blev Tilfældet, hvorimod Skibets Besætning fik Lækkene stoppede og slap ind med Fartøiet til Sierra Leona netop tidnok til at forhindre at han gik fri.

Dagen efter kom Posten fra England, og bragte en Del Breve

til mig. Set var fra Edith — fra min egen Edith. — Det bragte mig stor Hjertesorg, bittert stufede Forventninger: — mit Livs Haab var svundet for steds, min Fremtid tom og øde. Hun skulde ikke worde min. Jeg har kun talt lidt om hende. Hun var en Datter af Oberst Mowbray, en anseet Officier som den Gang var i Ostindien. Hun havde givet mig sit Ja uden at bede om hans Tilladelse, men havde, i Tillid til hans Kiærlighed, skrevet til ham med den faste Fortrøstning at erholde hans Samtykke. Den stakkels Pige kiendte ikke Verdensmandens Hjerte: hun var en rig Arving, og skulde desaaarsag ægte En der i det Mindste var lige saa rig. Hans Svar kom; — men hvor ganske anderledes end hun havde ventet det og jeg havde haabet det. Det forbyd paa det Bestemteste vor Forening, og under hans yderste Misforstaaelse al videre Correspondance med mig, naar hun havde faaet meddeelt mig denne Bestemmelse. Dette skulde altsaa være hendes sidste Brev. Hun vilde ikke nægte sig den Tilfredshed at tolke sine Følelser, at betage Saaret, hun blev tvungen til at give mig, sin Smerte, men hun maatte bøie sig for det barske Bud. — Mine lyse Drømmebilleder vare forsvundne. Den snigende Feber kunde nu fordre sit Offer.

Nogle Dage efter kom Reparee ind med nok en Prijs; men hvad brød jeg mig om Rigdom, naar jeg ikke havde Noget at dele den med! Mine Mesfekammerater meente, at jeg vilde faae Feberen, og Haggis anbefalede mig at lade mig sætte paa Sygelisten ved første Leilighed, thi han var vis paa at jeg ikke kunde udholde den. Begge hore Priser bleve condemneerte, og man ventede at de vilde give et ganske ordentligt Udbytte.

Vi opholdt os blot saalænge, at vi kunde fylde Vand, og gik saa atter sydefter. Jeg var ikke længere det samme Menneske: jeg forrettede min Tjeneste, spiste og drak, og talte, Alt ganske mekanisk, men som jeg aldrig udlod mig for Noget, ansaae man denne Forandring som en Virkning af Climaten. Jeg følte, at hvis jeg kunde være taget hjem, vilde Alt være bleven godt, men at hun nu, langt fra mig kunde blive overtalt, ikke blot til at adlyde sin Fa-

ders Befalinger, men til at glemme mig — og ægte en Anden; — denne Tanke var Vanvid. Vi vare Begge unge; vi kunde vente; og Haabet hvidstede til mig, at jeg kunde vinde Hæder og Ære, maaskee Rigdom, og blive hende værdig, endog i hendes Faders Dine.

Jeg længtes efter Udspreddelse — efter Noget der var farligere end at jage Slavestibe, og det varede ikke heller længe, inden min Længsel opfyldtes. Vi befandt os udfor et Sted kaldet Badary, hvor nogle Missionairer havde nedsat sig, der saa vel havde udført deres Kald, at de have omvendt en stor Mængde Afrikanere. Dette havde vækket en Nabokonges Jalousie og Had; der havde truet med at ødelægge Etablisementet i Bund og Grund, om de ikke Alle afsvore deres Tro, og udjog Missionairerne. Netop som Sagerne stode saaledes, viste Mevaree sig paa Kysten, og Missionairerne stilledes da en Baad ud med et Brev hvori de bad om Assistance. Som vor Capitain havde Hastværk med at komme sydefter, bød jeg mig frivillig til at gaae iland med et Baandsmandskab, og han gik ind derpaa. Jeg udsøgte mig da nogle raske Gutter, og roede tilland, hvor jeg blev hjertelig modtagen af Missionairerne der fortalte mig, at de Sorte aldeles ikke kunde betjene de store Kanoner, og at de kun havde meget faa Geværer paa Stedet; jeg gav mig derfor strax ifærd med at undersøge Forsvarsmidlerne.

Der foresandtes 6 Kanoner paa meget daarlige Mapperter; Kanonerne selv havde intet Bisir; der var vel Krud, men ingen Kugler. Jeg gik strax iværk med at reparere Mapperterne, trække Kridlinier hen ad Kanonerne som Sigtelinier, og lod derefter nogle Jernstænger hugge istykket for at bruge dem som Skraa. Nu stillede jeg 2 af Kanonerne med Mundingen opad Floden, og de øvrige mod de Punkter fra hvilke Stationen, der laae paa en lille Bakke, kunde angribes.

Disse Forberedelser bleve tilendebragte inden Natten, og da jeg havde udsat Poster, begav jeg mig til No. Jeg blev vækket ved hvad der forekom mig at være Fiendens Krigsstrøg, og sprang op og foer til Døren for at stille mig i Spidsen for mine Folk;

men det viste sig da, at det var de christnede Sorte der sang Midnats-hymnen, som man havde lært dem at gjøre i Fare og Sorg.

Om Morgenens lod den fiendtlige Armee sig see. Jeg fik nu en Samtale med Kongen, under hvilken jeg lod Hans sorte Majestæt vide, at det var min Afgt at tilintetgjøre baade ham og hans Folk, dersom han ikke pakkede sig. Heldigviis kom en stor Kasse flydende ned ad Floden, og jeg forsikrede ham at jeg vilde handle med ham som med den. Jeg tog nu Sigte og fyrede. Skuddet sprængte Kassen i smaa Stumper, til stor Jubel for mine egne Folk, og Be-
drøvelse for Beleirerne, og efterat Kongen havde holdt Raadslag-
ning med sine Rødsagere, bad han om Tilladelse til at gaae tilbage til sin Hær for at høre dens Mening.

Jeg svarede ham at han kunde gaae, hvorhen ham lystede, men at han maatte huske paa, at om han nogensinde igien med fiendsligt Hu nærmede sig Stationen, vilde de store Kanoner be-
handle ham paa samme Maade som de havde behandlet Kassen. Han tog sig dette ad notam, og Missionen er rimeligviis den Dag idag forbleven i No for ham, hvorhos jeg har Underretning om, at mange blandt Fienderne senere have besøgt Etablisementet, og ere
blevne Christne. Nogen Tid efter kom Reparee, og tog mig atter ombord.

Tiende Capitel.

Slutning.

Morgenens efter at jeg var kommen ombord i mit Skib, medens vi krydsede udfor Landet med en stærk Kuling af S.W., fik vi en Seiler isigte, der stod ind ad Landet til. Som den kom os paa 3 Qvartmile nær, fik vi en lille Mistanke om at det kunde være et Slave-skib, og i det Samme vendte den og stod udefter
skarpt braset, da vort Udseende ikke huede den, maskerede som vi vare.

Der gik en svær Sø, og Kulingen tog til; men vi satte til hvad trække kunde og Reparee kunde taale, for at komme op med det. I Begyndelsen var vor respective Fart omtrent eens; men jo stærkere det kulede, desto mere halede vi imidlertid ind paa det og desto hidsigere bleve vi paa det. Overstyrmanden saae ængstelig paa sine Master og Rundholter, thi de knagede og bugnede under den ualmindelige Presning; men Capitain Dainmore tænkte ikke paa at tage Seil ind. Omfider kunde vi række den med vore Kanoner, og sendte den flere Kugler fra vore Jagere. Saalænge ingen ramte, vedblev den sin Cours, i det Haab at vi skulde seile nogle af vore Stænger overbord, men da et Par Stykker lige efter hinanden traf dens Strog, og en tredie Kugle beskadigede dens Stormast, strøg Besætningen Flaget, og dreiede vi. Jeg blev strax sendt ombord for at tage den i Besiddelse, som jeg da udførte med nogen Vanskelighed, og fandt den forsynet med Slavedæl, og havde den en Mængde Bandfæde og Lænker ombord. Besætningen havde den et nederdrægtigt Udseende, og jeg saae strax, at den yderste Forsigtighed fra vor Side vilde være nødvendig, om vi skulde kunne hytte os iblandt dem. Jeg skulde gierne aldeles have renonceret paa deres Selskab; men neppe var jeg kommen ombord, før det begyndte at blæse en Storm, der saaledes oprørte Søen, at det vilde have været forbunden med megen Fare at passere fra det ene Skib til det andet. Da jeg havde faaet meddeelt Capitain Dainmore Underretning om Prisens Character, signaliserede han, at jeg skulde forvare mine Fanger, og skynde mig til Sierra Leona. Jeg var nu Commanderende paa den portugisiske Skonnert St. José paa 250 Tons, kommende fra Bahia og bestemt til Loanda.

Heldigviis var Seaton fulgt med som min Næstcommanderende, og jeg havde saaledes en rask og dygtig Medhjælper. Medens vi endnu vare under Briggens Kanoner, befalede jeg den portugisiske Besætning at gaae tilveirs og mindske Seil, og imidlertid skillede jeg Seaton ned for at visiter Skibet, og tage alle de Waaben til sig som han kunde finde. Da vi saaledes havde faaet Alting i Orden, sendte jeg Portugiserne ned i Forlufafet,

og stillede Vagt over dem med Befaling til at flyde den Første ned der prøvede paa at komme op paa Dækket uden Tilladelse. Capitainen og Styrmændene spærrede jeg inde hver for sig, og tillod blot En ad Gangen at komme op paa Dækket. Man maa huske paa, at vi kun havde otte Mand til at holde Styr paa tredive. Da Natten kom, havde vi tabt Naparee affigte; og det begyndte nu at kule stærkere og stærkere, og inden Morgen var det en heel Storm. Den tog til i Voldsomhed hele Dagen, indtil vi da bleve nødsagede til at lægge Skonnerten bi. Den viste sig som et fortreffeligt Søskib, og da den var i god Stand, nærmede jeg ingen Frygt i den Retning. Seaton og jeg vare netop paa Dækket begge to, idet han havde løst mig af fra Morgen-Vagten, og vi stode netop og saae ængstlig ud efter, om Veiret ikke tegnede til Forandring, da det forekom os som vi igiennem Taagen skimtede ligesom et svært Skib uden Master drivende for Stormen. Bore Rifferter sagde os, at det virkelig var Tilfældet. Det lod ogsaa til at vi vare blevne seete af det, thi Knaldet af en Kanon lød imod os hen over Habet — nok eet, atter eet, fulgte med et Minuts Mellemrum og tolkede Fare og Nød i et Sprog som Sømanden godt forstaaer.

„Det Skib forlanger vor Hjælp, Seaton“, sagde jeg. „Vi maae i hvert Tilfælde staae ned til det, og holde ved det, til vi kan komme ombord. Det forekommer mig, der gaaer mindre Søn end før. Hvad mener De?“

„Vi kan nok gløse det, Sir. Det er sagtens farligt; men det er nok værdt at prøve,“ svarede han.

„Godt;“ svarede jeg. „Lad sex af Portugiserne komme op paa Dækket; — vi maae have dem til at hjælpe os Baadene ud, men siig vore Folk, at de skal holde godt Øie med dem.“

Vi passede et gunstigt Øieblik, og fik Skonnerten for Bunden; een Søn brød over os, men gjorde kun lidt Skade, og vi holdt saa ned paa Skibet, der nu var N. V. af os. Som vi nærmede os Skibet, saae vi, at det arbejdede stærkt, og at Søerne

af og til brøde over det og styllede hen ad Dækket; det engelske Flag var heist halvt op paa Stumpen af Mesanmasten. Folkene havde tilrigget en Nødfokkemast, som holdt det for Vinden, men Roret var borte, og skiondt der skæbte nogle Mundholdter agter ud for at hjælpe paa Styringen, svarede de dog kun daarligt til deres Hensigt. Folkene vare ogsaa ved Pumperne, og af de Vandstrømme der kom ud af Spygatterne, var det klart, at det havde faaet en svær Læk.

Som vi passerede tæt forbi det, lød en Stemme derfra:

„Vandet er lige ved os: for Himlens Skyld forlad os ikke!“

„Vi skal hjælpe, om det er muligt;“ svarede jeg, som vi gled forbi, og et lydeligt Hurra fra Skibet var Svaret. Vi gabe nu alle Seil op, paa en klosrebet Føl nær, og skiondt vi vare sludte forbi, var jeg dog ikke forknyt for at lægge Skonnerten bi, indtil den kom ned til os. Som det dagedes, blev Søen roligere, og Stormen tog af, hvilket var en Guds Lykke, thi Vandet steg alligevel hurtigt i Skibet. Jeg beredte mig nu til at sende en Baad ombord, thi den havde mistet alle sine, og det var desaaarsag nødvendigt, at ogsaa det maatte dreie til. Dette gjorde det da ogsaa ved at heise et Topseil paa Stumpen af Mesanmasten, lade Fokken gaae ned og med det Samme hale ind forude paa et Spring der var gjort fast paa Mundholsterne der skæbte agter. Vi dreiede nu til i Lø af det, og jeg sendte Seaton derombord at hente nogle af Besætningen for at hjælpe os ombord i Skonnerten. Snart efter havde vi Styrmanden med otte Mand, og gif nu iværk med at sætte vore øvrige Baade ud. Styrmanden underrettede mig om, at det var en Ostindiefarer fra England, der havde mange Passagerer ombord. Seaton havde faaet sit Been slemst forslaaet ved den første Tour, og en uforklarlig Lyst betog mig efter at gaae derombord; jeg bemandede en af Baadene med Portugiserne, der opførte sig godt, og overgav Befalingen over Skonnerten til Seaton. Det var forbunden med megen Fare at komme Skibet paa Siden, men jeg naaede lykkelig og vel op paa Dækket. Passagererne stormede op nede fra, da det var rygtedes at den

sant meer og meer. Capilainen, en gammel Mand med et ædelst Ansigt, stod ved Falderebstrappen med de hvide Haar slagrende i Vinden. „Damerne — Fruentimmerne først, saa sandt I ere Mænd!“ raabte han. Flere vare allerede komne i Styrmandens Fartøj; jeg foer agter. Jeg fik Die paa en quindelig Stikkelse, som mit Hjerte vilde have gienkiendt mellem Tusinde. Min egen Edith. Hun kiendte mig. Jeg var hende besvimet til Baaden; jeg vilde ikke betroe hende til nogen Anden. Jeg firede mig selv ned; flere Damer og Børn fulgte bagefter, og vi bragte dem i Sikkerhed paa Skonhertens Dæk. Vi fik Trosser over i Stikket, ad hvilke Mandskabet selv halede sig ombord, medens Baadene førte de mindre raske og behændige Passagerer. Der var ikke et Dieblik at give bort, thi neppe havde den Sidste forladt Ostindiefareren, før den udstønnede sit Dødsuf. Vi kappede Lougene fra, og havde netop Tid til at styre klar af den, da Bølgerne luskede sig over dens Dæk.

Edith var paa Reisen til Cap hvor hendes Fader vilde møde hende; og da nu Vinden gik nordlig, tøvede jeg ikke et Dieblik med at lægge Coursen ad denne Colonie. Vi havde en hurtig Reise. Edith forsikrede mig, at Intet skulde bringe hende til at svigte det Løfte hun havde givet mig, og — omsider gav hendes Fader os sit Samtykke. Jeg blev forsat til Flagstikket ved Cap, og — tør nu kalde Edith — min. — Min fortræffelige Ven, Green, har viist sig som en Fader for lille Eva, men har ikke været i Stand til at faae opdaget hendes Slægt og Venner, og maaskee det ogsaa netop er hvad han ønsker.

Et Middel mod Localattractionens Indvirkning paa Compasset ombord i Jernskibe.

Local-Attractionens Indvirkning paa Compasset har en saa stor Betydning for Navigatoren, at den ogsaa maa paatrænge sig Compasmagerens særdeles Opmærksomhed.

Ved Siden af den Erfaring, jeg har bundet under selve Forfærdigelsen af Compasserne, har ogsaa den Omstændighed, at Skibsførere tilsendte mig til Corrigering Compasser, der nylig vare istandsatte og Intet manglede, henledet min Opmærksomhed paa, at Grunden til den befundne Ulesterrettelighed ved samme maatte søges ombord, hvor den da ogsaa altid fandtes, idet nemlig den Marsag, der bevirkede Misviiisningen, laae, deels i forskielligt Inventarium, som Pumper, Lugejern o. dl., deels i Bolte og Spiger, Alt i for stor Nærhed af Compasset. Med nogen Erfaring og anvendt Opmærksomhed frygtede jeg saaledes ikke for, at jeg jo kunde hæve Local-Attractionen i Skibe, byggede af Træ.

Endnu stærkere blev Opfordringen til at henvende Opmærksomheden paa Local-Attractionen, da Jernskibe kom i Anvendelse; thi i disse var Faren stor og tilsyneladende uovervindelig. Ofte fik jeg fra forbiiseilende Jernskibe Compasser sendte i Land til Berigtigelse; men fandt, om end flere Feil ved samme, dog sjelden eller aldrig den Misviiisning, man meente at have bemærket hos dem. Feilen maatte altsaa ogsaa her søges ombord; men da disse Skibe imidlertid vare forbiseilende, gaves der mig ikke Tid og Leilighed til at anstille de fornødne Forsøg. For 4 à 5 Aar siden *) blev et Jern dampskib, Caroline Amalia, sat i Fart mellem en Provindsstad og Kjøbenhavn, og allerede efter dets første Reise blev Skibets Compas sendt mig til Behandling for Misviiisning, hvilken dog ved min Undersøgelse ikke fandtes ved det. Jeg bestred paa det Bestemteste, at Misviiisningen laae i Compasset, hvorimod jeg an-

*) Nærværende Stykke er nemlig dateret „Jan. 1847“.

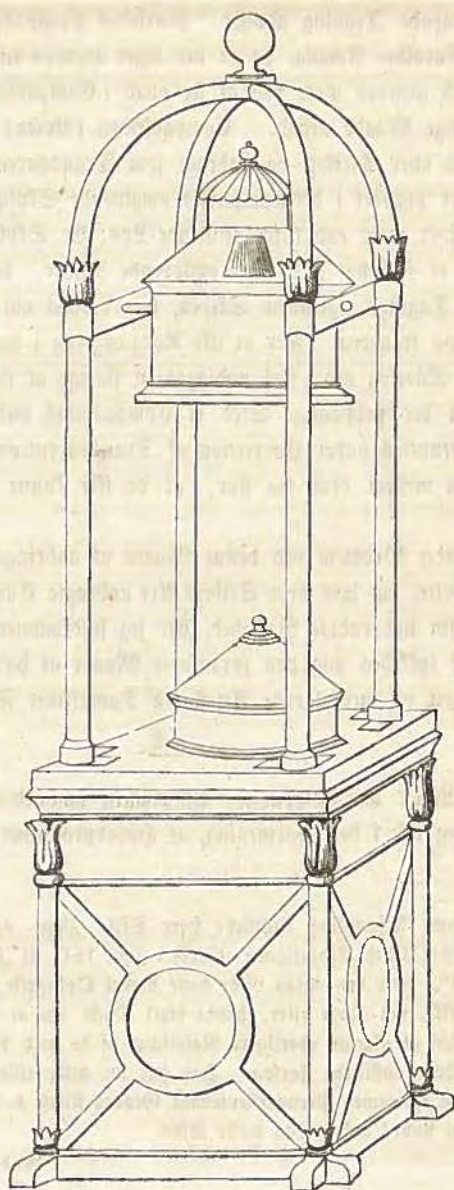
viiste Skibet som det rette Sted at søge Mangelen paa. Som paa alle Jerndampfskibe var paa dette Dampfskib anbragt Contramagneter, placerede ved Compasshuset, og da disse vare og tildeels endnu ere anseete competente til at hæve Local-Attractionen, vilde Vedkommende gierne holde sig betryggede herved, og vare derfor ubillige til at søge Feilen ombord i Skibet. Ved tidligere Betragtninger herover var jeg imidlertid kommen fuldkommen paa det Rene med, at disse Contramagneter, langt fra at hæve Local-Attractionen, endogsa, under visse Courser, endnu mere forsøge den. Da nu, som enhver Fører af Jernskibe bekiendt, Misviisningen tiltager eller aftager, eftersom der viges fra de 4 Hovedvinde, og lægges an paa Mellemvindene, tilraadede jeg Dampfskibets Fører at borttage Contramagneterne, uden Hensyn til de herom som rigtige opstillede Principer, da han derved vilde vinde idetmindste et negativt Gode, nemlig det, sletikke at stole paa den kunstige Hjælp, og derved vilde bringes til at fæste sin Opmærksomhed udelukkende paa den Misviisning, som selve Skibet gav. Dengang tog man dog ikke Hensyn til dette Raad, der aldeles stred mod det antagne Princip; men da Skibets Fart var henlagt i et saa vanskeligt Farvand som Kattegat og Øresund, folte Førereren sig saa usikker, at han imidlertid dog senere forsøgte mit Raad, borttog Contramagneterne, og fandt sig derefter meer beroliget.

Jeg skal forsøge at udvikle min Anskuelse saavel om Local-Attractionens Indvirkning, som om det Unyttige i at anvende Contramagneter derimod. Hvad der nemlig især gjør Jernskibet farligt for Compasset, er dets Spanter; thi disse ere perpendicularre, og nærme sig derfor, især paa høie Bredegrader, Magnetnaalens Inclination, hvorved de folgelig maae modtage magnetisk Kraft. Denne Egenkab, som er endnu farligere end Jernet's almindelige Tiltrækningskraft, har henledet Tanken paa Contramagneter som Modvirkning, for derved at bringe Magnetnaalen tilbage til sin normale Stilling. De Forsøg, som i denne Retning ere blevene anstillede, have ogsaa viist sig tilfredsstillende, saalænge man ikkun benytter de 4 Hovedvinde; men naar man giennemgaaer alle 32 Streger,

vil man snart overbevises om den bestandig jævnt baade aftagende og tiltagende Indvirkning, Contramagneterne have paa Compasfets, og hvorved da flere falske Courser fremkaldes. Men selv om det var muligt, ved Giennempeiling af alle Compasfets Streger, at komme til Correction af disse falske Courser, og derefter at udarbejde et let aflæseligt Schema, vilde dog dette Middel kun kunne benyttes, saalænge Skibet ikke modtager anden Magnetisme, end den ovenforklarede constante. Men en uovervindelig Hindring for dette Schemas Benyttelse opstaaer ved varierende Magnetisme, der frembringes under visse Forhold, navnlig ved Spanternes Vibration, som fremkommer ved Skibets eiendommelige Bevægelse i Søen, og hvorved altid forarsages en større eller mindre Hysten, der især viser sig imod Næsefæs, eller ved anspændt Kraft, hvilken Zitren eller Hysten forplantes fra for til agter. Muligen kunne andre Årsager ogsaa have Indflydelse, saasom Luftens Electricitet, Jernet's Forskiellighed o. s. v. Da nu de tidtomtalte Contramagneter ere afslagne efter en constant Local-Attraction, ville selvfølgelig disse, under saadanne indtræffende Forandringer af Attraction, slet ingen Nytte være til, men mulig til større Skade, da det vil være høist vanskeligt at opdage det Dieblit, en saadan Forandring af Local-Attraction indtræffer, og det derfor vil være usikkert at stole paa denne Modvægt.

Slutteligen fremkommer det Spørgsmaal, om hvormeget eller hvorlidet selve Contramagneterne afficeres af de samme Årsager. Dette vil Ingen kunne besvare tilfredsstillende: og hvor farefuldt er da Anvendelsen af saadanne Magneter, som ere langt stærkere end den i Compasfets anvendte, og man derhos ligesaaalidt ved, hvilken af disse eller Jernet i Skibet hurtigst vender tilbage til sin normale Tilstand.

Paa Grund af disse Betragtninger opgav jeg altsaa Ideen om Fremstillingen af et Correctionschema, og faldt paa den Tanke at udribe Compasfets af den for samme skadelige Atmosfære, ved i ovenomtalte Dampskib at stille det saa høit over Dækket, at ingen Indvirkning af det omgivende Jern kunde finde Sted.



Omstaaende Tegning udbiiser, hvorledes Compasset er anbragt paa Caroline Amalia, og er der taget Hensyn til, at Morgængereren ikke generes mere ved at see opad i Compasset, end paa den sædvanlige Maade nedad. Compasstiven (Rosen) er nemlig stillet 7 Fod over Dækket, og anbragt som Transparent saaledes, at Lampen er placeret i det Compasset omgivende Skylights Overdeel, som giver meer end tilfredsstillende Lys; da Skylygten, som sædvanligt, er forsynet med heelt omlobende Muder, havens ogsaa tilstrækkeligt Dagslys, igiennem Skiven, som derhos om Dagen tilige faaer Lys fra neden. For at ikke Morgængereren i haardt Veir, med Regn, Sneefog osv., skal nødsages til stadigt at see opad, er anbragt paa det sædvanlige Sted et Compasshuus med Compas, som kan afbenyttes under Correction af Transparentcompasset, og er Afstanden mellem dem saa stor, at de ikke kunne virke paa hinanden.

Det andet Problem ved denne Maade at anbringe Compasset paa, at dette, saa høit over Skibets Axe anbragte Compas, nemlig behøvdte sin nødvendige Rolighed, har jeg fuldkommen løst.

At det lykkedes mig paa foranstørte Maade at hæve Local-Attractionen vil medfølgende Attest fra Dampskibet Forer godtgjøre.*)

Disse Linier om Compassets Anbringelse ombord i Jernskibe fremsender jeg ikke i den Formening, at Hovedproblemet derved er

*) Nærværende Afhandling tilstillede Herr Seil-Flag- og Compasmager Weibach Redactionen allerede i Jan. 1847 til Indrykkelse i „Archivet“, hvor den ogsaa vilde have fundet Optagelse, hvis Forfatteren ikke, saa Dage efter, havde yttret Ønske om at tilbageholde samme for at afvente yderligere Resultater af de med hans Placeringsmethode anstillede Forsøg. Han har nu atter tilsendt Redactionen den tilligemed Premierlieutenant Groves Attest d. d. 1de Jan. f. A. som findes anført paa næste Side.

løst, men for at tilbyde et, som jeg antager, godt og brugbart Mid-
del mod Local-Attractionens Skadelighed ombord.

Kiøbenhavn i Januar 1847.

J. J. Weibach.

Seil-, Flag- og Compassmager.

Efterat Compasset paa Jerndampskibet Caroline Amalia flere
Aar igiennem aldrig havde viist rigtigt paa Grund af den altfor
sterke Tiltrækning, som Jernskibet havde paa samme, skændt
deri blev anstillet mange Forsøg for at hæve denne Feil,
f. Ex. ved Contramagneter, lykkedes det endelig Herr Seilmager
Weibach i Kiøbenhavn at anbringe Compasset paa et Sted i
Skibet, hvor aldeles ingen Attraction finder Sted, saa at man nu
med fuldkommen Sikkerhed kan stole paa sammes Rigtighed.

Med Fornøielse meddeler jeg denne Attest, og anbefaler Hr.
Weibach til d'rr. Skibsførere eller Nhedere, som maatte have
Skibe, paa hvilke Compasset afviger for Attractionens Skyld, da
han sikkert vil afhjælpe denne Feil.

Glemsgborg den 10. Jan. 1847.

M. Schwennsen.

Fører af Jerndampskibet
Caroline Amalia.

I 9 Maanedes har jeg benyttet det af Herr Seilmagermester
Weibach opsatte Compass i Caroline Amalia. Det er løftet 7
Fod over Dækket for at hæve Local-Attractionen. Hvorvel dette
ikke aldeles opnaaes i den Afstand fra Dækket, antager jeg dog, at
det er den bedste Hvide, da en større vilde giøre Foden mindre
stabil, og Compasset mere uroligt.

Der fandtes $\frac{1}{2}$ Stregs Deviation forefter med østlige og vest-
lige Courser, jevnt aftagende til 0 med nordlige og sydlige Courser.

Bed at prøve med et Compass i den sædvanlige Afstand fra

Dækket paa forskjellige Steder, fandtes 2 à 2½ Stregs Deviation, undtagen 2 Allen agten for Stormasten, hvor den ikke overgik $\frac{3}{4}$ Streg med nogen Cours.

Da der, i den Tid, jeg har været ombord i Caroline Amalia, ikke er gjort noget Forsøg med Contramagneter, kan jeg ikke afgive nogen Dom om hvilken Maade der er bedst; men vil man benytte Afstanden over Skibet, da troer jeg, at det omtalte Compas er fortrinligt construeret og placeret, og at det med nogen Opmærksomhed afgiver en paalidelig Veiledning.

Kjøbenhavn den 9de Januar 1849.

Grove,
Lieutenant i Søetaten.

**Yderligere Bemærkninger, foranledigede ved
Herr Capitain Krenchels Svar i fore-
gaaende Hefte af „Archivet“ paa mine
Bemærkninger i Anledning af hans tid-
ligere Afhandling i samme Tidsskrift
„Et Par Ord om Kanonbaadene“.**

Herr Capitain Krenchels Svar i „Nyt Archiv for Søvesenet 2den Række Nr. 25“ Pag. 13 og følgende, paa mine Bemærkninger, foranledigede ved Capitainens Afhandling „Et Par Ord om Kanonbaadene“, fremsat i en, efter min Anskuelse, for en alvorlig Debat mindre heldig valgt Tone, og som det synes mere beregnet paa et andet Publicum end det, der af Interesse for Sagen selv læser Archivet, behøver for største Delen intet Svar, da begge de foregaaende Inserter give temmelig tilfredsstillende Oplysning om

de modsatte Anstuelser; dog ere der enkelte Sætninger, som vel kunne trænge til yderligere at behandles for fuldkomment at fremtræde i deres rette Lys.

Debatten om Kanonbaadens Indretning til Søfartøier er nok som opklaret; men jeg vil dog gjøre opmærksom paa, at netop i samme Hefte af Archivet, hvori han troer at have afviist mine Paastande herom, i den officielle Deel Pag. 30, ved Constructions-Commissionens Indstilling og Marineministerens Ordre er bestyrket Overbeviisningen om Rigtigheden af mine og Uholdbarheden af hans Paastande. Iøvrigt vil han allerede nu selv være kommen til den Overbeviisning, at hans Paaaberaabelse af Capitain Pouelsens Dom om Krydseskuden af en Kanonbaad ved Tre kroner beror paa en Feiltagelse. Naar iøvrigt Capitain Krenchel tillader sig at ytre, — at jeg skal have fordreiet hans Ord, — da maa jeg tilbagevise denne upassende Ytring ved at gjøre opmærksom paa, at jeg formener at have paa-
staaet og beviist: at Kanonbaadene med den nuhavende Construction ei kunne bringes til „at Krydse imod Sø og stiv Brise som en Jagt“ — hans eget Udtryk. Jeg seer derfor ei, hvorfra han henter Sammenligningen imellem Fregatten og Jollen, hvilket snarere kunde have Skin af en Fordreielse af mine Ord.

Hvad der endnu ikke er bleven tilstrækkeligen modbeviist er Paastanden om Krudets Svaghed; dog har Herr Capitainen her det Uheld, at de Beviser han fremsætter for sin Paastand igrunden ere Beviser for, at han ikke, idetmindste ikke i de af ham nævnte Affairer, har havt Feilighed til tilbørligen at sammenligne det fiendtlige med vort Krud. Capitain Krenchel uddrager sin Dom af den Affaire, Fregatten Havfruen havde ved Egernsund og af nogle, han, eller de ham underlagte Kanonbaade, have havt ved Kolding og Gudsøe. Jeg maa her, hvad jeg igrunden maatte have troet overflødigt, oplyse Capitain Krenchel om: at naar en Kanon staaer paa et eleveret Terrain, som i alle fornævnte Tilfælde, mod det fiendtlige Styks, har den i Rækning altid stor Fordeel over den som staaer lavt, og altsaa bortfalder her al Sammenligning af

Krudets Godhed, ligesom Kanonerne iland eleveres 20—30 Grader, medens Kanonfartøierne neppe kunne eleveres mere end 4 og 9 Grader; derhos seer jeg mig endvidere opfordret til at erindre Capitain Krenchel om, at Land-Stats Kanonerne hos de forskellige Nationer almindeligen ere 2—3 Calibre længere end Sø-Staternes, og altsaa blot derved faae længere Ræfning, uden at Saadant behøver at tilskrives Krudets Godhed; ogsaa maa jeg giøre opmærksom paa, at hine Kanoner som oftest ere konstruerede til $\frac{5}{12}$ Kuglevægt Krud, medens Sø-Staternes kun ere konstruerede til $\frac{1}{3}$ Kuglevægt, og denne forøgede Ladning bidrager da ogsaa Sit til Ræfningen. De fleste af disse Grunde giælde ogsaa imod Exemplet hentet fra Grissøes Batteries Virksomhed imod Farten fra Strib til Frederitz, idetmindste hvad Kanonbaadens Krud angaaer. Hvad de af Herr Capitainen saameget yndede lange Skud angaaer, da faae de netop her deres Banesaar, idet man fra dette Batterie jo alligevel ikke har gjort et eneste Fartøi Skade, og kunde Fienden have bragt sit Batterie nærmere havde han sikkert gjort det.

At Herr Capitainen fremhæver sine eller sine Kanonbaades Affairer som paa een nær de eneste, ham bekendte, hvori man ifjor har havt Leilighed til at prøve Krudet, kan ikke forundre Nogen fra Forfatteren til nogle Breve som læstes i „Fædrelandet“, jeg troer i Efteraaret 1848. Men ogsaa her maa jeg oplyse Capitain Krenchel, thi ligesaavist, som de af ham nævnte Affairer intet Beviis kunne afgive for Krudets Qualitet i Sammenligning med Fiendens, ligesaavist har der været flere Leiligheder, hvor Dette meget bedre har kunnet blive bedømt, som Corvetten Ballyviens Affaire med 3 tydske Dampskibe, og Briggen St. Croix' med det preussiske Dampskib „der Adler“. Fregatten Freias og Linieskibet Skjolds Affairer med de tydske Kanonbaade skulle vel ogsaa kunne give bedre Erfaringer end de af Capitain Krenchel nævnte Affairer mod høit placerede Kanoner; desuden skulde det undre mig storligen, om Hr. Capitainen aldrig havde hørt, at Kanonbaadene un-

der Capitainlieutenanterne van Doctum og Gottlieb ligesaabel have været i Flden som hans, og kunne altsaa have ligesaagodt Krav paa at bedømme Krudet som de have havt ligesaagod Velighed dertil. Skjøndt det altsaa er factist, at flere Officierer have havt ligesaagod Velighed til at bedømme Krudet, skal jeg dog alene fra Geiser kunne give Exempler, som bevise, at min Formening om vort Kruds Godhed er bygget paa mere holdbar Grund end hans modsatte. Hvad der isvrigt ogsaa er værd at lægge Mærke til, er, at den samme Klage over Slegheden af Fiendens og Godheden af vort Krud er fremkommen paa den fiendtlige Side.

Den 3die Mai 1849, da Geiser recognoscerede i Nærheden af Fehmern, blev fra et lavt Vandbatterie i Nærheden af Færgaarden paa Fehmern studte flere Skud med en lang 12pundig Kanon, — saavel Kasteskud som Ricochetter kom os ei nærmere end omtrent paa een Kabellængde; Geiser lastede nogle 60pdige Granater som sprang, og Stumperne faldt paa Strandbredden og i Vandet tæt ved Batteriet, maaskee endog i det. Nu veed man, at vore 60pdige Granaters længste Rækning i Kasteskud, med den største Elevation, der kan gives dem ombord, er omtrent 3100 Alen hvortil Brandrørene imidlertid knap vare tempererede; vi have saaledes neppe været saa langt fra Batteriet; Geiser skød stik i Vindriet, Fienden ligemed Vinden, og havde godt smukt Bandede til Ricochetter, og da nu vore 12pdige Ruglers længste Rækning af en lang Kanon er omtrent 3200 Alen, maa den kortere Rækning af Fiendens 12pdige Rugler sandsynlig have ligget i det svagere Krud.

Den 11te samme Maaned kom Dampskibet „General Bonin“ i ganske Stille, med speilglat Vand ud imod Freia, som med Geiser laae omtrent 2 Miil fra Bult. Da General Bonin var paa en halv Miil nær, og der ei var Haab om, at den vilde nærme sig mere, satte Geiser efter, tog ogsaa paa den, og var omtrent paa Skudvidde, da den var under Laborbatterie, hvor Jagten maatte opgives, men i Slutningen af Jagten veksledes nogle Rugler fra Geisers 18pdige 13 Caliber lange Mellemstyks og Bo-

nins 16—17 Caliber lange 24pdige Stevn-Kanon; og Geisers Nicochetter spillede saa nær den fiendtlige Agterstevn, at man ombord i Geiser var i Tvivl om de havde berørt Skibet eller ei, medens Bonins sidste Nicochetter aldrig kom Geiser nærmere end omtrent paa 1 Kabslængde. Under denne Jagen laae paa Bult Sand 5 fiendtlige Kanonbaade, som vedligeholdt en stadig Kanonade, dog uden at naae Geiser. Da der siden kom lidt Brise, og Freia stødte til, forsøgte denne et 18pdigt, og Geiser et 60pundigt Skud, men da vi ei vare paa Afstand naaede disse 2 Skud omtrent ligesaa nær som Kanonbaadenes længstrækkende Skud kom os, medens Massen af Fiendens ei kom os saa nær.

Det andet Punkt, jeg finder Anledning til at berøre, er, hvor Capitain Krenchel fremhæver, at Geiser ved Søernsførde fik en Kugle igiennem Kulrum og Maskinrum, og hvilket han mener skulde modbevise min Paastand om, at Kulforraadet kunde beskytte Maskineriet. Dette har vel sin Rigtighed, men kun fordi Kulrummene ei vare heelt fulde, og Dette, fordi nemlig Skibet ei havde sine Reserve-Kulsække fyldte, og saaledes ikke kunde holde Kulrummet fuldstuvet. Skibet fik flere Kugler i Kulrummene, men hvor der var Kul, og hvilke derfor alle bleve liggende der, uden at trænge ind i Maskinrummet. Da Geiser siden kom til Nordsøen erkjendte Escadrechefen der Nødvendigheden af denne Forholdsregel, og Geiser laae nu aldrig uden at have sine Kulrum fyldte ved Hjælp af Reservekul. Rigtigheden af dette Princip er ogsaa erkjendt ved flere ved Kulrummene ombord i Krigsdampskibene i den senere Tid foretagne Indretninger, hvilke formeentlig ville overbevise Herr Capitainen om det Feilagtige i hans Spaadom „at det vil vare 10, 20, 30 Mar, inden Maskineriet bliver beskyttet“; — ikke at tale om Skrueskibene, som altid have Maskineriet temmelig sikkert under Vandet.

Endelig har jeg at oplyse Herr Capitainen om: at om end en Hjulring bliver overskudt, Skovlerne dog ikke hænge „hulstertilhulter“ som han siger. Begge Hjul paa Geiser havde ved Søernsførde 2 à 3 Ringe og Skinner overskudte, det Styrbords paa eet

Sted endog henved en Alen bortskudt, foruden adskillige mindre Berøringer; men man kunde være gaaet til Amerika med disse Hjul, saa godt ere Dampskibshjulene afstøttede. Alt dette, maa jeg tilstaae, bestyrker mig i min tidligere ytrede Formening om, at Hr. Capitainens Kiendskab til Dampskibe er meget ringe, sliendt han siger, at han paa en Reise fra England har staaet den halve Tid tilfros, og under 4 Maanedere Ophold i England, theoretisk og praktisk har lagt sig efter Dampmaskineri. Et Herr Capitainen omtaler, at Dampskibet Odin, paa 16 à 18 Hestes Kraft, har faaet en Kugle igiennem Riedlen, vil Herr Capitainen vist selv erkjende er at gaae udenfor Spørgsmaalet, naar man taler om Krigsdampskibe.

Capitain Krenchels Angreb paa Tretroner med et Pinieskib og en Damper skal jeg ikke videre berøre, da slige Suppositioner, varierede for meget, letteligen blive trivielle og altid eensidigen fremsatte, dog synes mig hans Fremstilling temmelig at ligne Affairen ved Gærnforde, og jeg seer ikke, at jeg skulde kunne faae andre Tanker efter en gientagen Erfaring, end efter den første. Derimod er jeg af findigere Kamerater gjort opmærksom paa, at min Sammenligning imellem Seilskibe og Dampskibe, i Slutningen af mine Bemærkninger i næstforrige Hefte af „Archivet“, kunde blive misforstaaede, som om jeg antog, at Hekla og Geiser, som Batailleskibe betragtede, kunde sammenlignes med Pinieskibet Christian den 8de og Fregatten Gefion, og jeg skal derfor tillade mig her at fremsætte, at det ikke er min Anskuelse, at, fordi Dampskibene efter Affaire i et vist Tidrum bedre have kunnet trække sig ud af Ilden end meget større Skibe, de derfor ialmindelighed ere bedre at anvende i en Bataille; men at, da de, i Sammenligning med disse, efter den hidtil gjorte Erfaring, ere dem overlegne i Maniabilitet, de, med isvrigt omtrent ligestor Artilleri-Styrke, maae have betydelig Fordeel for Seilskibe af samme Størrelse, begge betragtede som Batailleskibe, og ligesaavist som Kanonbaade i Nærheden af Land og i Stille ere farlige for større Seilskibe, ligesaavist ere

Dampskibe med svært Skyts det, i stille Veir i rum Sø, og Hr. Capitainen vil maaskee, ved Tilagnelsen af denne Tanke, komme til den Anskuelse, at Dampskibene kunne være stilkede til Andet end til Buxering og Transport.

3 Marts 1850.

P. Wulff.

Et Datum til at vurdere Styrken af Sø- Statens Krud.

I sidst udkomne Hefte af „Archiv for Søvesenet“ læses i en Anmærkning Pag. 15, at Capitain Krenckel af de practiske Erfaringer, han har gjort i 1849, hvorved han har havt Leilighed til at sammenligne det danske Krud med Fiendens, har fundet, at Udsaldet skulde være til det fiendtlige Kruds Fordeel.

Jeg tillader mig her at anføre, at jeg ved min praktiske Erfaring samme Aar er kommen til det modsatte Resultat.

I Briggen St. Croix' Affaire med Dampskibet „der preussische Adler“ den 27. Juni 1849, som varede i henved 5 Timer, og hvor jeg nøie iagttog Rækningen af ethvert Skud fra begge Sider, fik jeg nemlig den Overbeviisning, at det danske Krud er fuldkommen saa godt som Fiendens, om ikke bedre.

Affairen begyndte jeg med knap 1^o Elevation paa 3 à 4 Kabellængders Afstand med god Virkning mod Fienden, idet Briggens Rugler trængte igiennem Dampskibets Sider, og saarede flere af Mandskabet. Da Fienden strax derpaa lagde sig paa en Afstand af omtrent 7 Kabellængder, og ei under hele Affairen kom paa nærmere Hold, gav jeg vort Skyts den hvieste Elevation, og var vel fornøiet med Ruglernes Rækning; maaskee havde det været

not saa godt paa denne lange Afstand at skyde Waterpas = Skud for Ricochetten's Skyld, da den høie Elevation giver det meget vanskeligt at træffe. — Intet af Dampskibets Skud traf Briggen.

Chefen for Dampskibet „der preussische Adler“, Commandeur Schröder, skriver i sin Rapport efter Affairen med Briggen St. Croix: „det viste sig strax ved Affairens Begyndelse, at Briggen ei var armeret med korte 18pundige Kanoner, det Skyts, som det Slags danske Skibe pleie at være armeret med, men med et særdeles langtrækkende Skyts, hvilket gjorde det nødvendigt at holde Dampskibet paa lang Afstand, for ei ved et Skud i Massinieriet at blive kampudygtigt, samt at betjene sig af dets lange 25pdg. Bombekanoner (vore 84pdg.) *), som svarede i Rækning med det Skyts, Briggen førte.“

Dampskibet førte nemlig, efter Commandeur Schröders Rapport, foruden nævnte 25pdige Kanoner, to kortere 32pundige, Briggen St. Croix var derimod, som bekendt, kun armeret med de sædvanlige korte 10 Caliber 18pundige Kanoner.

København den 26de Marts 1850.

P. Solm.

Nogle Oplysninger i Anledning af Capitain Krenchels Anke over det danske Krud.

I sidste Hefte af Archivet (Nr. 25) anfører Capitain Krenchel, at have til Marineministeriet anket over, at det Krud, som han ifjor havde ombord i Kanonbaadene, ikke var saa godt som Fjendens. Han anfører, senere at have „maattet afgive en yderligere Erklæring til det høie Ministerium“, hvilket har maattet overtøge Capitain K. om, at hans Anke ikke er bleven upaaagtet. Dette har imidlertid ikke været Capt. K. tilstrækkeligt; han har nu of-

*) Den preussiske 25pdg. Bombekanons Caliber er 8" 7 $\frac{1}{2}$ ''' ; den danske 84pdg. 8" 8 $\frac{1}{2}$ '''.

fentligt fremsat sin Anke, og han anfører Pag. 16: „at han skylder sit Fædreland ikke alene at paatale, men vedblivende at paatale denne Mangel.“

Anken er af en meget alvorlig Natur, og jeg vilde ifølge mit Embede have paadraget mig et stort Ansvar, dersom den var grundet. Men uforfvarligt er det paa den anden Side, naar en Officier, som er Commando betroet, og af hvem Fædrelandet maa forlange, at han har den for sin Stilling nødvendige Artillerikundskab, fremsætter en saadan Anke uden gyldigt Beviis. For enhver Officier, der har den practiske Artillerikundskab, som man har Ret til at fordrø af ham, behøves i denne Sag ingen Oplysning fra min Side, da han let vil indsee, at hvad Capitain R. troer at være Beviis er intet Beviis; men da Ikke-Sagkyndige kunde ledes til at antage, at Capitain R. virkelig har beviist Rigtigheden af den gjorte Anke, antager jeg det for min Pligt at meddele nogle Oplysninger, der imidlertid neppe ville formaae at forandre Capt. R.'s Mening, hvis indhøstede Erfaring om, „at vort Krud ei er saa godt som Fiendens, er saa positiv, at den ikke lader sig rolle ved noget Efterraisonnement.“

Naar der skydes med samme Kanon og ligestor Krudladning, er Kuglens Rækning afhængig af Initialhastigheden, Elevationen og Kanonens høiere eller lavere Standpunkt i Sammenligning med det Maal, man skyder efter. Initialhastigheden meddeles Kuglen af Krudet, og det Krud, som giver Kuglen størst Hastighed, er det bedste. Men det er en Selvfølge, at at der ikke fra Rækningerne kan erholdes Begreb om Hastighederne eller om Krudets Godhed, naar man ikke kender Elevationen og Kanonens høiere eller lavere Standpunkt. Naar der skydes med Kanoner af forskjellig Caliber eller Længde og med forskellige Krudladninger, afgive Rækningerne intet Sammenligningsmiddel for Krudets Godhed.

Ved Indskydningen af Landartilleriets Kanoner paa Smager har — med samme Slags Krud, Ladningerne $\frac{1}{2}$ Kuglekrud, — Distancerne til første Nedslag været:

Med 1° Elevation,

For den 24pdige 20 $\frac{1}{2}$ Caliber lange Jernkanon . .	1050 Alen
— — 12pdige 20 — — Metalkanon . .	1100 —
— — 6pdige 20 — — Metalkanon . .	1050 —

Med 4° Elevation,

For den 24pdige 20 $\frac{1}{2}$ Caliber lange Jernkanon . .	2300 —
— — 12pdige 20 — — Metalkanon . .	2250 —
— — 6pdige 20 — — Metalkanon . .	2050 —

Den 6pdige Kanon har saaledes med 4° Elevation haft en Rækning af 2050 Alen, og den 24pdige med 1° Elevation kun 1050 Alen, men Krudet var dog ligegodt.

Naar der med Kanonbaadens 24pdige Kanon, 7 Pund Krud og 4° Elevation, skydes mod et Maaliland, der ligger 100 Fod høiere, er Kuglens Rækning til 1ste Nedslag — 1600 Alen; placeres derimod Kanoneniland, 100 Fod over Vandspeilet, er Rækningen med samme Elevation, Krud og Krudladning — 2500 Alen. Det falder vel ikke Noget ind, at Krudet pludseligen er bleven flattere, ved at anvendes i Kanonbaaden; den kortere Rækning fra Kanonbaaden er en naturlig Folge af Kanonens lavere Standpunkt.

Disse Exempler ere vel tilstrækkelige for at vise Nødvendigheden af at kiende Kanonernes Elevation og høiere eller lavere Standpunkt, naar man fra Rækning vil dømme om Krudets Godhed. Af Capt. R.'s „yderligere Erklæring“ fremgaaer, at han ikke er af denne Mening. Han antager, at de fiendtlige Kanoner have rækket længere end Kanonbaadenes; han kiender imidlertid ikke den Elevation, Fienden har brugt, han tager intet Hensyn til Kanonernes forskiellige Standpunkt; de fiendtlige Kugler have rækket længere, dette Factum er nok for Capt. R. til at anke over et saa vigtigt Materiel som Krudet, hvoraf, som han selv siger, Fædrelandets Vel og Væe kan afhænge, „han skylder sit Fædreland ikke alene at paatale, men vedblivende at paatale denne Mangel.“

For at overtøye Enhver om, at Capt. R. virkelig slutter saa-

ledes, skal jeg, efter indhentet Tilladelse, ordret fremsætte de Punkter af hans Rapport, som angaae Krudet, og derfor have været underkastede Commissions Bedømmelse.

J Cap. K.'s Rapport til Marineministeriet af 6te October 1849 anføres:

„Det har under Krigen viist sig, at det Krud, Fienden bruger, er bedre end det, som man har her i Danmark, baade ved Armeen og Marinen.“

Denne Anke over en saa vigtig Deel af Krigsmateriellet, for-drede den nøieste Undersøgelse, og efter Commissionens Indstilling opfordredes Capt. K. til at fremsætte de Data, hvorpaa han grundede den gjorde Anke. Disse indsendte han til Marineministeriet den 7de Decbr. 1849. De Punkter, der skulle indeholde Beviserne, ere følgende:

- a. „Den 3die April ved Kolding, da jeg kom ind i Fjorden ved Byen, for at assistere Armeen, kunde jeg i Begyndelsen række det fiendtlige Artilleri; det trak sig derfor noget tilbage, hvorved Rællingen ophørte fra Kanonbaadene baade med den 60pdige og den 24pdige Kanon, hvorimod Fiendens Kugler fra 12pdigt og (jeg antager efter Fleres Mening) fra 6pdigt Feltflyts slog lige ved Baadene. Granaterne fra os med høieste Elevation faldt paa samme Tid omtrent 400 Alen indenfor Maalet, og næsten alle sprang efter Nedslaget. Alle Fiendens Kugler ricochetterede, og jeg brugte største Krudladninger.“
- b. „Den 3die Mai i Gudsøviig, efterat jeg havde besludt Fienden med Held fra en Kanonjolle, trak han sig noget tilbage, saa at jeg ikke kunde naae ham, hvorimod han kunde række mig med 12pdigt Feltflyts, hvis Kugler alle ricochetterede. Jeg brugte største Krudladninger.“
- c. „Den 7de Mai i Slaget ved Gudsø havde jeg en kort Tid en lignende Erfaring.“
- d. „Den 3die Juni i den svære Artillerikamp, som fandt Sted ved Fredericia, erfarede jeg ogsaa paa samme Maade, at vi ikke kunde lange saa langt som Fienden, og efter den Tid

„har der ikke en Officier, ikke en Mand under min Commando
„som jo ikke ved eget Die var bleven overbevist om: at Fien-
„dens Krud var bedre end vort.“

Dette er ordret Capt. R.'s Beviser for Rigtigheden af den af ham gjorte Anke. Det vil sees, at han, som jeg ovenfor har anført, intet Hensyn tager til de fiendtlige Kanoners Elevation og høiere Standpunkt.

Enhver maa vel forundres over, at Capt. R. har kunnet støtte sin meget alvorlige Anke, paa saa intetsigende Beviser. Da de ere saa vage og ubestemte, har jeg hos andre Tilstedeværende søgt nærmere Detailler angaaende Skydningen paa de nævnte Dage. Disse ere væsentlig afvigende fra Capt. R.'s anførte Data, hvilke jeg maa antage, ere nedskrevne efter Hukommelse. De erholdte Oplysninger skal jeg fremsætte i efterstaaende Bemærkninger til Capt. R.'s ovenanførte 4 Beviser.

ad a. Capt. R. anfører, at have brugt „høieste Elevation“, altsaa omtrent 15° , hvortil den 60pdige Kanons Afstutage i sidste Foraar blev indrettet. Denne Angivelse stemmer ikke med hans Rapport af 30te April, i hvilken han udtrykkeligen anfører at have brugt 9° Elevation. De fiendtlige Kanoner vare placerede paa Bankerne sønden for Kolding, hvis Høide skal være idetmindste 150 Fod over Wandspeilet. Med 9° Elevation, 10 Pund Krud, er Ræknungen til 1ste Nedslag for den nævnte 60pdige Kanon fra Kanonbaadene, naar Maalet har den nævnte Beliggenhed, omtrent 2800 Alen. Ved Skydningen opad Balle have Granaterne neppe ricochetteret. I Beretningen anføres, at Granaterne faldt omtrent 400 Alen indenfor Maalet. Dersom Capt. R.'s gissede Distance er rigtig, har altsaa Fiendens Afstand været omtrent 3200 Alen. Med dansk Krud har den 12pdige Kanons Rækning med $\frac{1}{3}$ Kuglekrud været 3300 à 3400 Alen, idet der er skudt med lave Elevationer, og Kuglerne have ricochetteret langs Marken. Det antages almindeligt, at Rækningerne snarere ere større, naar Kuglerne ricochettere langs Vandet. Med omtrent 10° Elevation erholdes samme Rækning, men Kuglerne ricochettere da ikke.

Det sees altsaa, at efter Capt. K.'s egen Beretning forklares det af ham anførte Factum let, naar man blot tager Hensyn til Kanonerne's Elevation og Standpunkt.

I Koldingfjord var den nævnte Dag Kanonbaadene Nr. 8 og Nr. 11. Capt. K. skal under Affairen ikke have været ombord i Kanonbaadene, og har saaledes ikke med egne Øine kunnet overtøye sig om den brugte Elevation. Efter Officierernes og Kanoncommandeurenes Erklæring blev paa Nr. 8 skudt med omtrent 11° Elevation, paa Nr. 11 med omtrent 7° Elevation. Begge Officiererne og Kanoncommandeurerne have anført, at nogle af Fiendens Kugler ikke naaede Strandbredden, at Kuglerne ikke ricochetterede, at ingen af Kuglerne naaede ud til Baadene, og at de længstrækkende faldt 2 à 400 Alen indenfor Baadene.

ad h. Capt. K. beordrede Bombejollen Nr. 7 at rø ind i Gudsøviig. Da han selv laae henimod en Fjerdingvei udenfor, og saaledes kun var Tilskuer, maa en Forklaring af Lieutenanten paa Bombejollen om det den 3die Mai Vasserede, have nogen Bægt. Hovedmomenterne i samme ere følgende:

Bombejollernes Kanon kan kun eleværes 4° , men ved at lade Mandslabet gaae forud, opnaaedes henved 5° Elevation. Han kastede 6 Granater op imod Krybilykro, der ligger omtrent 80 Fod over Bandspeilet; Afstanden over 3000 Alen. Fem af Granaterne sprang i Oddersted, en imellem Krybily og Kysten liggende Bondeby, som paa Grund af de omgivende Høider ikke kan sees fra Søen; kun een Granat naaede op til Krybily, sandsynligviis ved at ricochettere, og sprang tæt vestenfor Kroen. Under Fiendens Detraite forbi Gudsø skød Lieutenanten 3 Skud. Granaterne faldt i en Mose, som ligger imellem Gudsøviig og Landeveien, hvor de ikke kunde ricochettere. (Afstanden fra Tollen til Landeveien er efter Kortet over 3000 Alen). Kort efter trak han sig tilbage efter Signal fra Capt. K. Selv havde Lieutenanten ikke set Fiendens Kanoner, ei heller vidste han, at der var skudt efter ham. Capt. K. fortalte ham, at der var skudt 2 Skud efter Bombejollen.

Jeg skal blot tilføie, at den 60pdige Kanons Rækning til 1ste Nedslag, mod et Maal, der ligger 80 Fod høiere, er med 5° Elevation omtrent 2200 Alen.

ad c. Da Capt. K.'s Ord ikke indeholde nogensomhelst Oplysning, skal jeg fremsætte en kort Beretning om det den 7. Mai Plasserede, efter Capitainlieutenant Sommers og en anden tilstedeværende Officers Forklaring. I Gudsøviig vare 2 Bombejoller, fra hvilke der blev skudt mod Gudsø-Landevei, da Fienden viste sig der. Kun enkelte Granater naaede, da de ikke kunde ricochettere paa den ovennævnte Mose; Afstanden over 3000 Alen. Skydningen ophørte efter kort Tids Forløb. Senere, da vore Tropper havde trukket sig tilbage fra Stillingen ved Krybily, opførte fiendtligt Artillerie i en af vort Artillerie forladt Skandse paa en Bakke tæt ved Krybily, og beskød Bombejollerne. Fienden skød med meget høi Elevation, da Kuglerne sloge ned omkring Jollerne under stor Vinkel. (De ricochetterede naturligviis ikke). Meningerne ere deelte, om enkelte af Jollernes Granater naaede det fiendtlige Skyts. Afstanden fra de fiendtlige Kanoner til Jollernes dabavende Plads var idetmindste 3600 Alen (Capt. S. angiver at den var omtrent 4000 Alen). Terrainets Høide over Vandspeilet omtrent 80 Fod. De 60pdige Kanoners Rækning til 1ste Nedslag er med 5° Elevation, 10 Pund Krud, omtrent 2200 Alen, naar Maalet har den ovennævnte Høide. Kun under ganske tilfældige Omstændigheder kan det tænkes at Granaterne have ricochetteret. Med 15° Elevation, $\frac{1}{3}$ Kuglekrud, naae de 12pdige Kugler omtrent 4000 Alen.

ad d. Dersom det Anførte skal forstaaes saaledes, at Kanonbaadene ikke kunde naae det fiendtlige Batterie, da staaer dette i Strid med en Erklæring af 31te Decbr. f. H. til Krigsministeren fra Armeens høiſtcommanderende Artillerieofficier, Oberst v. Fibiſger, der anfører, at ved Skydningen den 3die Juni naaede Projectilerne fra Kanonbaadene fuldkommen det fiendtlige Batterie. Det kan vel heller ikke antages, at Capt. K. har i flere Timer

vedligeholdt Skydning mod et Batterie, han ikke kunde naae. Flere af Kanonbaads-officiererne skulle ogsaa have paastraaet, at en fiendtlig Kanon blev demonteret af Projectilerne fra Kanonbaadene. Have de fiendtlige Kugler gaaet over disse, da beviser dette ikke at det fiendtlige Krud har været bedre, men kun at Fienden har skudt med stor Elevation. Man sammenholde for øvrigt det af Capt. K. under Lit. d Fremsatte med hans nedensaaende Rapport af 4de Juni 1849.

„Kl. omtrent 9½ FM. begyndte Fienden at beskyde og „bombardere Fæstningen fra 6 Batterier, og Strib fra 2. De „tvende Kanonchaloupper, der ligge søndenfor Strib, og en Jolle „som jeg om Natten havde ladet komme fra Fæng, begyndte strax „at beskyde det ene Batterie med megen Hæld, men efter nogle faa „Skud fra Baadene, aabnede et 12pdgt Feltbatterie sin Fld mod „os, saa at vi maatte beskyde det, og vare saa heldige at bringe det „til Taushed. De 2 nordlig stationerede Baade engagerede „Sanddahl's Batteri ogsaa med temmelig Hæld.“

Da det er Insurgenterne, som have skudt paa de af Capitain K. nævnte 4 Dage, kan jeg ikke undlade at bemærke, at det ikke er usandsynligt, at det af Capt. K. i hans „yderligere Erklæring“ saa særdeles fremhævede „tydske Krud“ ikke har været andet end dansk Krud af de i Magasinerne i Rendsborg oplagte Beholdninger. Denne Formodning bestyrkes ved, at endeel af det i Slaget ved Fredericia den 6te Juli erobrede Krud var af dansk Fabrikation.

Capt. K. har, som ovenanført, i sin Rapport af 6te Octbr. 1849, ikke blot ført Anke over Marinens Krud, men ogsaa over Armeens. Efter den ovennævnte Erklæring af Oberst v. Fibiger har ikke nogensomhelst Skydning under Campaignen i 1848 og 49 givet mindste Anledning til en saadan Anke.

Capt. K. anfører i Archivet Pag. 15, at man paa Fregatten Havfruen den 3die April 1849 ved Egernsund har bemærket, „at Fienden rækkede længer med sine 12pdige, end Fregatten med sine

lange 18pdige. Efter Chefens og Officierers Udsagn er Factum følgende: Da Fregatten løb ind og ankrede ved Egernsund, traal Fienden, uden at løse et Skud, sine Kanoner ud fra det der anlagte Batteri, og posterede dem 2500 à 3000 Alen fra Fregatten, paa en Bakke, hvis Høide antages omtrent 100 Fod over Vandspeilet. Som Fregatten laae opsvaieet, vare de fiendtlige Kanoner paa dens bagbords Laaring, saa at Fregattens Kanoner ikke kunde bære paa dem. Fra Fregatten blev mod de fiendtlige Kanoner skudt ialt 2 Skud med de agterste korte 18pdige 13 Caliber Kanoner paa Skandsen med 6° Elevation. Med denne Elevation er Kanonens Hæfning, naar Maalet har ovennævnte Høide, omtrent 2200 Alen, og Kuglerne naaede altsaa ikke. Der blev ikke løst et eneste Skud fra Fregattens lange 18pdg. Kanoner mod Fiendens Kanoner. Enhver dømme nu om det Beviis, der kan hentes fra denne Capt. R.'s Beretning.

Efter Capt. R.'s Ord i Archivet Pag. 15 synes han at have glemt, til Ministeriet at have ført Anke over Armeens og Marinens Krud i Almindelighed; nu anfører han, kun at have ført Anke over, at det Krud, som han havde i Kanonbaadene, ikke var saa godt som Fiendens. Det aldeles Ugrundede i Anken, selv saaledes reduceret, fremgaaer vel aldeles klart af det Foranstaaende. Jeg skal imidlertid endnu hertil meddele nogle yderligere Oplysninger.

Det fra Magasinerne til Kanonbaadene udleverede Krud var af samme Slags som det, der udleveredes til Skibene. I Kanonbaadenes Krudmagasiner er Krudet temmelig udsat for Fugtighed, og det opbevares derfor i lufttætte Krudkasser. I den første Maaned Kanonbaadene vare ude ifjor, regnede det meget hyppigt. Jeg betvivler aldeles ikke, at Capt. R. har haft det fornødne Tilsyn med et saa vigtigt Krigsmateriel som Krudet. Men selv om det skulde være bleven noget bedærvet, er dette ikke af megen Vigtighed. Det er nemlig enhver Artillerifyndig bekendt, at mangfoldige Forsøg, anstillede saavel her som i andre Lande, have tilstrækkeligen godtgjort, at Krud kan være endog i temmelig høi Grad

bedærvet, uden at dette har synderlig Indvirkning paa Projectiler-
nes Rækning, naar der skydes med lange Kanoner og store Lad-
ninger. Det har endog hyppigen viist sig, at saadant Krud, naar
der er skudt med store Elevationer, har givet større Rækning end
Krud, som man efter Prøverne har antaget at være af fortrin-
ligste Slags. Som Exempel fremsættes her Resultatet af nogle
Forsøg anstillede ved Artilleriet 1821 med en 18pdg. 17 Cal.
Kanon, $1\frac{1}{4}$ Cal. Gods, $7\frac{1}{2}$ Pund Krud, 10° Elevation. Krudets
Styrke er angivet ved den dengang autoriserede Doppørve.

Nyt dansk Krud. Styrken ved Dopp. 120 F.; Rækning 3771 Alen.
Bedærvet d. Krud. — — — 60 —; — 4017 —
Bedærvet d. Krud. — — — 30 —; — 4029 —
Bedærvet d. Krud. — — — 5 —; — 3821 —

Det 5 Fods Krud var aldeles decomponeret, og saa steenløbet,
at det med Træhammere maatte slaas istykker til Korn.

Da Capt. K.'s Division Kanonbaade kom hertil, prøvedes, som
sædvanligt, det Krud, der afleveredes, ved den nu autoriserede
Kugleprøve. (120 Fod med Doppørven svarer til 40 Fod med
Kugleprøven).

Af det afleverede Krud slog 68 Lønder 40 à 50 Fod.

1 Lønde 30 Fod.

1 — 20 —

2 — 10 —

I November Maaned forrige Aar anstilledes nogle Ræknings-
forsøg med den 60pdge Kanon, hvortil anvendtes nyt Krud af
Donce og Frederiksværks Fabrikation, som slaar 40 Fod og der-
over. Der gjordes tillige Forsøg med det ovenanførte 10 Fods
Krud. Krudladningerne 3 Pund.

Medium af Rækningerne til 1ste Nedslag vare:

Donce og Frederiksværks Krud,

5° Elevation — 2259 Alen; 10° Elevation — 3149 Alen;

Det fra Capt. K.'s Kanonbaade

afleverede 10 Fods Krud,

5° Elevation — 2138 Alen; 10° Elevation — 3159 Alen.

At Fienden har udkøbtet 24pdige Kugler til en Afstand af omtrent 6000 Alen, har forbausset Capt. K. saameget, at han Pag. 16 opkaster det Spørgsmaal, om „Geiser kunde flyde saalangt med sit Krud.“ Derksom Capt. K. havde lidt større Kundskab om Kanoners Rækning med store Elevationer, vilde han neppe have gjort Spørgsmaalet. Ved Forsøg paa Smager med dansk Krud har man erholdt følgende Rækninger:

1782, med Landetatens 24pdige Kanon, 8 Pund Krud, 1 Kugle, 30° Elevation, var Rækningen 5800 Alen.

1834, med Landetatens 80pdige Granatkanon, 12 Pund Krud, 1 Granat, 30° Elevation, var Rækningen 6240 Alen.

O. W. Michelsen.

Sotomester.

Generalkrigsbrettens Dom i den mod Commandeur S. G. Garde, Commandeur-Capitain F. A. Paludan og Capitain J. A. Meyer, efter Marineministeriets Ordre, for deres ved Expeditionen til Eekernsførdefjord den 5. April f. A. udviste Forhold, anlagte Sag; samt denne Doms Præmisser.

Efterat Marineministeriet, i Anledning af de ved et Overkrigsforhør tilveiebragte Oplysninger om Expeditionen til Eekernsførdefjord den 5te April f. A., havde beordret Commandeur S. G. Garde, Commandeurcapitain F. A. Paludan og Capitain J. A. Meyer tilfalte ved en Generalkrigsret for deres ved bemeldte Leilighed udviste Forhold*), er der i denne Sag under 13de April sidstleden af Generalkrigsretten bleven affagt følgende

D o m :

Under nærværende Sag har Solsrigsprocureur, Statsraad Salicath, ifølge den ham af Marineministeriet den 22de Januar d. A. tillagte Ordre, paa Embeds Vegne, i Anledning af Expeditionen til Eekernsførde Fjord den 5te April f. A., hvorved Linieskibet Christian den Ottende og Fregatten Gefion tabtes og Dampskibene Hekla og Geiser beskadigedes, saggivet Commandeur Hans Georg Garde, Commandeurcapitain Frederik August Paludan og Capitain Johan Anton Meyer, til Ansvar i Anledning af det Forhold, som enhver af dem, Forstnævnte som Escadrechef, den Anden som Chef for Linieskibet Christian den Ottende, og den Sidstnævnte som Chef for Fregatten Gefion, har udviist.

*) Esr. d. Adstr. Officielle-Deel Pag. 33.

De Omstændigheder, som ved denne Sags Paakiendelse væsentligen komme i Betragtning, ere følgende:

Ved en under Sagen i Afsskrift fremlagt, Escadrechefen, Commandeur Garde, fra Marineministeriet den 19de Marts 1849 tilslagt Instrux, blev Underretning meddeelt ham om Foretagender, som ved Udløbet af den i Malmø afsluttede Vaabensstilstand, den 26de Marts s. A., agtedes udførte af Armeen i Forbindelse med Flaaden. Det blev derhos Commandeur Garde, der som Escadrechef havde sin Station i Sønderborg, under s. D. ved Skrivelse fra Marineministeriet tilkiendegivet, at da hans Commando var bestemt til at cooperere med Armeen, havde han at ansee sig som staaende under Commando af den høistcommanderende General, som var Generalmajor v. Krogh, med Tilfsiende: „og er man overtydet om, at De under alle Omstændigheder vil med Deres Commando yde ham og Armeen den allerkræftigste Bistand.“

Overeensstemmende hermed har Commandeur Garde den 22de Marts næstefter tilskrevet Generalmajor v. Krogh, at han havde overtaget Commandoen over Escadren paa Hertugdømmernes Østfyld, at han antog i de Dage at have 2 Fregatter, 2 Corvetter, 2 Brigger, 12 Kanonchalupper og 6 Kanonjoller samlede m. v., hvorefter i Skrivelsen er tilføjet: „Med denne Styrke er jeg beordret at cooperere med Landtropperne, og vil til enhver Tid af yderste Evne bestræbe mig for at udføre de Ordre, Hr. Generalen i denne Anledning maatte beære mig med.“

Den 2den April s. A. var Commandeur Garde, ifølge hans Forklaring i Overkrigsforhøret den 12te Octbr. s. A., efter Anmodning af Generalmajor v. Krogh, i Hovedkvarteret i Sønderborg, samlet med Generalen og dennes Stabschef, Oberstlieutenant v. Læssøe. Ved denne Samling forelagdes af Generalmajor v. Krogh en Plan til Escadrens Cooperation med Armeecorpsen, og Commandeur Garde, som i sit Indlæg til Generalkrigsretten af 19de Marts d. A. har bemærket, at Planen for Armeens Operationer formodentlig allerede var bestemt, da han blev tilsagt til Conferencen, har under det optagne Overkrigsforhør den 12te Octbr. s. A.

erkiendt, at han fandt Intet derved at erindre, i hvilken Henseende han har bemærket, at han maatte antage, at han med den ham underlagte Styrke vilde være istand til at udføre hvad der af den commanderende General var forlangt, og at han ansaae sig, ifølge den ovennævnte ham givne Ordre, forpligtede til at udføre hvad der blev forlangt, hvortil han har seiet, at det ei heller kunde falde ham ind, med en saadan Ordre for sig, strax i Begyndelsen af Felttoget at giøre nogen Indvending herimod. I det under 29de Novbr. f. A. optagne Prasumptions-Forhør er det derhos af Commandeur Garde ytret, at han i denne Samling bestemte, at den der afstalte Expedition til Eekernsørde skulde udføres med et Linieskib og en Fregat, istedfor at tidligere 2 Fregatter havde været bestemte dertil. Overeensstemmende med hvad der ved bemeldte Leilighed var aftalt, blev en Skrivelse fra Generalmajor v. Krogh til Commandeur Garde, dateret 2den April f. A., conciperet af Oberstlieutenant v. Læssøe, samt giennemseet og reenskrebet af Capitainlieutenant Muxoll, der den 9de Februar 1849 af Marinesministeren var beordret til Tjeneste ved Generalcommandoen for Nørrejylland og ved Felttogets Begyndelse fulgte med Hovedkvarteret til Als og gjorde Tjeneste derved paa Sveratens Begne. Ved Overleveringen af Udkastet til denne Skrivelse spurgte Oberstlieutenant v. Læssøe, om han derved havde noget at bemærke med Hensyn til det Samandsmæssige i samme, hvilket han benægtede. Af ham blev ogsaa Skrivelsen, efterat den af Generalmajor v. Krogh var underskrevet, samme Dag overbragt til Commandeur Garde, som Intet derved fandt at erindre.

Bemeldte Skrivelse var af følgende Indhold:

„Den 3die April om Morgenen Kl. 4½ rykker Armeen frem fra Sønderborg i Sundeved. Hr. Commandeuren anmodes om samtidigt at lade foretage en Recognoscering i Flensborg- og Malsfjorde. Da det er sandsynligt, at de Batterier, der muligen maatte findes ved disse Fjorde, senere kunne tages ved Armeens Hjælp, vilde det neppe være hensigtsmæssigt i Morgen at giøre noget saa alvorligt Angreb paa disse Batterier, at Marinen der-

ved kunde udsættes for betydeligt Tab. Under Recognosceringen ønskes om muligt Efterretninger indhente fra Kystbeboerne. Armeen antages, i Morgen Eftermiddag at have Position med venstre Fløi ved Alsboell og ved Streispartier at naae til Barnighoved. General Rye antages at komme i Besiddelse af Haderslev i Morgen den 3die April. En Dampbaad ønskes i Morgen Eftermiddag Kl. 4 ved Snoghøj, for at modtage Depecher fra General Rye. Efter at have modtaget disse kunde Dampbaaden anløbe Marøfund, for der at indhente Efterretning om hvorledes Sagerne staae ved Haderslev og modtage Depecher, som General Rye muligviis sender dertil. Dampbaaden maatte i hvert Fald være tilbage i Sønderborg den 4de April om Morgenens tidlig."

„Den 4. April vil Armeen i Sundeved forsøge at skyde den høire Fløi frem mod Abenraa. General Rye vil nordfra rykke frem henimod Abenraa. Det var ønskeligt at Marinen søgte at sætte sig i Besiddelse af Byen."

„Samme Dag den 4. April ønskes en Expedition, bestaaende af 2 Dampbaade med nogle Transportfartøier, affendt fra Høruphav, saa tidligt, at Expeditionen kan indtræffe i Skumringen i Eekernforde Fjord, hvor den kunde løbe ind i Forbindelse med Linieskibet og en Corvet, muligen landsætte nogle Tropper paa forskellige Steder, hvilke Tropper dog maatte tages ombord igjen efterat have alarmeret, angribe og om muligt tilintetgjøre de fiendtlige Strandbatterier og forsøge at sætte sig i Besiddelse af Eekernforde, hvor Efterretning om Fienden indhentes, og alt Forraad, som Fienden maatte have der, tilintetgøres eller medtages. Hensigten maatte være at alarmere saameget som muligt og at bringe Fienden til at troe, at en betydelig Styrke vil lande i Eekernforde. Alarmeringen maatte helst foregaae saaledes, at Efterretningen om den indtræffer ved Daggry den 5te i Flensborg. Den bedste Tid vil altsaa være ved Midnat, men da det maaskee er umuligt at foretage noget i Nattens Mørke, kunde maaskee Alarmeringen begynde om Aftenen sildigt og fortsættes saasnart

det gryer ad Dag. Den 4de April efter Middag behøves en Dampbaad til Giønner Bugt. Det er muligt, at Stafettjensesten saavel den 3die som den 4de vil kunne besørge af Ophelia og Odin. Capitainlieutenant Muxoll har Ordre til at underrette Hr. Commandeuren om hvorvidt nogen Assistance til Stafettjensesten maatte blive fornøden, som ikke kan besørge af ovennævnte Dampbaade. Et Compagni vil blive stillet til Disposition den 4de for at afgaae med Transporten til Eekernførde..

Alf denne Ordre sees, at det ved sammes Udfærdigelse har været paatænkt, at et Armeecorps fra Als den 3die April skulde rykke ind i Sundebød, for samme Dag at naae til Alsboell, og at General Nye til samme Tid vilde kunne komme i Besiddelse af Haderslev, samt at begge Armeecorps skulde nærme sig Abenraa den 4de, for at Fremrykningen med den forenede Styrke derpaa kunde skee sydpaa. Ifølge hvad der af Generalmajor v. Krogh er bemærket i den i Overkrigsforbøret under Nr. 31, og her for Retten under Nr. 4 q, acterede, af ham til Krigsministeren den 26de Novbr. 1849 afgivne Erklæring, tilsigtedes det den 3die Dag ved et Ekinangreb i Fiendens Ryg at betænkeliggjøre ham den offensive Bevægelse, som man paa denne Dag ventede.

Expeditionen til Eekernførde havde ifølge Generalens Bemærkning, under disse Forhold, et almindeligt og et særskilt Diemed. Det almindelige var, at nøde Fienden til at efterlade en Deel af sin Styrke i det sydlige Slesvig, naar han vilde vide sin Operationslinie sikret her; det særskilte var, at bringe Fienden til at troe, at en Landgang udførtes ved Eekernførde = Fjorden Matten imellem den 4de og 5te April, og, da Efterretning herom vilde indtræffe i det fiendtlige Hovedkvarter om Morgenens tidlig den 5te, at gjøre ham betænkelig ved at gribe Offensiven paa denne Dag.

Eskadrechefen, Commandeur Garde, overdrog Udførelsen af Expeditionen til Eekernførde til Chefen for Linieskibet Christian den Ottende, Commandeurcapitain F. M. Paludan, der med bemeldte Skib var gaaet fra Kiøbenhavns Hæd den 31te Marts og laae til Ankens paa den østlige Kyst af Als udfor Mommark,

hvorimod Escadrechefen overtog selv at udføre den øvrige Deel af Ordren. I foremeldte Henseende tillagde han den 3die April f. A. Commandeurcapitain F. A. Paludan en skriftlig Ordre, hvis Begyndelse er saaledes lydende:

„Ifølge Ordre fra den commanderende General foretages d. 4de April en Expedition bestaaende af 2 Dampbaade med nogle Transportfartøier, affendte fra Høruphav, saa tidligt, at Expeditionen kan indtræffe i Skumringen i Eekernsørde Fjord, hvor den kunde løbe ind i Forbindelse med Linieskibet og Fregatten Gefion, muligen landsætte nogle Tropper paa forskjellige Steder“, og er derefter ordlydende med den tilsvarende Deel af Generalmajor v. Kroghs Skrivelse af 2den April f. A. til Escadrechefen indtil de Ord, „saasnart det gryer ad Dag,“ hvorefter er tilføjet:

„Fr. Commandeurcapitainen overdrages det at udføre denne Expedition, som har til Hensigt at hændrage Fiendens Opmærksomhed mod Syd, hvorfor der bør søges at vække saamegen Alarm som muligt. Chefen af Dampskibet Hekla er beordret at underlægge sig Dem, og være til Linieskibets Assistance paa Reisen til Eekernsørde. Henimod Mørkningen er Fregatten Gefion med Dampskibet Geiser beordret at være udenfor Eekernsørde = Fjord, og Chefene ere paalagte at underlægge sig Deres Commando. I tre Jagter er et Compagni Infanteri til Disposition ved disse Skibe.“

„Dampskibene bør ikke uden den højeste Nødvendighed udsættes for de fiendtlige Batteriers Ild.“

„Under Expeditionen besørger Corvetten Galathea Blofaden for Kieler Fjord. Naar Expeditionen den 5te er endt, afgaaer Corvetten Galathea hertil efter den Chefen for dette Skib meddeelte Ordre. De ville behage at lade et af Dampskibene assistere Galathea hertil. Det andet Dampskib sender De derimod efter endt Expedition hertil med Rapport om denne.“

Commandeur Garde tilskrev, efter hvad han har opgivet, under f. D. Commandeurcapitain Paludan saaledes:

„Da Fiendtlighederne idag ere begyndte, bliver det heraf en

Følge, at De af yderste Gvne med de Dem underlagte Kræfter søger at bibringe Fienden al den Skade, Afbræk og Foruroligelse, som man kan vente sig af en saa ærefærdig og dæglig Officier, som Hr. Commandeuren," og længere hen i denne Skrivelse hedder det:

„Naar den Demonstration, hvortil hermed følger en Ordre, er tilendebragt, ville Hr. Commandeuren behage med Linieskibet Christian den Ottende at tage Station for Kieler Fjord, og der begynde Blokaden."

„Jeg ønsker, naar noget af Bigtighed forefalder, saa hurtigt som muligt at erholde Rapport derom, for at kunne træffe de fornødne Foranstaltninger."

Commandeurcapitain Paludan har, med Hensyn til denne Skrivelse, bemærket, at han vel ikke kan modsig, at Ordet „Demonstration" er forekommet i den ham tilhændekomne Original, men at han ikke troer at det har været Tilfældet. Han har derhos gjort opmærksom paa, at i en Concept til Skrivelsen, som er kommen tilstede og acteret under Nr. 28 a, findes ved dette Ord Rettelser, idet der over et udslettet Ord, som formeentlig er „Expedition," findes et andet Ord, nemlig „Diversiön".

For Overkrigsforhøret har Commandeur Garde foreviißt sin Copibog, hvori Ordren findes, som anført, uden nogen Rettelse.

Angaaende at Gefion blev medgivet til Expeditionen, har Commandeur Garde i sin Rapport til Marineministeren af 6te April f. N. ytret, at han beordrede Fregatten Gefion til Demonstration mod Eckernförde istedetfor den af den commanderende General requirede Corvet, fordi han ansaae dette Skib for mindre skikket mod de fiendtlige Batterier end Gefion, og meente at burde holde Galathea seilklar til Blokadestationen for Danzig. I denne Rapport har han tillige ytret, at han, da han selv var bestyrtet i Sønderborg, ved Albenraa og Holnis, overdrog Commandeurcapitain Paludan Demonstrationen mod Eckernförde. Med Hensyn hertil bemærkes, at det er oplyst, at Commandeur Garde den 4de April Kl. 12 $\frac{1}{2}$ Middag med Skirner afgik til Albenraa, og at han vendte tilbage til Sønderborg samme Dags Aften Kl. 9 $\frac{1}{2}$.

Den 3die April f. A. havde Commandeur Garde, efter hvad han har ytret, saa mange paatrængende Forretninger at varetage, at fornævnte Ordre og Skrivelse først bleve færdige til at afgaae til Commandeurcapitain Paludan ud paa Aftenen, og han havde først om Aftenen et Dampskib til Disposition til deres Afsendelse. Den 4de, om Morgenens Kl. 5 $\frac{1}{2}$, afgik Capitain Aschlund med Dampskibet Hekla for at overbringe Commandeurcapitain Paludan Ordren og Skrivelsen, og ankom til Mummart bemeldte Dag Kl. 8. Da Commandeur Garde den 4de April, om Morgenens Kl. 12 $\frac{1}{2}$, leverede Capitain Aschlund bemeldte Papirer, sagde han til ham, at den Ordre, han skulde overbringe, angik en Demonstration til Eekernsforde-Fjorden, for at Capitain Aschlund kunde være vidende derom og sige det, hvortil han dog ikke gav ham Ordre.

Capitain Aschlund har ytret, at han har gjort Commandeurcapitain Paludan opmærksom paa, at Commandeur Garde havde udladt sig saaledes; men dette er mod Commandeurcapitain Paludans Benægtelse ikke bevist. Derimod er det af Commandeurcapitain Paludan paaberaabt og af Capitain Aschlund vedgaaet, at Sidstnævnte, da han bragte Ordrene, udlod sig med, at vor Krigsmagt havde slaaedes hele den foregaaende Dag i det Sundevedske, samt i Flensborg Fjord, og at den nu rykkede frem.

Angaaende de fiendtlige Strandbatteriers Stilling og Styrke i Eekernsforde-Fjord, habdes Efterretning ved de tidligere foretagne Recognosceringer. I Henseende til disse bemærkes, at der ved Overkrigsforhøret under Nr. 12 er fremlagt Uddrag af en Rapport til Marineministeriet fra Capitain Aschlund, dateret 14de Marts 1849, og i Meassumptions-Forhøret under Nr. 44 acteret den i Generalkrigsretten under Nr. 4 ad fremlagte, af Capitain Præfilius under 23de Marts f. A. indgivne Rapport. Ifølge det førstnævnte Actstykke foresandt Capitain Aschlund ved Recognosceringen den 14de Marts f. A. i Eekernsforde-Fjord 2 Batterier opstatede, af hvilke det ene var anlagt paa den „høie Kyst“ $\frac{1}{8}$ Mil syndenfor Byen, imellem Chausseen og Strandbredden. Dette Batteri var monteret med 4 svære Kanoner, der saae ud til at

være Bombekononer, men dets Stilling syntes Capitain Mchslund at være saadan, at det maatte være meget let at tage det fra Land-
siden, da Artilleri fra de bagved liggende Høie vilde aldeles domi-
nere det, ligesom det ogsaa vilde kunne angribes i Flanken af Ka-
nonbaade. Han har hertil svøiet: „Mod Scilskibe alene anseer jeg
det for et meget farligt Batteri.“ Endeel Menneſker ſaaes at arbejde
paa Forſtandsninger. Omtrent i ſamme Wiſtand fra Byen var et an-
det Batteri opklatet paa Nordſiden af Fjorden, men her ſaaes paa den
Tid ingen Kanoner. — Den af Capitain Proſilius under 23de Marts
f. A. indgivne Rapport indeholder, angaaende den omhandlede Gien-
ſtand, kun, at der paa den Øre, ſom gaaer ud i Eekernforde-Fjord
øſtenfor Byen, har anlagt en Skandſe, hvorfra man, da de ham under-
lagte Skibe, Corvetten Najaden og Briggen St. Croir, vare paa $\frac{1}{2}$
Mil derfra, fyrede et Par løſe Skud, det syntes af ſvært Skyts.
Da Byen var ſkjult af en tyk Diiſ, kunde det ikke opdages, om
der var anlagt flere Bærker. — Commandeureapitain Paludan har
bemærket, at han vidſte, hvorledes Batterierne i Fjorden vare be-
liggende det foregaaende Aar, men at han ikke havde nogen yder-
ligere Underretning om ſamme, og at Capitain Mchslund kun havde
talt om, at han omtrent 8 Dage forud havde været i Fjorden og
lagt Mærke til 2 Batterier, hvoraf han anſaae Batteriet B for
det værſte, hvilket ſtemmer med Capitain Mchslunds Forklaring.
Recognoscering har han ikke ſelv fundet Anledning til at foretage,
da han om Morgenen den 5te April med Kikert kunde ſkionne
Batteriets Beſtaffenhed. Paa den under Sagen fremlagte, i Ge-
neralfrigsretten under Nr. 1 c β acterede, af Capitainlieutenant
M. Wulſ forfattede Skizze P, ſamt paa det med W betegnede, her
i Stetten under Nr. 4 g acterede, med Opmaalinger fra 1840 af
Premierlieutenant (nu Capitainlieutenant) Bøcher forſynede Kort,*)
findes Batteriet paa den nordlige Side betegnet med A og det
ſondenfor Byen anlagte givet Mærket B. Ogsaa findes Batte-

*) Hvilket ſidſte er benyttet ved medfølgende „Poſitionskort“.

rierne saaledes affatte paa den af Commandeurcapitain F. M. Paludan indleverede Tegning, mærket ad K og acteret heri Netten under Nr. 4 c, a. Ifølge den Oplysning, som de under Sagen afgivne Forklaringer gibe, var det nordlige Batteri A, der maatte passeres ved Indseilingen og havde paa Styrbordside, et lavt paa Stranden opført Jordbatteri, besat med 1 eller 2 Stkr. 84pundige og 4 Stkr. 18 eller 24pundige Kanoner, men det sendes for Eekernsørde beliggende, af Jordvolde bestaaende Batteri B, af Høide som Batteriet Sertus, samt monteret med 4 Stkr. 18 eller 24pundige Kanoner. I Henseende til Høiden af det sidstnævnte Batteri gaaer dog Commandeurcapitain Paludans Forklaring kun ud paa, at det var 5—6 Fod høiere end A. Mellem disse, til at beskytte Indseilingen til den indre Deel af Bugten og Byen, anlagte Batterier er efter Kortene 2800—2850 Alen; begge vare anlagte til at skyde ober Bank.

Til Expeditionen i Fjorden bleve beordrede:

- 1) Linieskibet Christian den Ottende paa 84 Kanoner, under Commando af Commandeurcapitain F. M. Paludan, hvemtillige, som Chef for Expeditionen, dens Udførelse var betroet;
- 2) Fregatten Gefion paa 48 Kanoner, under Commando af Capitain J. M. Meyer;
- 3) Dampskibet Hekla, monteret med tvende 60pundige og sex 24pundige Kanoner, under Commando af Capitain Nishlund, specielt underlagt Linieskibet, og
- 4) Dampskibet Geiser, monteret med tvende 60pundige og sex 18pundige 13 Caliber Kanoner, under Commando af Capitainlieutenant P. Wulff, specielt underlagt Fregatten.

Derhos var et Compagni, omtrent 250 Mand Infanteri, fordeelt paa 3 Jagter.

Efterat Capitain Nishlund havde overbragt Commandeurcapitain Paludan de fornævnte Ordre, lattede Linieskibet saa betids, at det traf sammen med de øvrige Skibe udfor Eekernsørde-Fjorden paa Eftermiddagen.

Forud havde Commandeurcapitain Paludan ved en Tiltale til det forsamlede Mandskab tilkiendegivet, at de snart kunde vente at komme mod Fienden, for at understøtte Kameraterne paa Landjorden, og opmuntret dem til som Mænd at opfylde deres Pligt, lovende, at han med Mod og Dristighed vilde anføre dem i den gode Sag for Konge og Fædreland. Hertil svarede han, at han, da Flere af dem vare ubekiendte med Lyden af det glatte Læg, vilde lade det blive affyret for at vænne dem til Lyden. Der blev derpaa gjort klart Skib og flere Kanoner affyrede med løse Skud.

Tidligere paa Togtet havde der ikke været foretaget nogen Øvelse i Skydning, da Mandskabet ikke var fuldkommen inderercceret, hvortil der ikke havde været Leilighed i den korte Tid af 13 Dage, i hvilke de havde været ude, og af hvilke det i 7 Dage var saa stormende og koldt, at der ikke kunde foretages synderligt til saadan Øvelse. Skarpt Skud var til den Tid ikke løsnat fra Skibet.

Omtrent Kl. 6 Eftermiddag, tværs ud for Eckernförde-Fjord, hejstes Signal fra Linieskibet. Skibene samlede, og seilede ind i Fjorden. Ifølge den af Commandeurcapitain Paludan afgivne, med de øvrige tilveiebragte Oplysninger overeensstemmende Forklaring, ere Linieskibet, Fregatten og Dampskibet Hella komne til Ankers mellem Kl. 6 og 7, kort før Solens Nedgang (Kl. 6, 41') udfor Moer, omtrent $\frac{3}{4}$ Mil fra og i Sigte af det nordlige Batteri A. Dampskibet Geiser, der havde paa Skæbetoug de 3 Transportskibe, som ved det bleve bugserede, ankom senere. Ifølge den paa Dampskibet Geiser holdte Journal, kom dette Skib tilankers i Fjorden Kl. 7 $\frac{1}{2}$. Det var, paa den Tid Indseilingen skete, og vedblev at være om Aftenen, en rebet Mersseils Kuling med østlig Vind, hvilket hindrede, at til den Tid Noget af det, Ordren paabød, kunde bringes til Udførelse. Ligesom ingen Landsætning af Tropper ansaaes mulig, saaledes kunde Angreb paa Strandbatterierne med Skibene, i det Veirligt, heller ikke foretages. Da det i Ordren selv var forudsat som muligt, at Angrebet ei kunde skee om Aftenen, fandtes der ikke Anledning til med et Dampskib, som ogsaa maatte kunne befrygtes derefter at ville blive sav-

net ved Expeditionens Foretagelse, at sende Melding om Udsættelsen til Eskadrechefen.

Paa bemeldte Sted, som er affat paa det under Nr. 4 e β acterede Positionskort, bleve derfor Skibene liggende Natten over.

Skibenes Ankomst i Fjorden maatte imidlertid alarmere Fjenden, og enkelte Skud bleve derefter ogsaa affyrede fra Batterierne. Samtlige Skibschefer kom om Aftenen, dog ikke samlede, ombord i Linieskibet, og bleve gjorde bekendt med Ordren. Ifølge den med Capitain Meyers Indlæg til Generalkrigsretten af 20de Marts d. A. fulgte, ham af Commandeurcapitain Paludan meddeelte skriftlige Erklæring, dateret 9de s. M., har der, da Capitain Meyer den 1de April om Aftenen kom ombord i Linieskibet, saavel fra hans, som fra Commandeurcapitain Paludans Side, været Tale om det Uheldige og Mislige i de Forhold, hvorunder den givne Ordre maatte udføres; men Capitain Meyer var, efterat han med Opmærksomhed havde giennemlæst Ordren, enig med Commandeurcapitain Paludan i, at den var at forstaae saaledes, at Angrebet maatte iværksættes, forsaavidt der var Mulighed i dets Udførelse. Skibscheferne bleve af Commandeurcapitain Paludan beordrede at have klart Skib til næste Morgen, og da at komme ombord paa Linieskibet Nr. 4. Af Capitain Meyer er det i forbemeldte hans Indlæg ytret, at der til denne Ordre var føiet: „hvis der ikke forinden blev givet Signal“, og Commandeurcapitain Paludan har bemærket, at han før Solopgangen ikke kunde tage den endelige Beslutning, fordi det først derefter vilde vise sig, om Veiret tillod Angrebet.*

Den 5te om Morgenens fandt Commandeurcapitain Paludan Veiret af saadan Bessaffenhed, at et Angreb paa Batterierne maatte kunne udføres, eftersom det kun var laber Kuling, skiondt af østlig Vind. Da derfor Chefene for de andre Skibe til den bestemte Tid kom ombord, raadførte han sig med dem om Maaden at udføre Angrebet paa, og aftalte Planen dertil. Den Chefen tilhørende Ordre blev dem ved den Leilighed forelagt og givet til Giennemlæsning; men der blev isvrigt ikke forholdt efter de, an-

gaaende Afholdelse af Skibsraad, i den Skibene i Maret 1849 medgivne trykte Instrux 1ste Cap. 1ste Afsnit § 3 givne Forskrifter, ligesaa tidt som efter Søkrigsartikelsbrevet 8de Januar 1752 §§ 177 og 195, hvorefter Forhandlinger ved Skibsraad bør protocolleres. Samlingen varede 3 Kvarteer. Kl. 5 vare Cheferne tilbage paa deres Skibe. De under Overkrigsforhøret afgivne Forklaringer gaae ud paa, at samtlige Chefer vare enige i, at Ordren, uagtet Vinden var meget ugunstig for et Angreb paa Batterierne, krævede Udførelse af Expeditionen, uden at dog Noget af dem da herom særligen har udtalt sig.

Under Overveielser af den Plan, som, naar Omstændighederne tillode det, maatte være at følge til Udførelsen af Ordren, blev det af Capitain Mischlund foreslaaet, at bestyde Batterierne under Seil. Han har derhos vedgaaet, at han, ved at fremsætte denne Plan, da den ikke blev bifaldet, muligt har ladet de Ord falde: „Det vilde dog være en stor Skam med den Styrke vi have, ikke at turde gaae mod 8—10 Kanoner.“ Bemeldte Plan blev ikke fulgt, fordi et paa den Maade udført Angreb formeentes ikke at kunne føre til Batteriernes Tilintetgjørelse, som antoges at maatte tilsigtes. Commandeurcapitain Paludan har ogsaa mod dette Forslag, overeensstemmende med hvad der af Capitain Mischlund i den under Forhøret fremlagte Skrivelse fra ham til Commandeur Garde af 4de Mai s. A. er nævnt at være fremsørt som Indvending derimod, ytret, at det med Vinden ret ind ad Fjorden ikke lod sig udføre uden altfor ofte under Manoeuvrerne at udsættes for langskibs Ild, snart fra det ene, snart fra det andet Batteri. Den af Commandeurcapitain Paludan selv først fattede Plan gik ud paa, at lægge et af Krigsskibene ud for hvert Batteri; men den blev ikke villiget af de andre Skibschefer, hvorefter Commandeurcapitain Paludan, som erkjendte Rigtigheden af de derimod anførte Grunde, frasaad den. Under det optagne Overkrigsforhør og i det til Generalkrigsretten indgivne Indlæg af 9de Marts d. A. har han selv imod denne Plan anført, at det Skib, som laae udfor Batteriet A, vilde faae langskibs Ild fra Batteriet B; thi just at faae

Skibet udfør A døkket af Skibet udfør B, var ikke at regne paa at ville lykkes med de svære Skibe i saa snævert Farvand, og det Skib, som blev lagt udfør B, vilde være udsat for begge Batteriers Ild og maatte bruge Kanonerne fra begge Sider, hvorfor neppe større Styrke af Folk derved var bleven disponibel. For saa vidt det i Overkrigsforhøret er nævnt som en Forderel ved denne Plan, at Dampskibene, naar de kaldtes til Hjælp, vare dækkede med Seilskibenes Skrog, hvortil de kunde surres, har Commandeurcapitain Paludan erindret, at herpaa dog ikke kunde gøres Regning, da det kom an paa, om noget af Batterierne blev bragt til Taushed, og da hvilket.

Ifølge de under Overkrigsforhøret afgivne Forklaringer har en Overbeieelse af Maaden at udføre Øvreden paa fundet Sted; men nærmere Oplysning om, hvad derved af de i Mødet deeltagende Chefer er udtalt, har ikke været at erholde. Det blev imidlertid med Enstemmighed af dem alle antaget, at det vilde være hensigtsmæssigt at følge den Angrebsplan, at begge Krigsskibene, Linieskibet forud og Fregatten i Linie efter samme, skulde staae ind saa nær som muligt til Batteriet A, og begge give dette Batteri Baget ved at passere samme, hvorefter de inderst i Fjorden skulde lægge sig for Anker lidt N. for den rette Linie fra det ene Batteri til det andet, i lige Afstand fra begge, med Bredsiderne mod hvert Batteri, saa at de kunde beskyde begge. Dampskibene skulde derimod staae ind langs Sydlysten af Fjorden holdende sig udenfor Skudvidde af Batteriet A, og forurolige Batteriet B paa langt Hold ved Bombekast fra deres forreste Kanoner, medens Seilskibene indtog deres Plads, med Hensyn til hvilken det for at ødelægge Batteriet B, der, ifølge Capitain Mchslunds Ytring, maatte betragtes som det stærkeste af de to Batterier, ansaaes nødvendigt at bringe Skibene saa nær ind til det som muligt. Dampskibene skulde isvrigt fra deres sydligere Station være beredte paa, naar Signal blev givet, fra Linieskibet for Hella, og fra Fregatten for Geiser, at nærme sig for at tage Skæber fra hvert sit Skib udefter.

Efterat denne Aftale om Angrebsplanen var truffen, begave

Capitainerne Meyer, Aschlund og Wulff sig, henimod Kl. 5, hver til sit Skib, for nærmere at afvente Signal fra Linieskibet, og derefter at være rede til Afseiling. Den endelige Beslutning kunde nemlig, efter Commandeurcapitain Paludans Formening, for Søslens Dypgang ikke tages, fordi det først derefter vilde vise sig, om Veiret tillod Angrebet. Vel skønnedes nemlig Vinden endnu ikke at være gunstig for Foretagendet; men i Betragtning af den givne Ordres Bestaafenhed, og da det antoges at være af Bigtighed for Armeeens Operationer, at den betrøede Søstyrke anvendtes saavidt muligt i Overeensstemmelse med Ordren, fandtes det, efterat Vinden var løiet af, at der burde strides til Ordrens Udførelse, da det tillige antoges, at Veirliget vilde vedblive at være stille og roligt i den Tid, som udfordredes til Planens Iværksættelse.

Omtrent Kl. 6 blev givet Signal for Betning, og efterat begge Krigsskibe krydsende havde gjort nogle Vendinger for imidlertid at bringe Skibene i fuldkommen klar Stand til Bataille, stod Linieskibet Christian den Ottende med østlig Vind, laber Rulling, Kl. 7½, for Mersseil indefter, med ringe Fart, følgende den nordlige Sides Landgrund. Noget før Kl. 8 blev det bekludt fra det nordlige Batteri A, som kort efter besvaredes fra Linieskibets forreste Kanoner. For med størst mulig Virkning at beskyde bemeldte Batteri, holdtes Linieskibet under Indseilingen østen for det, Landet saa nær som muligt, paa 7 til 8 Favnes Dybde. Efterat der var givet Batteriet 2 Lag med god Virkning, dreiedes syd over, for at indtage den for Linieskibet bestemte Plads. Herved fulgtes den, paa den af Commandeurcapitain Paludan fremlagte Skitse, der er acteret under Nr. 4 a, stiplede Linie, og indtoges da den Position, som der er betegnet med L, samt affat paa Kortet 4. c. a. og paa 4. g givet Betegnelse med F. Fregatten Gefion fulgte Linieskibets Bevægelser, beklød under Indseilingen Batteriet A, og indtog Positionen F paa ovennævnte Skitse, der paa Kortet Nr. 4 g er betegnet med L. Til samme Tid, som Linieskibet stod ind i Fjorden, gik ligeledes Dampskibet Geiser ind, holdende Sydsiden af Fjorden. Bag efter Linieskibet og Fregatten gik Dampskibet

Hefla ind. Ifølge den paa Dampskibet Geiser holdte Journal, blev det første Skud af bemeldte Dampskib gjort mod Batteriet A, efterat derfra var givet Ild mod Geiser, ligesom der ogsaa fra det vestlige Batteri B blev skudt paa Geiser, hvilket derfra blev besvaret. Den Plads, Dampskibene indtog, er assat paa Kortet Nr. 4 g, og der betegnet med L.

Linieskibet kom, under Tildreiningen, — der i den løse Kuling gik noget langsomt, og paa Grund af, at Nøgen af de givne Lag skjulte den sø Kyst og hindrede fra seie at dømme om Afstanden, ligesom det og er ytret, at der muligt har været nogen indgaaende Strøm, — til at ligge paa det ovennævnte Sted noget nærmere B end Hensigten var, men, efter hvad Commandeurcapitain Paludan i Indlæg af 9de Marts d. N. har ytret, dog paa det Allernærmeste der, hvor det var anseet fornødent for at virke med Eftertryk paa B, og ikke saa langt fra A, at dette Batteri jo, efter hans Mening, kunde beskydes med god Virkning. Ankringen skete med Spring i et Varpanker fra Bagbordsiden agter og for Dagligankeret, paa 7 Favne Vand, og efterat Linieskibet havde udstullet 30 Favne Rietting, var der 6 Favne Vand ved Roret. Dets Bredsider vare vendte mod begge Batterier, som derfra bleve beskudte.

Efter Opgivende af Commandeurcapitain Paludan skal Linieskibet have ligget 850 Alen fra Batteriet B og 1850 Alen fra A, samt have vedligeholdt denne Afstand under hele Affairen. Nogle under Sagen afgivne Forklaringer gaae imidlertid ud paa, at det har drevet noget mod Grunden.

Med Fregatten Gefion kom Capitain Meyer, hvem Commandeurcapitain Paludan havde givet Balget mellem at ankre med Spring i Ankringen af Sværankeket eller med et Varpanker agter fra, inden eet Qvarteer efterat Linieskibet havde indtaget sin Plads, til Ankers paa det Sted foran Linieskibet, som var den anvist, med et Kabeftoug agterfra, om Bagbord fast i Ankringen af Dagligankeret og 30 Favne Rietting til Beding. Fra Fregatten blev derpaa aabnet en levende Ild mod Batterierne fra begge Bred-

fider. Batteriet A bragtes snart næsten til Tausshed, saa at der fra samme, i Tidrummet fra Kl. 8. 15' til henimod Kl. 11, blot bleve affyrede enkelte Skud; men efterat Ilden fra dette Batteri saa godt som var ophørt, blev der fra Nordsiden fyret paa Skibene fra nogle Feltstykker, som vare opførte bag en Tværvold, der gik i nordlig Retning fra A. Batteriet B, hvis Ild især rettedes mod Fregatten, var, uagtet det blev stærkt beskudt, ikke at bringe til Tausshed.

Efterat der var vedligeholdt en levende Ild, saavidt efter de forstieellige herom afgivne Forklaringer kan skønnes, omtrent i en halv eller tre Fjerdedeel Time, kom Fregatten ud af sin Stilling, ragede i Drift og svaiede vindret, med Agterenden mod Batteriet B, af hvilket det nu blev beskudt langskibs og derved tilføiet megen Skade, medens Fregatten indskrænktes til Brugen af dens agterste Kanoner. Der blev strax forsøgt paa at svaie ved at hale ind paa Springet og stille paa Riettingen, af hvilken der blev stukket ud til 50 Favne til Beding; men det vilde ikke lykkes at faae Fregatten i dens forrige Stilling, og for at Fregatten ikke skulde drive ned mod Linieskibet, bragtes da Txiankeret til at falde, hvorhos der, ifølge den paa Dampskibet Geiser førte Journal, Kl. 8. 30' gjordes Signal til dette Dampskib at være behjælpelig med at svaie Fregattens Agterende saa meget op mod Vinden, at man kunde lade et Barpanker falde. Capitainlieutenant Wulff begav sig uopholdelig med bemeldte Dampskib, som paa Weien heftig blev beskudt fra Batteriet B, hen til Fregatten, tog en Slæbe agterfra for at svaie Fregatten; men da Pertlinien brast eller blev overskudt, maatte der standses med Forsøget, hvilket dog, efter et kort Mellemrum af Tid, Kl. 8. 45' fornyedes, og blev dermed kun ophørt, fordi det antoges, at videre Hjælp ei behøvedes, hvorefter Dampskibet Geiser gik tilbage paa den tidligere indtagne Plads sydbøst for Batteriet B, hvorfra det sked saavel paa dette Batteri, som mod Kanoner, der vare opførte paa det i Positionsfortet med C betegnede Sted. Det lykkedes vel omtrent efter en halv Times Forløb at faae Fregatten noget svaiet, men imidlertid var den bleven haardt medtaget under

Langskibs-Skydningen, der fra Fregatten kun svagt kunde besvares af Sprellkanonerne, hvoraf den ene Standskanon var bleven demonteret, og den Bagbords Batterikanon havde faaet Braagene og Tallierne overflodte. Allerede Kl. 10 havde en Deel Dægte og Saarede ombord i Fregatten, hvorimod Linieskibet da ikke havde lidt meget. Under den fortsatte Kamp leed ogsaa Fregatten megen Skade paa Master og Takkelads.

Paa Grund af den betydelige Skade, Fregatten havde lidt, og den foruroligende Tilstand, hvori den befandt sig, samt da det ikke skønnedes at kunne lykkes at demontere Batteriet B, da tillige betydelige Troppeafdelinger saaes overalt paa Kysten, paa hvilken ogsaa vare blevene opklorte Feltbatterier, fra hvilke der paa flere Steder blev skudt paa Skibene, fandt Commandeurcapitain Paludan, efterat der var sægtet uafbrudt i to Timer, at det var nødvendigt at faae Skibene ud af Isden. Der blev derfor for Linieskibet henved Kl. 10 givet Signal for Hella, for at komme og tage Skæber fra det; men idet bemeldte Dampfskib kom tværs fra Linieskibet, fik det fra hver Side Skud i Rorstammen tæt over Vandgangen, saa at Rorstammen og Rorhagen blev aldeles overflodt, hvilket nødsagede Chefen, Capitain Mchlund, til at trække sig ud af Skudvidde, og styre sonder paa, for at reparere Skaden tilankers. Det Sted, hvor Hella befandt sig ved den ommeldte Leilighed, er paa det under 4 g acterede Kort betegnet med M, samt paa Positions-Kortet Nr. 4 e β.

Da Commandeurcapitain Paludan antog, at det kunde lykkes at bringe Krigsskibene ud ved Warping, eftersom det endnu var ganske løst, blev der, medens der fra Linieskibets Syrbords-Side blev fyret med al Kraft med Kugler og Skraasælle mod Batteriet B, og Fregatten ligeledes skød uafbrudt med sine agterste Kanoner om Styrbord, fra Linieskibet om Bagbord udsat Travailleschaluppen og Bagbords-Jolle, samt et Warp af $2\frac{1}{2}$ Kabellængde ført ud. Det kunde imidlertid kun gaae langsomt med Warpingen, da Linieskibet kun var i Besiddelse af eet Warpanker, eftersom det andet stod i Springet.

Rænger hen paa Dagen lustedes det mere og mere op, og Capitain Meyer signaliserede da, at han var ude af Stand til at fortsætte Slaget, og sendte Secondlieutenant Pedersen med mundtligt Budskab, at Fregatten havde mange Døde og Saarede, samt at den, paa Grund af Reisingen og Takkeladens Tilstand, ikke kunde bringes under Seil, og at den behøvede til Hjælp en Læge, Følk, Fartøier og Varpanker. Underlægen Schmidt blev da, tilligemed den Styrbords Jolle med Besætning af 17 Mand, affendt til Fregatten, til hvilken blev givet Ordre at trække sig ud af Slaget. Gaavel fra Linieskibet som fra Fregatten blev derefter gjort Signal om Assistance af Dampskibet Geiser. Capitainlieutenant Wulff ankom da ogsaa omtrent Kl. 11 $\frac{1}{2}$ med Dampskibet til Fregatten, hvorfra blev udsendt en Trosser forfra, men da denne ikke var lang nok, blev der fra Dampskibet sendt en Trosser ud for at helles paa den; men i det samme fik Dampskibet et Slud i Maskineriet, som foranledigede, at Maskinen strax maatte stoppes, hvorefter Capitainlieutenant Wulff var nødsaget at kaste Bugseertouget løs og at gaae til Hinters, for at sætte Maskinerne ud af Forbindelse. Paa Grund af denne Beskædigelse, der var af den Beskaffenhed, at den ikke kunde repareres uden i Havn, og da der med den ubeskædigede Maskine, hvormed, naar den var i fuld Kraft, blev gjort 27 til 28 Omdreininger i Minutet, kun gjordes 11 Omdreininger i Minutet, kunde Dampskibet ikke yde Fregatten videre Hjælp. Da Commandeurecapitain Paludan havde faaet Melding herom, blev der til Dampskibet givet Ordre til at trække sig ud af Sludvidde, hvilket da og skete, hvorefter det ikke mere kom i Jden.

For at udbringe Fregatten, som vedblev at være Gienstand for heftig Bestyldning fra Batteriet B, blev, efterat det fra Linieskibet affendte Fartøi med Besætning var ankommet, begyndt med Varpning; men denne, der foranledigede at Fregatten paany kom til at ligge vindret og blev beskudt langskibs, kunde, — da den gik for sig mod Vinden som nu havde tiltaget, og Mandskabet var udmattet efter Kampen, endeel af samme derhos maatte anvendes til at foretage de nødvendigeste Reparationer paa staaende og lø-

bende Gods, saavel som til at bestaae Seilene, ligesom ogsaa de Syges og Saaledes Hentliggen paa Banjerne lagde Hindringer i Veien for fri Bevægelse af Warpegods, — kun gaae ufuldkomment frem.

I Betragtning af den farlige Stilling, hvori Fregatten saaledes befandt sig, og da Commandeurcapitain Paludan, al anvendt Anstrengelse uagtet, maatte opgive Haabet om at det vilde lykkes at bringe Batteriet B til Tausked, samt da han tillige maatte indsee, hvormegit den vedvarende Bescyldning hindrede Warping af Fregatten, som det især maatte giælde om at faae ud, besluttede han, efter at have raadført sig med Næstcommanderende og Maanedslieutenant Boje, der var medfulgt Linieskibet som Bekjendt-Mand, omtrent Kl. 12½ at heise Parlamentairflag og ophøre med Skydningen, som nu havde vedvaret i 5 Timer, samt ved en Skrivelse til den Høistcommanderende at tilbyde at ville afstaae fra Angrebet paa Batterierne, naar Ilden derved ophørte, med tilsvaret Trudsel, at der i modsat Fald vilde blive kastet Granater ind i Byen, hvilken hidtil var bleven skaaet.

Med denne Skrivelse blev 7de Commanderende paa Linieskibet, Secondlieutenant N. T. Ulrich, sendt i Land. Ved hans Ankomst, som foranledigede, at der ophørtes med Skydningen fra Batterierne, blev det ham tilkiendegivet, at han først kunde faae Svar om en halv Time. Da han, efter Chefens Ordre, efter den Tids Forløb igien indsendt sig i Land, blev det sagt ham, at det vilde vare en Time endnu, inden man kunde blive enig om Svaret. Denne Melding bragte han til Chefen, og modtog dennes Ordre at oppebie Svar. Dette, hvorved Tilbudet ikke blev antaget, indløb først Kl. 4½, til hvilken Tid, fra Kl. 1, Skydningen saaledes havde standset. Fregatten Gefion havde imidlertid fortsat Warpingen, men var ikke kommen mere end henved 1½ Kabellængde fra den oprindelige Ankerplads til det med K paa det under Nr. 4 g aacerede Kort betegnede Sted.

Da Dampskibet Hella omtrent Kl. 1, saa godt det kunde skee, havde repareret den lidte Skade saavidt, at det ved at skaale Roret og ved Hjælp af Rorsfinklerne havde gienbundet en skiondt

ufuldkommen Styre=Ebne, i hvilken Henseende er bemærket, at man maatte have 14 Mand ved Roret med Tallier og Stak, underrettede dets Chef, Capitain Mischlund, ved Lieutenant Michelsen, Expeditionens Chef om bemeldte Dampskibs Tilstand, og spurgte om videre Ordre. Der blev ham da tillagt Ordre til at løbe ind under Parlamentairflag, og, dersom det var muligt, først slæbe Fregatten ud og dernæst assistere Linieskibet, hvortil, ifølge den af Lieutenant Michelsen afgivne Forklaring, blev svaret, at han, hvis han ikke kunde udføre det, havde at afgaae til Sønderborg. I sidstnævnte Henseende er det imidlertid af Commandeurcapitain Paludan forklaret, at han ikke kan erindre at have givet Dampskibet Hella Ordre at gaae til Sønderborg.

Capitain Mischlund har forklaret, at han, ifølge sin mangeaarige Erfaring, som Fører af Dampskibe og navnlig af Bugseerdampskibe, endog aaseet fra den Skade, Hella havde lidt paa sit Nor, maatte ansee det umuligt for Hella i en Mersseils eller rebet Mersseils Kuling at bugseere noget af Krigsskibene ud af Skudvidde. Ifølge den givne Ordre begav han sig imidlertid med Dampskibet, under Parlamentairflag, henimod Skibene, men da Batteriet A, skøndt der isvrigt berstede Taushed under Parlamenteringen, begyndte at give Ild, og Hella derfra blev beskudt, afstod han derfra, og vendte omtrent 1200 Alen skøns for Batteriet A, i hvilken Henseende han har paaberaabt, at han efter Raadforsel med sin Næstcommanderende, Premierlieutenant M. Krieger, i Forvisningen om, ikke at kunne udrette noget til Hjælp for Krigsskibene, holdt det for sin Pligt ikke at udsætte det ham betroede Skib for Odelæggelse, og endelig at han maatte frygte for at forstyrre den ved Parlamenteringen indtraadte Raabenhvile ved at nærme sig mere. I Enhold til den ovennævnte af ham paaberaabte Ordre, begav han sig derfor med Dampskibet til Sønderborg Kl. 4½ eller 5.

Den Næstcommanderende paa Hella, Premierlieutenant Antonius Krieger, har om denne Gienstand forklaret, at det var hans Overbeviisning, at Chefen, uanset der maatte være heist Signaler

for at assistere Seilskibene, ikke burde gaae ind med Dampskibet, da det derved under en Mersseils Kuling, som det paa den Tid var, vilde være udsat for at blive ødelagt, uden, saaledes som dets Styre=Evne var, at have rimelig Udsigt til at kunne yde Seilskibene nogen væsentlig Assistance. Han var ikke tilstede, da Lieutenant Michelsen bragte Ordren fra Chefen for Expeditionen, og har derfor ikke angaaende den kunnet afgive nogen Forklaring, men ombord har det været antaget, at Ordren bed Capitain Michlund af gaae til Sønderborg, hvis han ikke kunde yde Seilskibene Hjælp.

Premierlieutenant Peter Christian Albecks Forklaring i den ommeldte Henseende gaaer ligeledes ud paa, at Kulingen efter Baabenhvilens Ophør har været saa stiv, at Hella ikke har kunnet bugserer Linieskibet ud. Ligeledes har Høibaadsmand J. G. Freese antaget, at Hella til den omhandlede Tid ikke vilde kunne have bugseret Linieskibet ud, da det maatte have faaet Bredsiderne mod Vinden. Saa er det ogsaa af Baadsmand Jørgen Wilhelm Lønholdt og Overtømmermand Peter Gjetting udsagt, at de holdt sig overbeviste om, at Dampskibet, efterat Møret var staaet, med den Kuling, som paa den Tid fandt Sted, paa Grund af Mørets ufuldkomne Styreevne, end ikke vilde have kunnet slæbe Fregatten ud.

Andre under Sagen afhørte Deponenter have imidlertid udtalt sig for Muligheden af at Dampskibet kunde have ydet saadan Hjælp.

Angaaende paa hvilken Tid af Dagen og ved hvilken Leilighed Dampskibene Hella og Geiser have erholdt de Døde og Saarede, som i deres Rapporter ere opgivne, har ingen siffer Oplysning været at erholde; men ifølge det under Reassumptionsforhøret af 23de December f. M. vedtagne Indhold af en Skrivelse, dateret 4de November f. M., fik Hella, kort forinden det blev kaldet til Linieskibets Assistance, omtrent Kl. 9 $\frac{1}{4}$ Formiddag, 4 Rugler, af hvilke een strøifede Skorstenen, een slog ned i Skandækket for om Bagbord, een agter om Bagbord, og een traf Skinnen til Norlykken, samt at derved tvende Mand dræbtes og 5 bleve saa-

rede. Disse Skud ere alle komne om Bagbord, følgelig fra Batteriet B eller det ved C opstillede Skyts. Paa Geiser vides derimod Ingen at være bleven saaret uden under Bestræbelsen for at yde Krigsskibene Hjælp.

Med Hellaas Bortgang tilbagekaldtes fra Fregatten de Fartøier, der udførte dens Warp, hvilke ved den svære Stø vare udsatte for at fyldes og synke. Da Kampen begyndte paaany Kl. 4½ Eftermiddag, blev der rettet en meget heftig Ild mod dette Skib, der laae med Agterenden mod Batteriet B, hvorfra det blev beskudt langskibs, hvorved mange af Besætningen bleve dræbte eller saarede. Under disse Omstændigheder, og da der fra Fregatten ikke kunde gøres nogen eftertrykkelig Modstand, sammenkaldte Capitain Meyer et Skibsraad, bestaaende af Capitainlieutenant Meyer, Secondlieutenanterne Michelsen og Tegner, Kanoneren, Baadsmanden og Overtammermanden, der alle vare enige i, at Forsvar ikke længer var til Nytte, men kun vilde bevirke Offeret af flere Mennesker. Som Grund for, at der ikke blev prøvet paa at sætte Fregatten paa Grund, er anført, at den neppe vilde kunne være kommen klar af Linieskibet, og saaledes maatte have forhindret det fra at komme ud. Om at sænke eller opbrænde Skibet kunde der ei være Spørgsmaal, da der ombord vare saamange Saarede i den ynfeligste Tilstand, som da maatte være blevne opofrede. Capitain Meyer sendte derpaa Lieutenant Michelsen ombord til Commandeurcapitain Paludan, for at melde, at han var i den Nødvendighed at maatte stryge Flaget, hvilket derefter blev iværksat; men desuagtet vedblev endnu i nogen Tid Skydningen mod Fregatten med Granater og gloende Rugler fra begge Batterierne samt et nyt opstørt Feltbatteri, og først efterat Lieutenant Michelsen i den Anledning var sendt i Land, ophørte Skydningen mod Fregatten. Chefen blev nødt til Kl. 7½ Eftermiddag at begive sig fra Skibet tilligemed en Officier og saa meget Mandskab, som kunde rummes i det Fartøi, der overførte dem. Det øvrige Mandskab blev næste Morgen bragt i Land som Krigsfanger.

Linieskibet Christian den Ottende var under Baabenhvilen bleven liggende med Bredsiderne mod Batterierne og med Speilkanonerne mod Byen. For ei at forlade Fregatten havde Chefen ikke villet sætte Seil til for at krydse ud; men da Skibene, ved den ommeldte Tid, fra Batteriet B bleve beskudte med gloende Kugler, og det tillige bemærkedes, at der blev ført meget Artilleri op ad en høi forskandsset Bakke ovenfor B og østen for Pleicanstalten paa det med D i det under 4 d acterede Kort betegnede Sted, besluttede han at skride dertil. Han lod derfor skyde om Styrbord mod Batteriet og det Artilleri som førte op, og med Speilkanonerne mod Byen, medens der paa samme Tid blev gaaet iværk med at gaane under Seil. Der blev givet Ordre til at lette Sværankeret, og Warpet kastet til Forspillet for at hale Skibet ud i Warpet; men paa Grund af den heftige Beskydning blev der standset med Indbyivningen paa Warpet. Det blev forgæves forsøgt at tilføje de 3 Mersseil, hvorimod Fokken, Rlyveren og Mesanen bleve tilfattede, hvorved man fik Fart paa Skibet; men da det, efter Rlyverens Nødhaling for at vende, nægtede dette, og der til samme Tid blev aabnet en saa heftig Granatild mod Skibet, at det kun varede nogle Minuter inden alt det løbende Gods til Seilene, navnlig alle Mersedreiereeb, bleve overskudte, saa at de hang i Løser, og Storemersseil derved kom bak, var Skibet ikke længer til at styre bi de Rind, men drev ned mod den sydvestlige Landgrund, hvor det kom til at staae paa det Punkt, som i Skizzen 4 d er betegnet „Braget“ og paa Kortet 4 g er affat med H, med Bredsidens indimod Land og Agterstavnen mod Batteriet B, saa at Skibet nu blev beskudt langskibs, hvorved det led meget paa Takkeladsen, ligesom ogsaa mange af Mandskabet bleve dræbte og saarede. For denne Stranding havde Lieutenant Michelsen bragt Melding om, at Fregatten havde været i den Nødvendighed at maatte stryge Flaget.

Da der ikke fandtes Midler til at kunne faae Linieskibet flod, og Skydningen fra de fiendtlige Batterier dræbte og saarede mange

af Besætningen, samt der derhos var udbrudt Ild ved Vandgangen under Møsterne saavel som paa flere Steder paa Styrbordside og i Storlasten af Skibet, sammenkaldte Chefen den Næstcommanderende, Capitainlieutenant E. Krieger, 3die Commanderende, Capitainlieutenant Marsstrand og den ved Skandse- og Batskanonerne ansatte Premierlieutenant Wedel-Jarlsberg, for at erfare deres Mening i Anledning af den Stilling hvori Skibet saaledes var. Da der ikke saaes noget Haab til at kunne bjerge Skibet, fandtes det at være en hensigtsløs Opoffrelse af Mennekkeliv at fortsætte Kampen længer, og Chefen besluttede da at stryge Flaget, omtrent Kl. 6 Eftermiddag. Noget efter ophørte Skydningen. Chefen gav Ordre til at aabne Vandbanerne, for at lade Skibet løbe fuldt af Vand, samt til at kaste Krudet overbord, ligesom der ogsaa blev truffet Foranstaltninger til at dæmpe Ilden, som der var Udsigt til at opnaae. Kl. 6½ maatte Chefen, efter Forlangende af en Afsending fra Land, gaae fra Borde tilligemed en Deel af Mandskabet. Ved Hjælp af Linieskibets egne Fartøier og Baade fra Land blev den største Deel af den øvrige Besætning bragt i Land. De Tilbageblevne, hvoriblandt en Deel Saarede, til hvis Afhæntelse der, ved at sende Premierlieutenant Albeck i Land for at erholde Transportmidler, var truffet Foranstaltning, omkom, da Skibet, Kl. imellem 8 og 9, sprang i Luften.

Da det sees, at den af Commandeurcapitain Paludan tagne Beslutning til Angrebets Udførelse væsentligen har været grundet i Hensyn til at Søstyrken antoges at skulle understøtte Armeens Operationer paa de i Ordren nævnte Dage, bliver herved at bemærke, at der alt den 3die April f. M. var foregaaet en væsentlig Forandring med de i Skrivelsen af 2den April nævnte Operationer, til hvis Understøttelse den ovenomhandlede Expedition var beordret. Den 3die April havde nemlig Krigsministeren fundet sig foranlediget til at beordre den commanderende General, Generalmajor v. Krogh, til „at være forsigtig og Intet at avantürere“. Paa Grund heraf lod Generalmajor v. Krogh, den 3die April f. M., ved sin Stabschef, Oberstlieutenant v. Læssøe, af Commandeur

Garde, ved Capitainlieutenant Muxoll, begjære et Dampskib, i den Hensigt at benytte det til Afsendelse af Contraordre til Generalmajor v. Nye. Dampskibet *Hertha*, ført af Capitainlieutenant Sommer, blev da stillet til denne Tjeneste, og afgik fra Sønderborg Kl. 1 næste Morgen.

Mod Commandeur Gardes Benægtelse, med hvilken den af Capitainlieutenant Muxoll afgivne Forklaring stemmer, er det ikke oplyst, at han er bleven underrettet om Hensigten med denne Sendelse. Heller ikke er Expeditionen til Eckernförde af Generalmajor v. Krogh bleven contramanderet, og det sees af Generalmajor v. Kroghs Erklæring af 26de November f. M. (Actstykket Nr. 4 q) samt af Oberstlieutenant Bæsfærs Forklaring i Reassumtions-Forbøret af 22de December f. M., betegnet med Nr. 48 og acteret under Nr. 4 h. h., at der ikke officielt er meddeelt Commandeur Garde Noget om den indtraadte Forandring i Armeens Bevægelse.

Commandeur Garde, som under det optagne Overkrigsforhør har ytret, „at han ikke har modtaget nogensomhelst Underretning om, eller paa nogen Maade været vidende om, at Generalmajor Nyes Fremrykning var contramanderet, eller at Operationsplanerne vare forandrede, i alt Fald, førend efter den ulykkelige Begivenhed ved Eckernförde“, med Tilføiende, „at han, saakremt han havde faaet nogen grundet Anledning til at antage, at Armeens Operationsplan var forandret, vilde anseet sig pligtig til hos Generalen at andrage paa, at Foretagendet blev contramanderet, men, hvis dette ikke skete, underrettet Expeditionens Chef om de forandrede Forhold“, har i et den 5te Februar d. M. optaget Reassumtions-Forbør, hvorved er fremlagt Gienpart af en af Commandeur Garde til Hans Majestæt Kongen den 4de April f. M. afgiven Rapport, hvori omtales „det nordlige Flankecorpses Standsning“, tilkiendegivet, at han, ved at blive foreholdt denne Rapport, erindrer sig, „at han, den 4de April om Morgenen, fra en paalidelig Kilde, som han ikke mindes, men hvis Paalidelighed han ikke betvivler, da han har gjort Meddelelsen til Gienstand for en Rapport til Hans Majestæt Kongen, har været vidende om, at det nordlige Flanke-

corps var standset"; men at han ikke har anseet denne Standsning af bemeldte Corps for en saadan Forandring i Operationsplanen, at han har holdt den for at kunne have nogen Indflydelse paa den befalede Expedition til Eckernförde, og at han, som Følge deraf, ikke har fundet det fornødent enten at foretage Noget for at bevæge den commanderende General til at forandre Planen til Eckernförde-Expeditionen eller at underrette Commandeurcapitain Paludan om at den ommeldte Standsning havde fundet Sted. Han har hertil føiet: „Kun forsaavidt han virkelig havde haft nogen grundet Anledning til at antage, at Armeens Operationsplan var forandret, hvilket han paa det Bestemteste er vedbleven at han ikke har antaget at Standsningen af Generalmajor Ryes Corps har bevirket, vilde han, saaledes som han tidligere under Forhøret havde ytret, have taget de derved paa pegede Forholdsregler."

Med Hensyn til bemeldte Tilførsel i Forhøret den 5te Februar d. N., har han isvrigt i sit til Generalkrigsretten indgivne Indlæg, dateret den 19de Marts d. N., ytret: „at han ikke har meent, derved at give nogen Erkiendelse af, at han erindrer, den 4de April f. N. at have haft den nævnte Kundskab, men kun, at han af Udtryffene i Rapporten seer, at han dengang maa have vidst det deri Omskrevne". At det kunde gaae ham af Minde, har han meent, var saameget mere undskyldeligt, da der vare hengaaede over 6 Maanedes inden Erklæring forlangtes af ham i dette Punkt, hvorpaa han aldrig har henvendt nogen særdeles Opmærksomhed, og da det kom an paa en Tidserindring om nogle faa Timer, i hvilke han havde været særdeles overlæst med Forretninger. Han har derhos, med Hensyn til, at han tidligere havde ytret under Forhøret, at han, om han havde vidst, at Generalmajor Ryes Fremrykning var beordret standset, vilde gjort den commanderende General opmærksom paa Expeditionens Udforelse paa anden Maade og i alt Fald givet Commandeurcapitain Paludan Underretning om den forandrede Operationsplan, henholdt sig til, at han derved kun har talt om hvad han vilde have iagttaget, naar han havde faaet Kundskab om en „beordret" Standsning, men at den om-

meldte Rapport kun viser, at han har kiendt en factist Standsning, og at han ved denne Forklaring kun har havt for Sie, hvad der burde skee, naar Operationsplanen blev forandret. Han har fremdeles støttet sig paa, at han havde meent sig berettiget til at antage, at han paa officiel Maade vilde blive underrettet derom, dersom Armeens Operationsplan blev forandret. Den ommeldte Forklaring er derhos af ham paaberaabt som Beviis for, at han har omtalt General Ryes Standsning som eenstydig med Hovedoperationens Opgivelse, med Tilføiende, at endog en beordret Standsning af det Nyeske Corps let vilde kunne have fundet Sted uden at Operationsplanen var forandret. Efter hans Forsikring er han sig bevidst, at han først efterat Ulykken i Søernsørde var hendet, har erfaret, at Standsningen, hvilken han ved Underretningens Meddelelse maa have anseet som midlertidig, var en Følge af Planens Opgivelse.

Dernæst har Commandeur Garde henviist til, at han, ifølge Indholdet af en Rapport fra ham af 5te April 1849 til den commanderende General, acteret under Nr. 4 t, havde givet Ordre til at beholde Alabenraa i vor Magt, og at den endnu den 5te April var besat af vore Søfolk, men at denne Ordre vilde være hensigtsløs, hvis han ei havde ventet, at Foreningen endnu skulde finde Sted. Han har fremdeles, til Styrke for, at han ikke har antaget, at Operationsplanen var opgivet, paaberaabt den af hans Adjutant, Premierlieutenant Hedemann, under Alerassumptions-Forbøret af 29de November f. A., afgivne Forklaring, at han ikke var vidende om Diemedet, i hvilket Dampskibet Herttha under Capitainlieutenant Sommer, den 4de April f. A., blev assendt med en Officier til General Rye, og at han, som bemeldte Dag var i Commandeur Gardes Følge, heller ikke i Alabenraa erfarede noget om den givne Contraordre. Da Commandeur Garde derhos har betragtet Angrebet paa Alabenraa som langt vigtigere end Expeditionen til Søernsørde, hvilken han kun vil have betragtet som en Alarmering, har han ikke fundet grundet Anledning til at opspøge den commanderende General eller hans Stabschef, men meent, at han

burde begive sig til Aabenraa, hvor muligvis Forandringer skulde gøres i de givne Befalinger. Derefter har han, næst at ytre Uvisshed om, hvor Generalen eller hans Stabschef til den omhandlede Tid var at finde, henholdt sig til, at det var Generalens Pligt at give ham Underretningen, og at et Spørgsmaal af ham som Inferieur maatte ansees indiscret og umilitairisk, især paa en Tid, da det maatte være vigtigt, ikke at give nogen Anledning til Forestillingen om at Armeen ikke blev tilbørligen understøttet af Svmagten. Endelig har han henholdt sig til, at Generalmajor v. Krogh, ikke alene i den til Krigsministeriet den 9de April f. A. afgivne Erklæring er gaaet ud fra, „at Expeditionen ikke kunde, efter det omhandlede Troppercorpses Tilbagegang, ansees for overflødig“, men i den ovennævnte Erklæring af 26de Novbr. 1849 endog har ytret, „at Expeditionens Udførelse var ønskelig og vigtig for Armeen, ogsaa efterat det var besluttet at rappellere General Nye“; hvorefter formeenstligen maa kunne skionnes, hvorledes Svar paa en Forespørgsel fra Commandeur Garde i den berørte Henseende vilde have udfaldet.

For Commandeur Gardes Vedkommende bliver først hans Forhold med Hensyn til Udfærdigelsen af den omhandlede Ordre til Expeditionens Foretagelse at tage under Behandling.

Hensees nu til Bestaffenheden af hans Stilling ifølge den ham under 19de Marts f. A. fra Marineministeriet tillagte Ordre, havde det været ønskeligt, at han, efter den Anledning, som den trykte Instruction af 1849, 1ste Capitels 1ste Afdeling § 17, 2, giver, ikke havde undladt, i den Samling, hvilken han den 2den April f. A. bivaanede, at gjøre opmærksom paa de Omstændigheder, der maatte skionnes at være ugunstige for det paatænkte Foretagende og at kunne give Anledning til Betænkelighed ved Udførelsen af den i Samlingen forelagte Plan. Den paa den Aarstid stadigen herskende østlige Vind, og at Krigsstibene, som kun i meget kort Tid havde været ude, vare besatte med Mandskab, som for den største Deel var usøvet, vare Betragtninger, som herved

især maatte frembyde sig. Det Niemed, som Commandeur Garde, ifølge den af ham afgivne Forklaring, antog at Foretagendet havde, burde derhos have foranlediget ham til at gjøre den commanderende General opmærksom paa, at det, naar der tilsigtedes ved Expeditionen at fremkalde Frygt for en Landgang, om end ikke det til et saadant Foretagende fornødne Mandskab kunde medgives, maatte være nødvendigt at flere Transportskibe end de 3 Jagter, der deeltog i Expeditionen, medfulgte.

Hvad dernæst angaaer Affattelsen af Ordren til Expeditionens Chef, da paalaae det Escadrechefen, ifølge Sagens Natur og Forskriften i Instructionens 1ste Cap. 1ste Afd. § 5, at give Ordren i saa klare og bestemte Udtryk, at ingen Mistydning deraf var at befrygte. Han burde derfor, inden bemeldte Ordre blev udfærdiget, have forskaffet sig nøiagtigere Kundskab om hvad Hovedsæmmedet med Expeditionen var, end han ifølge hans afgivne Forklaring kan antages at have haft, hvortil han ved at blive kaldet til den ovennævnte Samling den 2den April f. N. havde Afgang; hyorefter Indholdet af Generalmajor v. Kroghs Skrivelse af 2den April f. N., ved Udfærdigelsen af Ordren til Expeditionens Chef, burde være nærmere udviklet, for at det med fuldkommen Tydelighed kunde sees, hvad der ved Expeditionen væsentligst tilsigtedes, hvortil da maatte knyttes det, som kun betingelsesviis blev at udføre. Ifølge Commandeur Gardes Ytring har han, da han udstedte Ordren, kun tænkt paa en alarmerende Demonstration. Det fremgaaer nu vel af Ordren, saaledes som den er affattet, at Alarmeringen derved er anseet som Hovedhensigten, men det, som i Ordren indeholdtes om visse Tidspunkter, navnlig naar Efterretning ventedes at skulle indtræffe i Flensborg, maatte dog fremkalde Forestilling om, at Expeditionen skulde væsentligen understøtte et vigtigt samtidigt Foretagende til Lands, og den Bestemmelsen om Alarmering tilføiede Befaling angaaende et Angreb er knyttet til Forskrift om, at Batterierne muligt bleve at tilintetgjøre, hvorhos i Forbindelse dermed er nævnt et Forsøg paa at sætte sig i Besiddelse af Eternærde og at tilintetgjøre eller medtage alt Forraad,

som Fienden der maatte have efterladt. Anvendelsen af den Styrke som bestemtes til Udførelsen af Expeditionen, kunde derfor, efter Ordrens Indhold, ikke være indskrænket til Opnaaelsen af hiin Hovedhensigt, men der maatte, ifølge Ordren, ogsaa ske et Angreb, som kunde svare til det derefter nærmest angivne Formaal, nemlig at tilintetgjøre Batterierne og at forsøge paa at komme i Besiddelse af Byen. At Indholdet af Ordren saaledes ikke fuldkommen svarer til hvad der, efter Commandeur Gardes Ytring, har været tilfaldet ved den, kan, i Betragtning af, at den af Commandeur Garde som Escadrechef er udfærdiget, ikke uafskylsdes ved, at den har sin Grund i Generalmajor v. Kroghs Skrivelse af 2den April f. M.

Angaaende de Recognosceringer af Fjorden, som have fundet Sted inden Expeditionen blev foretagen, har Commandeur Garde ikke kunnet give Expeditionens Chef speciel Underretning; thi den Rapport, som Capitain Mischund derom har afgivet den 14de Marts 1849, er indgivet til Marineministeriet, og har ikke været i Commandeur Gardes Besiddelse, da Expeditionen tog sin Begyndelse, og den til Commandeur Garde den 23de Marts f. M. af Capitain Prossilius indgivne Rapport om den af ham bemeldte Dag foretagne Recognoscering, der desuden ikke oplyste Noget, som kunde være af Vigtighed for Expeditionen, var den 25de næstefter indsendt til Ministeriet.

Derimod maa det misbilliges, at han, efter at have faaet paa-lidelig Underretning om, at det nordlige Flankecorps var standset, Intet har foretaget med Hensyn til den befalede Expedition til Ekernfærde.

Ligesom han nemlig, inden Ordren af 3die April f. M. blev udfærdiget, burde have forskaffet sig nøiagtig Kundskab om, hvad det endelige Hovedøiemed med Expeditionen var, saaledes burde han ogsaa ladet dette faae Indflydelse paa Hensynet til, om der maatte blive Anledning til nogen Forandring af Ordren til samme, og hiin Underretning maatte da, uagtet det ikke var ham meddeelt at der var udstedt Ordre til Standsningen af forbemeldte Corps, om

hvilket der dog, ifølge hvad han tidligere har forklaret, maatte være Anledning til at antage, at det skulde medvirke til den Hovedplan, hvis Udførelse skulde understøttes ved meerbemandede Expedition, foranledige ham til Tvivl om den vedvarende Hensigtsmæssighed af denne, naar han tilbørlig lagde Mærke til, hvad der indbefattedes i Ordren, og herpaa burde han være opmærksom.

At den for Expeditionens Udførelse ugunstige Wind endnu fandt Sted paa den Tid, han erholdt hiin Underretning, maatte især bevirke, at han ikke lod den ommeldte Forandring upaaagtet.

Med Hensyn hertil havde det først og fremmest været hans Pligt, hos den commanderende General eller hans Stabschef, om hvis Opholdssted han ifølge sin Stilling burde ikke være uvidende, at søge de fornødne Oplysninger, for derefter at tage de Forholdsregler, som efter Omstændighederne maatte findes fornødne, og ikke, med Tilfidsættelse af denne Forsigtighed, have handlet efter den Anskuelse, han vil have opfattet af Forholdet. Selv efterat han den 4de April f. A. om Aftenen var vendt tilbage fra Abenraa, vilde endnu Iværksættelsen af et hertil sigtende Skridt have kunnet bevirket Forandring af Expeditionen, og den Anskuelse af Forholdet, som han til den Tid vil have næret, kan ikke tilstrækkelig retfærdiggjøre Undladelsen af de Skridt, hvorved han kunde have opnaaet Visshed om hans Anskuelse var rigtig. Den Betragtning, at han, naar Hovedplanen for Expeditionen var forandret, maatte derom kunne vente Meddelelse fra den commanderende General, kan ikke være afgjørende til hans Undskyldning; thi som Høistbefalende over Søstyrken maatte han selv være eftertænksom med Hensyn til Alt, hvad der vedkom Foretagendets Udførelse til Søes, og være forpligtet til at drage Omhu for Skibenes Sikkerhed. Han maatte have en særdeles Opfordring dertil i den Betænkelighed, som han, formedelst den paa den Tid, da han erholdt hiin Underretning, endnu staaende stærke østlige Wind, maatte finde ved Udførelsen af Expeditionen til Eekernfærde, forsaavidt et Angreb af den ovennævnte Beskaffenhed paa de i Fjorden anlagte Batterier derved var befalet.

At der dog kunde være Anledning til Expeditionens Foretagelse for at alarmere, kan ikke med Føie siges, naar hensees til Forskiellen mellem en Alarmering, hvis Diemed er at understøtte et Hovedangreb paa Fienden, i hvilket Tilfælde Noget maa voves, og en Alarmering, der kun skeer for at forurolige Fienden, i hvilket sidste Tilfælde ikke bør vælges uden en beqvem og efter Sandsynlighed farefri Leilighed. Hvilken Beslutning der iøvrigt af den commanderende General kunde ventes fattet, naar Commandeur Garde i den ommeldte Henseende henvendte sig til ham, kommer herved ikke i Betragtning, da der kun er Spørgsmaal om, hvad der fra hans Side ikke burde undlades for at bevirke Forandring i den angaaende Expeditionen tagne Beslutning, hvortil der paa den Tid, da han fik hiin Kundskab, endnu var levnet tilstrækkelig Leilighed. Ved Undladelsen af, i Anledning af den ham, ifølge hvad han har erkendt, fra en paalidelig Haand meddeelte Underretning, i den forebemeldte Henseende at foretage nogetsomhelst Skridt, har han vrist en ikke ringe Grad af Mangel paa den Eftertanke, hvortil Forholdene særdeles opfordrede ham.

Ved Bedømmelsen af det, som Søkrigsprocureuren har imputeret Commandeurcapitain Paludan, bliver at tage Hensyn til hvad der alt er anført om den ham til Udførelsen af Expeditionen tilsatte Ordre af 3die April f. N. Det er da bemærket, at der i samme indeholdes en bestemt Befaling til Alarmering samt til Angreb paa Batterierne, hvorved er forudsat Muligheden af, at Batterierne tilintetgjordes og Byen for en kort Tid blev besat. Til at fortsætte Alarmeringen, som af Ordren maatte skienes især at være af Bigtighed for Arméens Operationer, manglede ikke Midler, uden at det blev nødvendigt derved at udsætte de til Expeditionen bestemte Skibe for nogen Fare. Allerede Skibenes Ankomst i Fjorden den 4de April f. N. om Eftermiddagen maatte tjene til at fremme dette Diemed. Ifølge de oplyste Omstændigheder kunde der til den Tid ikke foretages videre, end skeet er, til at bringe Ordren til Udførelse. Den Omstændighed, at Commandeurcapitain Paludan ikke nægtigt har fulgt den i Ordren angivne Tid, kan

ikke bevirke, at han maa ansees ikke at have havt Frije til at ansee den Deel af Ordren, som angik Angreb, som en bestemt Befaling; thi Tiden til Angreb nævnes i Ordren ubestemt. Om Alarmeringen, med hvilken Befalingen om Angreb er sat i Forbindelse, siges nemlig, „at den maatte **helst** foregaae saaledes, at Efterretningen indtræffer ved Daggrø den 5te i Flensborg.“ „Den **bedste** Tid vil altsaa være ved Midnat, men da det maaskee er umuligt at foretage noget i Nattens Mørke, **kunde** Alarmeringen **maaskee** begynde om Aftenen sildigt og fortsættes saasnart det gryer ad Dag.“ At den med Angrebet forkyndte **Hensigt**, „at alarmere“, skulde have viist Commandeurcapitain Paludan, at intet alvorligt Angreb skulde foretages, kan ei heller med Frije siges; thi han havde Frije til at antage, at et vigtigt Diemed laae til Grund for Alarmeringen, hvilket ogsaa er antydnet i Ordren, da det hedder, at Hensigten er at hændrage Fiendens Opmærksomhed mod Syd. Ved imidlertid at tage Beslutning om Maaden at udføre Angrebet paa, paalaae det Chefen at have Hensyn til de Omstændigheder, hvorunder han befandt sig, idet der herskede en østlig, altsaa paalands Vind, og Mandskabet paa Krigsskibene var næsten aldeles udøvet, samt at have den Chefen i et Orlogsskib, i Søkrigsartikelsbrevet 8de Januar 1752 § 747, givne Forskrift, „ikke uden Mulighed og Nødsnød at hazardere sit eget Skib og Folk“, for Die.

Han burde derfor ikke med Krigsskibene have ankret under Batteriet B, før end Batteriet A aldeles var bragt til Taushed. Ved at iagttage dette, vilde Dampskibene, ved at indtage Plads paa den østlige (mod Batteriet A vendte) Side af Seilskibene, have været beskyttede mod Ilden fra Batteriet B, og Seilskibene havde da, naar Angrebet paa det sidstnævnte Batteri mislykkedes, kunnet trække sig ud af Kampen, hvilket med den østlige Vind, der var mod Land, var af største Vigtighed.

I alt Fald maatte, fremfor den, efter Overveielse med de øvrige Skibschefer, valgte Angrebsmaade, med Krigsskibene for Anker at angribe begge fiendtlige Batterier, saaledes, at der kunde dou-

klæres, Angrebet være skeet paa den Maade, at hvert af Krigsskibene angreb et af Batterierne, naar kun hvert Skib havde lagt sig udenfor det for samme valgte Batteri, og ikke taget Plads indenfor samme. Ved hiin Angrebsmaade er det vel tilfigtet, at give Angrebet en forøget Styrke; men ligesom denne Fordeel maatte formindskes, ved at det dobbelte Antal Kanoner skulde betjenes af det samme og især af et næsten aldeles uøvet Mandskab, saaledes maatte det ogsaa skeen, at den Paalandsvind, i Forbindelse med bemeldte Mandskabs Beskaffenhed, gjorde det høist usikkert, at kunne trække sig ud af Ilden, hvis det blev nødvendigt, og at det kunde blive umuligt, naar Taffeladsen blev forskudt og Rulingen tiltog saameget, at de medgivne Dampfskibe, om de end bleve ubeskadigede, ikke kunde slæbe, og ei heller Warping kunde anvendes.

Et Ordren indeholdt Bestemmelse om, at Dampskibene ikke uden den højeste Nødvendighed maatte bringes i Floen, maatte give saameget mere Anledning til, ikkun at iværksætte Angrebet paa en saadan Maade, som gav rimelig Udsigt til, at Sejlskibene ved egen Hjælp kunde trække sig ud af Kampen.

Det maa derfor misbilliges, at Chefen for Expeditionen valgte en Angrebsmaade, hvorved Skibene, naar der indtraf noget Uheld, hvis Mulighed, efter de ovennævnte Omstændigheder, maatte kunne indsees, vare hindrede fra at komme ud af Ilden.

Ogsaa med Hensyn til den gjensidige Virkning af Batterierne og Skibene, var det en ikke vel valgt Plan, at ville lægge Skibene midt imellem Batterierne, 14—1500 Alen fra hvert, efterdi Batterierne paa denne Afstand næsten altid maatte kunne træffe Skibene med god Virkning, medens Skibenes Ild, især med uøvede Folk, maatte være meget usikrere og uvirksom mod Batteriernes Jordvolde, og paa det Sted, hvor Skibene bleve lagte, maatte man efter Afstanden antage, at Ilden rettet mod A vilde være af ringe Virkning, i hvilken Henseende bemærkes, at Commandeurcapitain Paludans Anbringende i Indlæg af 9de Marts d. A., at Batteriet A af Skibene magesigt blev rækket med vaterpasse Skud, ikke understøttes ved hvad der under Forhøret om Skydningen er for-

klaret, og om end Virkningen mod B, i den kortere Afstand fra dette Batteri, kunde ansees for virksommere, maatte der dog tages Hensyn til, at Skibene paa Bøger Val i den Afstand fra Grunden, som Af sætningen paa Kortet Nr. 4 c a og 4 g udviser, kom i en meget betænkkelig Stilling.

For at sikke sig Hjælp, naar den maatte behøves, burde i alt Fald den Forsigtighed være iagttagen, at henlægge de tvende største Fartøier, med fornødent Mandskab, tildeels fra Dampskibene, med Barp og Barpanter lagte i Sikkerhed, under Dampskibenes Beskyttelse, udenfor Skudvidde af Batterierne, hvilke da kunde Vindriet fra Skibene have været rede til, uden Ophold, paa givet Signal, at kunne bringe Skibene Barp. Ved den fulgte Angrebsplan, hvor det var Hensigten at doublere, kunde de i forebemeldte Henseende fornødne Folk vanskeligen undværes; men den nævnte Forholdsregel var dog saa vigtig, at den, selv under Udførelsen af bemeldte Plan, burde været fulgt.

Gienstanden var derhos af den Vigtighed, at Chefen ikke burde have undsladt, i Medfør af den Skibene medgivne Instrux 1 Cap. 1 Afd. § 3, sammenholdt med Søkrigsartikelsbrevet 8de Januar 1752 § 177, 195 og 730, at afholde et Skibsraad, og derved forholde sig paa den i bemeldte § 3 af Instruxen foreskrevne Maade. Naar i en saadan Samling de Spørgsmaal, som den Chefen tilhændekomne Ordre gav Anledning til, klart og tydeligt vare blevne fremsatte, og Medlemmerne af Skibsraadet derefter vare blevne opfordrede til, efter deres Samvittighed og bedste Indsigt at afgive deres Mening, som derpaa var bleven indført i Protocollen, maatte det kunne have været at vente, at en nœiagtigere Overveielse mellem Skibscheferne havde fundet Sted, end der ved Samlingen i Chefsmødet den 5te April f. A. om Morgenens er opnaaet, og Chefen havde da med større Sikkerhed kunnet tage sin Beslutning.

Mod bemeldte Instruxes Bydende i § 15, samt Søkrigsartikelsbrevets Forsskrift i den 153de og 729de §, har dernæst Chefen handlet ved den tagne Beslutning, at Dampskibene ved Angrebet skulde med deres forreste Kanoner kaste Bomber paa Batte-

riet B, hvilket var afvigende fra Ordren, hvorefter Dampskibene ikke uden den høieste Nødvendighed burde udsættes for de fiendtlige Batteriers Ild, og det er i det Foregaaende bemærket, at idetmindste Dampskibet Hella har lidt Skade inden Dampskibene bleve kaldte til Hjælp for Krigsskibene.

Da det, naar det blev fornødent at bringe et af Skibene ud af Kampen ved Bugsering, ikke forud kunde vides, fra hvilken Side Bugseringen rettest skulde skee, burde der, med Hensyn til Anvendelsen af Bugseringsmidler, været truffet Afstale om det Fornødne i saa Henseende, i Særdeleshed angaaende ved Signaler at bestemme hvorledes Bugseringen, naar den blev fornøden, skulde iværksættes.

Foruden at der dernæst i den Tid, som ved Parlamenteringer beholdtes til Baabenhvile, havde været Leilighed til, i et samlet Krigsraad at tage en nærmere Beslutning, hvortil Chefen ved Instruct. § 3 og Søkrigsartikelsbrevets § 14 og 177 var opfordret, burde den være benyttet til, ved Hjælp af Winden eller ved Warp, at bringe Linieskibet ud i en saadan Afstand og Stilling, at der fra samme derpaa kunde blive virket for Fregattens Frelse.

Forsaavidt det er opgivet, at den brugte Fremgangsmaade, at indlade sig i Parlamentering med Fienden, væsentligen tilsigtede at redde Fregatten Gesion af den mislige Stilling, hvori den var kommen, maa det bemærkes, at Chefen med dette for Die da ogsaa skulde have tilsendt Fregatten al den Hjælp af Farteier og Warpegods, som kunde overlades.

Idet dernæst Commandeurcapitain Paludan i bemeldte af ham opgivne Diemed, paa en Tid, da Linieskibet var i uskadt Stand, indlod sig i Parlamentering med Fienden, burde han ikke have undladt at sætte en koet Bestemmelses-Tid, saavel for Svaret, som for Udeveelsen af den i Skrivelsen angaaende Parlamenteringen brugte Trudsel, da han maatte indsee, at det ellers var at befrygte at den givne Henstand vilde af Fienden blive benyttet til Batteriernes Remontering og til at erholde Forstærkning.

At han, da han omsider bestemte sig til at gaae under Seil,

gik iværk med at løste Sværankeket, istedetfor at stille det fra sig, var urigtigt, da den Tid, som dertil uden væsentlig Nytte medgik, og i hvilken Fienden fik Leilighed til at odelægge Skibets Takkeladse, under de Omstændigheder, hvori han befandt sig, kunde være anvendt til Skibets Frelse. Hvad han til Undskyldning for dette Forhold har paaberaabt er saameget mindre fyldestgørende, som han havde Sværankeket til Afbenyttelse.

Endelig kan det ikke lades ubemærket, at da den Chefen givne Ordre, efter Linieskibets Explosion, af Fienden er funden paa Stranden i beskadiget Tilstand, sees det, at Chefen ikke har iagttaget Forskriften i de trykte Instruxers 6te Afdeling § 150: „med flart Skib til Bataille, steds at lade Skibssecretairen have paa rede Haand alle Papirer af Vigtighed, samlede i en Kasse, betyngget med saamegen Vægt, at den strax kan synke,“ hvilken Forskrift er overeensstemmende med Krigsartikelsbrevet 8de Januar 1752 § 752, der befaler at forebygge, at Ordres og andre vigtige Papirer falde i Fiendens Hænder.

Med Hensyn til den Deel af Sagen, som betræffer Capitain Johan Anton Meyers Forhold, bliver at bemærke:

Det maa misbilliges, at han ikke strax ved Ankringen beslog sine Mærseil, for at de ei skulde tage Vindfang. Naar til Undskyldning herfor er anført, at det var loit, bemærkes, at dette modbevises derved, at Skibet kom i Drift, og uagtet Ræerne vare i Vindens Direction, maae Seilene dog have taget ikke ubetydeligt Vindfang, da det blev nødvendigt at lade Sværankeket falde, for at faae Fregatten til at ligge fast.

Hvad Ankringsmaaden angaaer, da har den ikke været heldig til at holde Bredsiderne mod Batterierne. Det er imidlertid ikke oplyst, hvad der har bevirket, at Fregatten er kommen til at svaie. Vel havde iøvrigt Commandeurchapitain Paludan givet Capitain Meyer Valget imellem at ankre med Spring i Røringen af Sværankeket eller med et Warpanker agterfra; men naar et saadant Valg blev ham givet og han valgte den anførte Maade, nemlig

ved Spring i Nøringen, burde han ikke have undladt Noget, som kunde tjene til at forebygge den Skade, som deraf kunde være at at befrygte, og han maatte da saameget mere have ladet sine Seil beslaae strax efter Ankringen.

Forsaavidt han har forklaret, at der ikke af ham var givet Ordre til Batterierne paa Skibet om Kanonernes Elevation, har han uretteligen henviist til, at ingen Ordre i saa Henseende var givet af Expeditionens Chef; men det er tillige af ham bemærket, at Kanonernes Elevation af ham blev rettet, eftersom han iagttog hvorledes Skuddene ramte, og det er derhos oplyst, at Second-lieutenant Tegner har været oppe i Krydsmerket for i denne Henseende at iagttage det Fornødne. Bugseringsmaaden til Hjælp for Fregatten burde isærveien været omtalt og Signaler derfor af-talte. Dampfskibet Geiser kunde formeentligen da, ved at lægge til paa Bagbordside af Fregatten, naar Warpene til den vare fuldkommen forberedte, have bugseret Fregatten ud af Ilden ind i den sydlige Bugt, bestandig dækket af Fregatten for Ilden fra Batteriet B, og derfra først have taget Fregatten op i Fjorden. Det Middel havde muligt ogsaa staaet Fregatten aabent, at lade Dampfskibet Geiser, da det paa Grund af Skud i Maskineriet maatte fjerne sig, ført Warp ud for Fregatten, ved dens Vortgang af Fjorden, hvorved den i alt Fald var kommen af Veien for Linieskibet.

Hvad der saaledes for Capitain Meyers Vedkommende er bemærket, skjøndes dog ikke at være af den Betskaffenhed, at det for ham kan begrunde noget Ansvar. Under hele Træfningen har han forholdt sig som en ærefærdig Officier, udviist Mod, Riæthed og Udholdenhed, samt ikke strøget sit Flag, for Fregatten Gesson var i en saadan Tilstand, at ethvert Haab om Frelse for samme var tabt. Da han saaledes har fyldesgjort de Fordringer, som i den 752de Ekstrigsartikel ere gjorte i Henseende til et Krigsskibs Forsvar, bliver han at frifinde for Ekstrigsprocureurens Tiltale.

Med Bedømmelsen af den Straffskyld, som paahviler de

tvende andre Saggibne, bliver nu at hensee til hvad der tjener til deres Undskyldning.

Der maa da, for Commandeur Gardes Vedkommende, med Hensyn til hans Forhold med Ordrens Udfærdigelse, bemærkes, at bemeldte Ordre er givet en høi Officier, til hvis Conduite der maatte kunne sættes Lid, og at de Foretagender, hvoraf Fare var at befrygte, dog kun ere nævnte som mulige, hvorfor det maatte være at vente, at det deraf vilde blive undladt, som skjøndes ikke at kunne opnaaes uden vovensynlig Fare for en usforholdsmæssig Opoffelse. — Forsaavidt dernæst betræffer, at han, i Anledning af, at han erholdt paalidelig Underretning om Standsningen af det af General Rye commandeerte Flankecorps, Intet har foretaget, kommer til hans Undskyldning vel noget i Betragtning den af ham nærede Forestilling, at han, naar Hovedoperationsplanen derved var forandret, vilde af den commanderende General, som han maatte ansee sig underlagt, blive givet Underretning derom. Commandeur Garde har imidlertid ved det Forhold, som i den berørte Henseende falder ham til Last, ladet det mangle paa Skønsomhed og Eftertanke, og den Mangel af Midtærthed i Opfyldelsen af de ham som Escadrechef paahvilende Pligter, hvillen han derved har udviist, maa saameget mere paadrage ham Ansvar, som det sees, at han, ved betimelig at gjøre de Skridt, hvortil han, som ovenfor anført, var foranlediget, havde kunnet bevirke, at den omhandlede Expedition ikke var bleven foretagen.

Den Straf, han herfor har forskyldt, findes, i Medfør af den 979de, sammenholdt med den 26de Søkrigsartikel, samt Resolution 28de August 1795 og 2den Februar 1834, sammenholdt med Resolution 14de December 1792, at maatte bestemmes til Fæstnings-Arrest i anden Grad i 2 Maaneder.

Med Hensyn til Bestemmelsen af Straffen for det Forhold, som ifølge det Foranstøttede maa lægges Commandeurcapitain Patudan til Last, maa det komme i Betragtning til Nedsættelse af hans

Straffskyld, at han, som Chef for Expeditionen, energisk er optraadt til Ordrens Udførelse, at han ogsaa i Slaget har viist Mod, Kiærlighed og Rolighed, og at Overgivelsen til Fienden af det ham betroede Skib har havt sin Grund i en efter de indtraadte Omstændigheder uovervindelig Nødvendighed. Forsaaavidt han ved den i Ordrens Udførelse fulgte Fremgangsmaade har paadraget sig Ansvar, kommer derhos til hans Undskyldning i Betragtning, saavel hvad der alt er bemærket om Ordrens Beskaffenhed, som ogsaa, at det sees at have været betragtet som en let Sag at tilintetgjøre Batterierne, og at isærdeleshed 3 ham underlagte Skibschefer have været enige i, at der burde gaaes frem paa den Maade som skeet er. Naar den Commanderendes Mittraa efter med Kraft at udføre en tildeelt Ordre finder en saadan Understøttelse, bliver det mere tilgiveligt, om han i Striden mellem Gresfølelsen og Opsfordringen til Forsigtighed ikke træffer det rette Valg. Dernæst blev det ogsaa, under den lange og med stor Udholdenhed førte Kamp, en Følge af flere tilfældte Uheld, at han bragtes til den Nødvendighed, at maatte bestemme sig til Overgivelse. Endelig har ogsaa denne Saggivne maattet udholde et langvarigt Krigsfangenskab. Disse Betragtninger finder Retten at fortjene særdeles Bægt ved at bedømme Commandeurcapitain Paludans Straffskyld; men Søkrigsartiklerne, som i den 153de Artikel byde en Skibschef at føre Commando som en fornuftig og erfaren Sø- og Orlogsmænd, paalægge i den 729de Artikel den Commanderende, at vise ikke blot Mod og Mandighed, men ogsaa Forsigtighed, og den 730te betegner især den særdeles Tillid, Lovgiveren har sat til den Forsigtighed og Narvaagenhed, som kræves af ham. Dernæst er det i den 747de Artikel isærdeleshed indskræppet ham, „at han ikke uden Mulighed og Rimelighed maa hazardere sit eget Skib og Folk.“ Endelig maa ogsaa Betydeligheden af den ved Forseelsen forarsagede Skade, i Medfør af den 26de og 32te Søkrigsartikel, komme i Betragtning. Ifølge disse Lovbud, og de isøvrigt for Commandeurcapitain Paludans Vedkommende anførte Lovbestemmelser, finder Retten, med

Hensyn til de ovenfor anførte formildende Omstændigheder, at Straffen passende kan bestemmes til Fæstnings-Arrest i anden Grad i 4 Maaneder, i hvilken Henseende de ovenanførte Resolutioner af 28de August 1795, 2den Februar 1834, samt 14de December 1792 komme til Anvendelse.

Sagens Omkostninger, der, ifølge den af Søkrigsprocureuren, i Medfør af hans Instrux af 20de Januar 1792, nedlagte Paa-stand, blive at idømme skadesløst, og hvorunder, i Overeensstemmelse med Krigs-Artikelsbrevet for Landtjenesten ved Sættaten af 29de Juli 1756, § 302 og 757, Salarium for Søkrigsprocureuren og Rettens Gebyr for Overauditeuren, med Hensyn til Sagens Vidtløftighed, bestemmes til 100 Rbd. til hver, blive at udrede af Commandeur Garde og Commandeurcapitain Paludan, hver med det Halve.

Thi Kiendes for Ret:

Capitain Johan Anton Meyer, Ridder af Dannebrog, bør for Søkrigsprocureurens Tiltale i denne Sag fri at være. — Commandeur Hans Georg Garde, Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd, samt Commandeurcapitain Frederik August Paludan, Commandeur af Dannebrog og Dannebrogsmænd, bør udholde Fæstnings-Arrest i anden Grad, den Første i to og Sidstnævnte i fire Maaneder. Saa bør de og skadesløst, hver med det Halve, udrede alle af denne Sag lovlig flydende Omkostninger, hvorunder i Salarium til Søkrigsprocureuren, Statsraad Salicath, Ridder af Dannebrog, 100 Rbd., og i Rettens Gebyr til Overauditeur Suenson ligesaameget.

Saaledes dømt i Generalkrigsretten i Kiøbenhavn den 13de April 1850.

Schønheyder.

H. J. Roefoed.

Efterat denne Dom er af Marineministeren bleven Hans Majestæt Kongen forelagt, har Allerhøjstsamme, under 20de April

sidstl., i Overensstemmelse med Marineministerens allerunderdanigste Indstilling, allernaadigst resoluteret saaledes:

„Vi formilde herved allernaadigst den Commandeur Hans Georg Garde og Commandeurcapitain Frederik August Paulsen idømte Straf, til Fæstnings-Arrest i 1ste Grad, for Førstnævnte i sex Uger og for Sidstnævnte i tre Maaneder, og vil Straffen være at udfaae i Citadellet Frederikshavn.“

„Iøvrigt vorder Generalkrigsrettens Dom stadfæstet.“

Positions Kaart

over
Affairen i Eckernförde Fjord
den 5^{te} April 1849.

Eckernförde

- A nordlige Batteri
B vestlige Batteri, eller Batteri Syd for Byen
C } opkjørte Fæltbatterier
D }
E }
F Linieskibets Sted efter Ankringen
G Sammes Sted da Loddet ved Styrbords
Paldreb gav 24 Fods Dybde
H Sammes Sted da det stod paa Grund
I Fregattens Sted efter Ankringen
K Sammes Sted efter Værpmingens Ophør
L Hekla's og Geiser's Sted da de beskjøde Batt. B.
M Hekla's Sted da det fik Skud i Roret

Tallene angive Dybden i Fæne
Grænse for 1 Fæne

... .. d^o " 2 Fæne
... .. d^o " 3 d^o
... .. d^o " 4 d^o

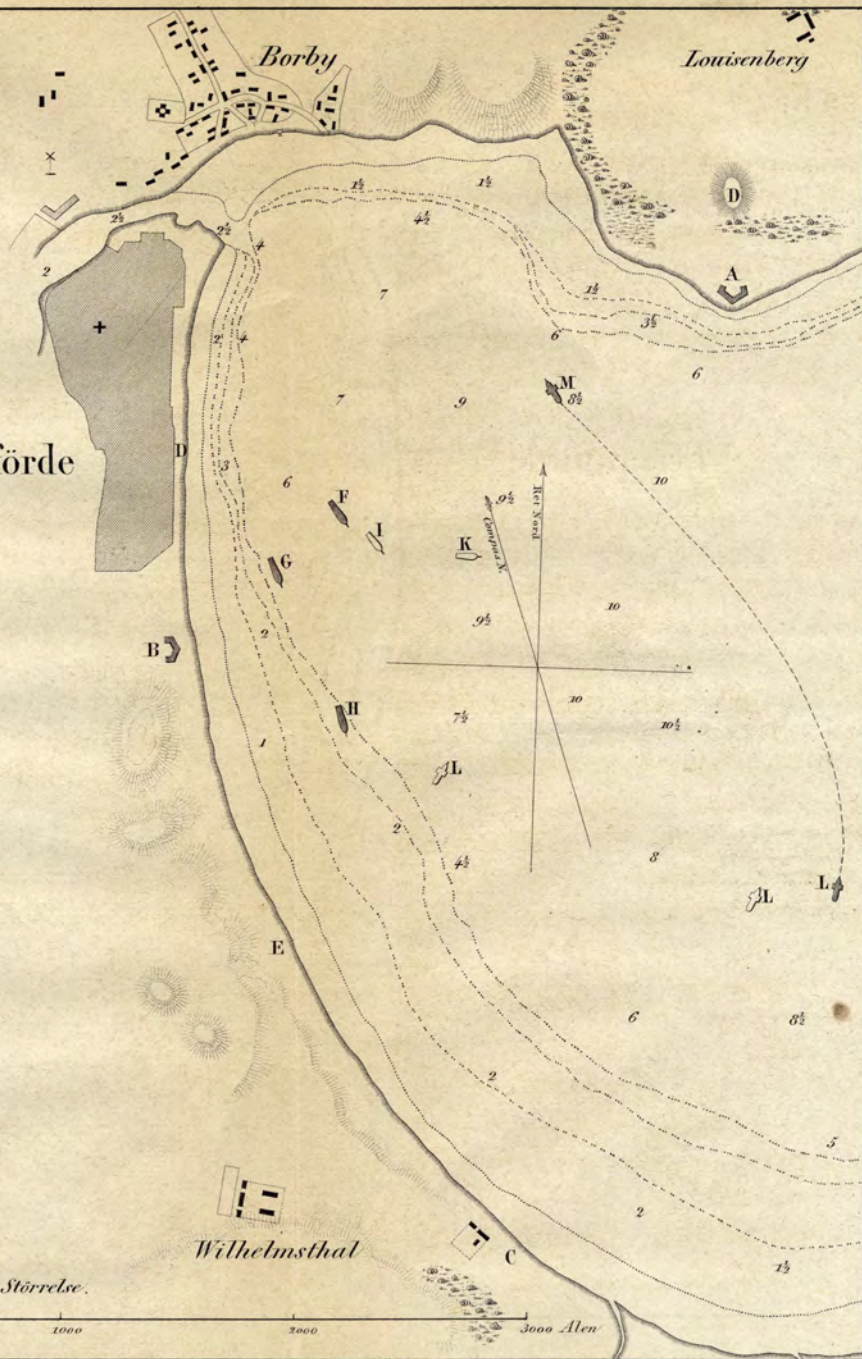
$\frac{1}{20000}$ af den sande Størrelse.

1000 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0

1000

2000

3000 Alen



Iisgangen omkring Grønland.

Grønlands sydligste Punt „Cap Farvel“, ligger paa omtrent $59^{\circ} 35'$ N. Br., og er saa at sige Topunktet for den Triangel, som Landet danner heelt op mod Nord, hvor Grundlinien endnu er aldeles ubekendt. Det Indre af Landet kiende vi aldeles intet til; paa Vestkysten (hvor, efter Capitainerne Graah og Scoresby, de Gamles „Østerbygd“ maa søges) hvor de danske Colonier ere anlagte, kan Indbyggernes Antal ved de forskiellige Etablissementer vel anslaaes til idet Hele 8500 Mennesker. Capitain Graah gik sudfra langs op med Østkysten indtil 65° N. Br. og altsaa indenfor det næsten uigiennemtrængelige Iisbelte, der, fra det nordlige Iishav, driver ned langs denne Kyst, stignet det rigtignok lykkedes Scoresby at arbejde sig giennem Isen, og naae ind til Østkysten paa 60° N. Br. Fra 65° til 60° er denne Kyst ikke undersøgt. Størstedelen af den Iis, der danner dette Belte om Østkysten, forsættes syd om Cap Farvel op imod Sydvestkysten af Landet, hvor den forbliver liggende, ofte lige op til 62° N. Br. og i stor Udstrækning tilføes, indtil den tidlig fremtrængende Winter i det nordlige Iishav standser Iismassens Bevægelse, og Winden da formodentlig befrier Sydvestkysten, og sætter Isen sydester. Flere Grader søndenfor Cap Farvel træffer den paa den mexikanske Golfstrøm, da Størstedelen smelter ved dennes høiere Varmegrad. Hvad der ikke forgaaer maa friste Livet en Stund endnu og under en bestandig Tæring fortsætte Coursen, saa at enkelte Iisfjelde, ofte midt i Arlanterhavet, vise sig for den forbausede Skipper, og hænder Saadant om Natten, har han vel endog i dem seet Vigier. Endnu paa 60° N. Br. og 14° B. Længde, har man truffet saadanne Iisfjelde.

Paa Længden af Cap Farvel styres, ad Grønlands Vestkyst til, ikke nordligere end $58^{\circ} 30'$ N. Br., hvis man ikke ønsker at komme til at manoeuvrere imellem Iisfjodser, hvilke $\frac{1}{4}$ Grad nord-

ligere have været trufne i stor Mængde. Efter at have passeret denne Længde styres i Reglen endnu 40 Mile vesterud, og derfra sættes Coursen saaledes, at man ikke passerer den 62° Bredeparallel paa østligere Længde end 56 til 57 Grader, dersom man vil ind til Colonien Godthaab eller til de nordenfor liggende Colonier. Paa $62\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Br. er der en stor Isblink, eller, med andre Ord, Isen strækker sig her ud over det yderste Kystland, og bliver af Sommerheden frareven store Stykker, der styrte ud i Vandet og derpaa, som Isflober og smaa Isfjælde, med Strømmen drive i nordlig Retning langs op med Kysten. Paa omtrent 67° N. Br. drive disse igiennem det Smalleste af Davy's Strædet, hvilket her er 40 Mile bredt, og fortsætte deres Cours indtil 68 Grader, hvor en Strøm fra N. D. sætter dem over mod den nordamerikanske Kyst i Almindelighed i retvisende N. E. Retning, og i N. N. V. Retning, naar der er haard Kuling og Sø fra Syd. Indtil denne Bredegrad er Kysten af Grønland afbrudt ved store Fjelde, og er som oftest høi og steil. Nordenfor danner Kysten en stor Mængde Øer, hvilke naae en 12 Mile nordpaa og saa langt østerefter man har været, samt danne tillige Sydsiden af den store Diskobugt, der naaer en 15 Mile østerefter og 12 Mile nordpaa. Paa Østsiden af denne Bugt ligger Jacobshavns Isfjord, der strækker sig langt østerefter og er opfyldt med Is. En Mil fra sit Udløb afsætter denne Fjord en svær Arm sydester, der er saa fuld af Is, at denne har strakt sig ud over den smalle Tunge, der adskiller Armen fra Diskobugten, og engang i Tiden vil danne en Isblink. I Jacobshavn's Isfjord er der en evig Buldren og Bragen, og store Isfjælde udgaae uophørligen fra den; disse drives af Strømmen vesterefter i Bugten, og danne her det vidunderligste Prospect; midt i Sommerheden seer man de uhyre Masser optaarnede i de kunstigste Former, som idelig stufte Diet og sætte Indbildningskraften i Bevægelse: store udstrakte Paladser, Skibe for fulde Seil og mange andre Figurer glide i broget Mangfoldighed forbi den henrykte Beskuer. Solens Straaler bry-

des i smutte Farver, og Regnbuens Felt lyser fra de store Chrystaller. Undertiden seer man ligesom en Røgsky stige i Beiret fra dem, hvilket er Tegnet til en Kalvning: en stor Isklods river sig løs, styrter med Bragen ned ad de steile Sider, sætter Vandet rundt omkring i stærk Bevægelse, og et Dieblif efter kæntrer ofte hele Fjeldet, ja, vedbliver undertiden at vælte sig rundt, affæltende bestandig flere og flere Stykker, indtil maaskee efter faa Minuters Forløb det hele Fjeld er opløst i et stort Antal mindre Isstykker. En saadan Kalvning er ofte meget farlig for nærliggende Skibe, og man søger derfor sjelden hine Fjeldes Naboskab, uden man er nødt dertil for at undgaae mere sieblikkelige Farer. Disse Isfjelde bane sig nu Bei giennem Diskobugten, eller tilstvinge sig en Passage imellem de mange Der, der danne Sydsiden af denne Bugt. Ofte komme de der paa Grund, staae ubevægelige i længere Tid, og slippe først ud, naar de ved Kalvning ere sønderbrudte. Her seer man ofte Isfjelde der ere 300 Fod høie og af hvilke man antager at kun en Sjettedeel er over Vandet; tænker man sig nu dertil deres store Omfang, saaer man et omtrentligt Begreb om disse colossale Figurer.

Om Vinteren er den store Diskobugt tillagt, og denne Ismasse driver tidlig paa Foraaret ud i Strædet, og forenes da der med de før nævnte Isfjelde. Paa omtrent 68° N. Br. ligger der paa Vestkysten af Grønland en høi kiendelig Ø, kaldet Riffullen, hvorfra en Banke strækker sig tvers over Strædet. Her skal der ofte være tillagt om Vinteren, og naar de engelske Hvalfangere om Foraaret komme hertil, standses de gierne af denne Ismasse, og søge da undertiden at komme tidlig nordpaa, ved at gaae indenom Riffullen. Isen løsner sig først ved Grønland, og driver derpaa over mod Amerika, hvorfor man vil træffe desto mere Is jo længere man fjerner sig fra Grønland. Ude i Strædet træffer man en høist forskiellig Blanding af Is. Her forekomme flade Isklodser af stor Udstrækning, hvoraf nogle ere hvide, sneebedætte og compacte, andre blaalige, skiorere og lettere; de ere vel en fire

Allen tykke, og blive bestandig dreiede rundt og tagne med paa Slæbetoug af de store Jisfjelde, der drive med en betydelig Fart. Med sydvestlig Wind pakker Isen sig sammen, idet Winden og Søen virker mod Strømmen, og der danner sig da en heel uoverskuelig Masse, der er i en frygtelig urolig Bevægelse. Det ene Stykke stødes imod det andet, Søen slaaer derved op over Isen, danner sig en Nebne og skyller ned igjen; ved næste Sammenstød bliver Nebnen større og Søen medtager nogle Jisstumper. Paa denne Maade formindskes Skodjerne i Størrelse og i Antal, og det Tilbageblevne kommer endelig over til Amerika, hvor der bestandig skal ligge Jis. Undertiden omfatter denne Jismasse et eller andet fredeligt Skib, der for en stærk sydvestlig Wind kommer seilende nordpaa og, uagtet al anvendt Opmærksomhed, paa Grund af den stærke Taage, ikke itide har opdaget Søens Brænding paa Isen. Man purrer Frivagten ud, tilføjer flere Seil i al Hurtighed, prøver at vende, men der er ikke Plads, og under Forsøget kommer man, uagtet Skibsførerens Flinkhed, ind i denne Jis, der under Skibets Manoeuvre ogsaa har forandret Stilling. Man overbeier hvad der nu er at gjøre, seer en Jisstrimmel foran sig og aabent Bandede udenfor; der forceres Seil, men det aabne Band er kun et Dieblis Blandværk. Isen sammenpakker sig igjen, og man seer ingen Udvei mere; der holdes Skibsraad, og Bestemmelse tages at tie med Baadene over paa Isen. Sluppen udsættes paa en Jisflodse; men denne venter ikke, trænges bort fra Skibet, og med Anstrengelse bjerges de Folk, der have fulgt Fartøiet over paa Skodsen. Erfaring gjør Klog: man fortsætter Skibet med Bary i Jishager til en stor sneebedækket Jisflodse, der nu er bleven Nabo, sætter Storbaaden ud paa den og bringer i den: Kæjledæder, Kompasser, Proviant, Gangklæder, nautiske Instrumenter og alt hvad der hører til Fartøierne. Imidlertid har Skibet afgivet Prøver paa Styrke ved de voldsomme Stød det af Isen har faaet, og allerede da Bestemmelsen blev taget at forlade det, har det været fuldt af Vand til over Mellemdæksbjelkerne.

Man vover sig ned i Skibet for at bjerge hvad man finder fornødent, indtil man ved Stødene, der hvert Dieblis kaste Gen omkuld, endelig nødes til at tage Afsked med hvad der endnu er ombord. Man indretter sig nu paa Skodsen saa hyggeligt man kan, bestemmer Storbaaden til Natteleie, seer hvormegit Proviant man har faaet med, og finder, at den, naar der sættes Rangon, kan strække til i en fjorten Dage. Til Trøst for dem der have fortviblet, kommer Sluppen drivende mod Jis-skodsen, Fangelinen gribes med Anstrenghelse, og Fartøiet hales op. Matten er ligesaa lys som Dagen; Dagten sættes, og i Lillid til dens Paapasenhed, blunde de Øvrige i Storbaaden, men af og til seer man Hovederne paa eengang fare op over Melingen, naar Baaden af Søens Overstyllen er kastet et Stykke høiere op paa Isen. Endelig bliver Selskabet kied af denne Uro og vil flygte over paa en blaalig, høiere liggende Naboskodsse, men i det samme driver den fra, og man taffer sin Gud, som den længere hen bliver sønderslaaet. Det er i Juli Maaned, men uagtet det største Antal Mennesker maaskee længes efter Jis paa denne Tid, har dette lille Selskab kun altfor meget deraf for Die, idet man dog udregner hvormange Dage den Jisflade, det har valgt, endnu vil kunne holde. Saagen bedvarer hele den næste Dag, og en Mersseils Ruling af Sydvest holder stadig ved. Henad Matten løjer det noget af og det klarer, men man seer kun Jis rundt om; dog lader det til at Isen i Windøiet er mindre compact. Man tænker ikke videre over sin Stilling, men glæder sig kun over hver Forandring i Veiret, og forbereder sig til Alt hvad man vil foretage sig, naar Veiret bedager. En varm Drif af Kaffe, tillabet i en Compasbund, opliver meget, og paa det medfulgte Tr tænkes ikke videre. Kaffen slukker Tørsten, thi om man saa suger paa en Jistap hele Dagen, hjælper det dog ikke, — den er for fersk. Næste Dag bliver Veiret bedre og bedre, Fartøjerne gøres istand; henad Middag er der en svag nordlig Wind, og om Eftermiddagen, lige to Dage efter Ankomsten, sætter man Fartøjerne i Vandet og laber sig til at forlade denne Udflyttergaard. Der stages fri af Isen

med Klarer og Hager, ja, naar dette ikke er tilstrækkeligt, med Hænder og Fødder. Efter flere Timers Anstrengelse befinder man sig i det Frie, har om Middagen, ved Observation over noget opstøet Vand paa Isen, fundet den omtrentlige Brede, og sætter Cour- sen ind mod Land. Allerede den første Nat har Skibet ikke villet blive længere ved Isfloksen, men banet sig Vej længere ind i Ismassen, ja maastee ogsaa skiftet sig derfra. Vi følge et Dieblis med Besætningen i dens to Baade, men i Storbaaden er Glæden for- vandlet til Sorg ved en opdaget Læk; den udbedres noget, og un- der fortsat Øsning kommer man tilligemed Sluppen, efter 24 Timers Seilads, for en Mersseils Ruling af skral Vind, ind til en ubeboet Ø, f. Gr. Simiutarsaal $63^{\circ} 9' N.$ Br., $53^{\circ} 19' W.$ Længde. Her udhviler det trætte Selskab sig i et heelt Ømaal; der findes ferst Vand i Overflodighed og skydes Maager; men Vighed og fæl- leds Eiendom ophører, nu da man ikke længere staaer med den ene Fod i Graven. I et afholdt Raad bestemmes at gaae sydpaa; men formedelsf Regn og sydlig Vind kommer man kun ubetydeligt frem i de første to Dage. Den tredie Dag er der vel god Vind, men tillige tyk Taage, og man sinkes meget ved nu og da at komme ind i en Bugt, hvorfra der da maa krydses eller roes ud igien imod den nordlige Vind; men efter at have seilet denne Dag og den paafølgende Nat, lykkes det endelig den næste Dags Eftermiddag at komme ind til en Coloni, hvor man gjæstfrit modtages, efter en Uge fuld af Farer og Besværligheder.

Paa $68^{\circ} N.$ Br. paa Østkysten af Nord-Amerika skal Strøm- men gaae sydpaa og drive Isen ud af Davy's Strædet, hvorefter da vist den største Masse tilintetgjøres i Golfstrømmen, og deler Skiebne med Isen fra Cap Farvel. Hele denne Isgang finder, i de forskiellige Aar, Sted i forskiellig Mængde; i Aarene 1817 og 1818 skal Isgangen have været størst.

Man føres ikke til Grønland af nogen Passatvind, thi uagtet man vel paa en 10 Dage kan komme til Længden af Islands Vestkyst, saa krydser man dog derfra, paa enkelte Dagter nær, med

torebede Mærseil. Reisen medtager derfor gierne 9 Uger, medens man tilbage til Kiøbenhavn er kommen paa 29 Dage, og, efter mit ringe Kiendskab til Sagen, troer jeg næsten at man hellere kunde besøge Island først, og derpaa benytte Vind og Strøm til at stionse ned om Cap Farvel.

Jo længere man kommer vesterefter, jo høiere man kommer op mod Polen, desto større bliver Magnetnaalens Inclination, og alle Jernmasser i Skibet blive mere magnetiske, og udøve saaledes større og større Local-Attraction paa Compasset. Denne Attraction viste sig i det Skib, hvormed jeg foretog Reisen, kun at have Indflydelse paa Dødscompasset, hvorimod Sladderhanken i Kabyten var aldeles fri derfor. Derved blev der imellem disse Compassers Viisning en Forskiel af to Streger, da vi vare i Tavv's Strædet, og jeg er ved dette ledet til den Tanke, at der ombord i Skibe, indenfor Local-Attractionens Sphære, maatte findes en neutral Linie i Skibets Diametralplan, hvor Local-Attractionen ingen Indflydelse havde, og at den ovenomtalte Sladderhank netop har været ophængt i denne Linie. Ved min Hjemkomst have Flere fundet min Tanke rigtig, men Andre have haft den modsatte Anskuelse, og jeg fremsætter den derfor her til Bedømmelse.

Det er ikke blot Isen der besværliggjør Seiladsen ved Grønland, men ogsaa den saa hyppig indtræffende Taage, og det maaskee i en endnu høiere Grad; men — har man lært, ikke at stole paa Magnetnaalen alene —, veed man at foretrække Brede og Længde-Observationer for simpel Bestiholden, — værdiger man at tage Thermometret med paa Raad, og vælger man en hensigtsmæssig Seilføring i den tykke Taage i Jisfarvandet: da vil man lette og sikre denne Seilads i en betydelig Grad. Efter flere Skibsføreres Mening og efter egne Undersøgelser, vil Thermometret ved Cap Farvel vise under 4° N. og ved Nisskullen under $2\frac{1}{2}^{\circ}$, naar Isen er i Nærheden; dog vil det ikke altid være nøiagtigt, undertiden vil det lede til at dreie for tidligt bi, og undertiden, med stærk sydlig Strøm vil det ikke angive Isens Nærhed. I Taage er det imidlertid det

eneste Middel man har, og da det enkelte Gange kan frelse Skib og Mandskab, maa man ikke undlade at tage Observationer dermed.

Naar Forhaabninger om Udcommando ere glippede og naar Kiebmænds høie Priser have forhindret Søofficerer i at samle Erfaring andre Steder, have enkelte af disse til forskellige Tider, forbildet sig op til Grønland; men den, ved Kystlandets Formation, Landets ubekendte Indre, Beboernes Levemaade og Skikke, de brillante Nordlys der giennefflamme Himmelen under uafbrudte Afverlinger i de stjerneklare Nætter, vakte Interesse for dette Land, som disse bragte tilbage, har fremkaldt Ønsket hos dem at komme derop med en Dragsmand. Kong Christian den Fjerdes Iver for den østindiske Handel foranledigede, at fire Opdagelsesreiser, for at finde en nordvestlig Gienneffart, bleve foretagne til disse Egne, hvilke tillige havde det Siemed at gienffinde Grønlands Østerbygd. De to første foretoges 1605 og 1606 under Admiral Lindenoth, den tredie under en søkyndig Holstener Richardson og den fjerde og uheldigste under Capitain Jens Munk. Siden den Tid er Capitain Graah's Baaderpedition, efter hvad jeg veed, enestaaende fra Marinens Side.

A. T. Ulrich.

Commissions-Beretning om Dampskibskied- lers Sprængning i de forenede nordameri- kanſke Stater, d. d. 30te Decbr. 1848.

(Mec. Mag. Septbr. 1849.)

Beretningen indholder 233 Tilfælde, med et Menneſketab af 2563 eller 11 for hvert, og 2097 Saarede, ſamt et Pengetab af 3,099366 Dollars. Af diſſe Exploſioner indtraf 202 eller 86,7% paa de ſydlige og veſtlige Havn; 146 eller 62,7% paa Miſſiſſippi med Biſkoder, 90, eller 38,6% blot paa Miſſiſſippi alene, 40, eller 17,2% paa Ohio.

Fra 1830 til 1848 incl. rapporteres 198 Sprængninger, eller 10 for hvert Aar, med Tab af 110 Menneſkeliv med 90 Saarede og Tab af 133020 Dollars hvert Aar. 198 Dampſkibe rapporteres ødelagte eller omtrent 10% af det hele Antal Skibe, og dog forgaae flere Skibe og omkomme flere Menneſter, efter directe Forhold, ved den almindelige Seilads, uden engang at tage i Betragtning, at et uforholdsmæssig ſtørre Antal Perſoner benytte Dampſkibsfarten, og at mange Skibbrud af Seilſkibe finde Sted uden at man ſaaer det at vide, paa Grund af ſtor Afſtand eller fordi Saadant betragtes ſom noget der jævnligt hænder eller er en Følge af Naturaarſager, Ingen kan controllere.

Ikke deſtomindre er der hos de Nationer, der have gjort meeft Brug af den mægtige og nyttige ſkøndt farlige Dampkraft, ſøt Trang til at Lovgivningen blandede ſig i Sagen. I England er-
kiendte en i denne Retning nedsat Commiſſion vel Uhenſigtsmæs-
ſigheden af at Lovgivningen blandede ſig i Beſtyrelſen af private
Anliggender eller Eiendom yderligere end den offentlige Sikkerhed
maatte forlange; men erklærede derhos, at Betragtningen af hvad
der ſkøldtes den offentlige Sikkerhed havde ved flere Leiligheder
etableret det Princip, at hvor denne Sikkerhed ſættes i Fare, enten
formedelt Uvidenhed, Gierrighed eller Uopmærſomhed, enten paa

Grund af Mangel paa Kundskab eller Evne til at beskytte sig selv, der bliver det Parlamentets Pligt at stride ind*). Og dette Princip har baade Franskmændene og Nord-Amerikanerne hyldet.

*) Og dog læste man, endnu i 1847, i londonner Tidender følgende i Anledning af Dampskibet *Gridet's* Sprængning paa Themsen s. N.:

Medens et ypperligt Politie værner om vor Eiendom som intet andet Sted, bliver der kun tildeels vaaget over vort Liv. Vel maa enkelte Individuer hverken dræbe eller saare os med Baaden eller paa anden Maade; men Corporationer og Compagnier, octroyerede af Regjeringen, kunne gjøre det af med os og tilintetgjøre os næsten ustraffede. Med Udsigter til en god Dividend kunne de store Entrepreneurer for Mennekeslægten's Befordring fra Sted til andet, sætte Prisen ned til det laveste muligt, ombordtage hele Vogntrain, og fuldstuvede Dampskibe til den yderste Grændse disse kunne indtage; og naar der da hændte en Ulykke, kommer Publicum i forfærdelig Bevægelse, der bliver anstillet Undersøgelser, Besigtelser og Syn, nogle Enker og Faderløse blive overgivne til det Offentlige til Forsørgelse, og er Sagen meget slem, faaer en eller anden Subaltern sin Afsted, eller bliver maastee sat fast; men for det Meste falder det ud til, at der ikke kan lægges Noget Noget tillast, og at tvertimod Alle og Enhver have været særdeles exemplariske og opmærksomme i at opfylde deres Pligter, og efter et Par Dage er hele Sagen glemt og Tingene gaae deres sædvanlige Gang som tilforn.

Udslæggelsen af Dampskibet *Gridet*, den 27de August 1847, et af de Dampskibe der fra April s. N. vare begyndte at fare paa Themsen med $\frac{1}{2}$ Penny Fragt, dette imellem Fox-under-the-Hill og London-Bridge, og som sprang i Luften, medens det indtog Passagerer ved Hungerford Brohoved, idet den Styrbords Skjedel sprang ved at forpladen saavel som Laaget sprængtes fra af Høitryksdampen, — Udslæggelsen af dette Dampskib, fuld af Passagerer, midt paa, hvad man nu kan kalde en af Londons meest befærede Hovedveje, har imidlertid, — uagtet den kun har været ledsaget af et næsten vidunderligt lille Tab af Mennekeliv (5 Døde og 40—50 Saarede), i Sammenligning med hvad det kunde have været under andre Omstændigheder, om Ulykken var indtruffet enten nogle faa Minuter før eller senere, — har imidlertid vækket en meer end almindelig Opmærksomhed.

Eftersom nogle Tusinde Mennesker i Løbet af det sidste Aar, daglig har været udsat for den Fare at stodes tilbøde, sprænges i

Hvilken Character de i saa Henseende nødvendige Love skulle have, vil beroe paa Marsagerne til disse Explosioner og de Forebyggelsesmidler der ere bragte i Forslag.

Luften eller druknes af et Godtkiøbs-Compagnie, „for en halv Penny“, har man for Diebliffet en levende Følelse af at være undsluppen Faren, og nærer en og anden Tvivl, om ikke Godtkiøb i nogle Tilfælde kunde købes for dyrt. Vi vilde benytte denne Zeilighed til at gjøre nogle saa Bemærkninger angaaende Londonnerflodens Forsatning og Befordringen derpaa, som vi ikke et Dieblif tage i Betænkning at kalde en Skændsel for Lidsalderen.

Dampskibet Cricket med samt sit Maskinerie var et Produkt af denne Rappestrib, breven til et Punkt, hvor den bliver farlig for Publicum istedetfor gavnlig. Spørgsmaalet, om det var muligt, med en vis Gevinst at befordre en Masse af et Par hundrede nienneskelige Bæsnere ad en vis Strækning ved Damp, for 1 Halv Penny pr. Persona, blev besvaret bekræftende af visse Spekulanter; men de udelode blot eet Element af deres Calculation — Passagerernes Sikkerhed; Denne var noget aldeles ligegyldigt. Det store Publicums Uvidenhed i alle sige Sager er total og fuldkommen, og som der i en Hovedstad med næsten 2 Millioner Indbyggere altid er en overmaade stor Mængde, for hvem Godtkiøb er en Gienstand, vil ethvert Project med den til Løkkemad svare Regning i pecuniær Henseende. Om et Compagnie fandt paa at tømre noget raadvent Tømmer sammen i Form af et Dampskib og sætte Maskinerie deri, stemplet til at springe ved det laveste Tryk, — og derfor tilbød at befordre det godtroende sorgløse Publicum for 1 Farthing pro Persona to Gange saa langt som det er muligt at gjøre det for 1 Penny, — vilde den usle Masse blive stuvet saa fuld, at der ikke vilde blive en Plet tilovers. Nu er altsaa Spørgsmaalet, om Enkelstes Sierrighed skal have Lov til, uhindret at speculere paa Publicums Uvidenhed, med Visshed for at foraarsage en bestemt Udelæggelse af Mennesseliv? — Vi mene „Nei“. Drab, øvet for at vinde visse Procent af en saa og saa stor Capital, burde virkelig gøres vanskeligere end nu, og ikke kan man sige, at Publicum jo ikke behøver at benytte visse Befordringsmidler, om det ikke har Lyst; thi Massen hverken raisonnerer eller undersøger, eller kan undersøge, om f. Ex. en Dampbaad eller en Jernbane er sikker eller ikke. Der forlanges en vis Priis for at blive befordret en vis Distance; i Tusindvis styrte de

Commissionen angiver følgende Årsager til Dampskibslers Sprængning:

til „Gødtkøbs“-Baaden eller til Gødtkøbsstrainen — selv den Mængde Passagerer giver dem en vis Følelse af Sikkerhed; og det er kun en eller anden sæl Begivenhed der faaer dem til at lukke Øinene op for Sandheden og for Naadenheden af de Materialier deres Liv er betroet til.

Lovene*) have sagtens givet Nogen Opsyn og Control med disse Sager; men Lovene ere bøde Bogstaver, i Praxis overholdes de ikke. Hvem har vel inspiceret og stemplet Ericcets Maskinerie som sikkert, om hvilket man kun veed at det skulde være hidtil uopbrændt selvbesparende. Ingen veed, om Capitainen eller Maskinmesteren var paa deres Post; — det skal være en almindelig Praxis paa Floddampskibene, at lade Maskinerierne fløtte sig selv, i det Høieste overlade til en Fyrhøbers Styrelse, i længere eller kortere Mellemrum efter Omstændighederne; der finder ingen Undersøgelse af Baad eller Maskinerie Sted til visse Tider; det er overladt til Eierens Samvittighedsfuldhed at bruge begge saalange de ville holde sammen; bemærker en Passagerer de tydeligste Beviser for Skibsskædsel, kan man ikke faae den straffet; selv efter en saadan frygtelig Begivenhed som denne sidste, kom der ved den første Undersøgelse Ingen tilfælde paa Regjeringens Vegne, for at tale om eller attestere Maskineriets Tilstand eller Beskaffenhed, eller for at iagttage Undersøgelsen for Publicums Bedkommende, ligesom der ikke heller var Tale om nogen officiel Forholdsregel. Dampskibets Eiere og Maskinfabrikanterne bleve derimod repræsenterede ved dygtige Jurister, rede til at dreie ethvert Indlæg angaaende Publicums Uvidenhed og Publicums Uengstlighed til Fordeel for deres Clienter, i det Høeste for at indvikle og forstyrre Hovedspørgsmaalet saa meget som muligt, for at Vebreidelsen, om der var Grund til nogen, som sædvanlig kunde være paa — Ingen. Hvad Udfigter kan Publicum vel have under saadanne Omstændigheder?

Jo næiere man undersøger Befordringsvæsenet paa Floden desto klarere vil det sees, at de gavnlige Bestemmelser for Befordringsvæsenet paa Landjorden ere ikke bragte i Anvendelse derpaa, fløndt

*) I England som i Grænkfrig, cfr. d. Tidsskr. 1ste Bind Pag. 230, 2det Bind Pag. 343 og 389 og 4de Bd. Pag. 268.

- 1) Utilbørligt Tryk inde i Kiedlen, hvilket lidt efter lidt tager til;
- 2) Utilbørlig opbeholdet Metal inde i Kiedlen;
- 3) Mangler i Constructionen af Kiedlen med Tilbehør;
- 4) Maskinisternes Stiedesløshed eller Uvidenhed.

1) Utilbørligt Tryk inde i Kiedlen, hvilket tager til lidt efter lidt. Resultatet af Commissionens Undersøgelser var nem-

de i en endnu højere Grad bør forbedres. Vi ville giennemgaae nogle Punkter for at vise Modsatningen.

Enhver Omnibus, enhver Kudst og enhver Conducateur har sit Numer, og i Tilfælde af Uforsømmethed, Overlæsning eller Misforhold, er Processen meget summarisk, det Samme er Tilfældet med enhver Fragtinand; og Bevidstheden om at deres Færd er under Control gjør, at de Alle ere ganske høflige og ordentlige: i Forhold til deres Mængde ere Klager meget sjældne. Sammenligner man nu denne Control og dens Resultater med Sagernes Stilling paa Floden: Billethsælgerne og Modtagerne paa Brohovederne og deres Slang ere maaskee de nederdrægtigste og lumpneste Mennesker i hele Staden; hvis de have allermindste Udsigt til at det vil lykkes dem, nægte de at have modtaget Biletter, og forlange Fragten nok engang, og Bedragerier i denne Retning løbe op til et uhyre Beløb; hvor de ikke kunne komme afsted dermed ere de yderlig uforsømmede, og som der ialmindelighed er en fire fem Stykker der hænge sammen, kommer den enkelte Passagerer tilfört; Trudser, plunt Enderter, undertiden virkelig Bold høre til Dagens Orden, og meget saa af disse Tilfælde komme for Retten, thi, for at faae en Dampbaads-Betjent straffet maa man støve en heel Række Betjente op. En Politibetjent er naturligviis aldrig at faae fat paa. Hvad Publicums Sikkerhed betræffer er den overladt til Tilfældet; den eneste Grundse for Antallet af Passagerer er Stibets Glydebøve. Saalænge det kan flyde, stuver Capitainen dem sammen, saalænge der blot er en eneste staaende Plads; Baadens Slingring er ofte forfærdelig. En Bestabigelse ved Maskineriet og den deraf følgende Forstyrrelse vil sende hele Massen tilbunds. Og denne Scene gentager sig hver Time paa Dagen, og medens det ikkun er tilladt at flyde en Omnibus eller en Pyrevogn med et vist Antal Passagerer, tillades det paa en Dampbaad at sammenstuve menneskelige Væsner paa Dækket indtil selve Pengegridskeden begynder at æng-

lig, at alle de Omstændigheder, der have ledsaget de voldsomste Sprængninger, kunne være tilfældede uden nogen pludselig Forøgelse af Trykket inde i Riedlen. Dette lidt efter lidt forøgede Tryk kan da være Resultatet af en tilfældig Svigten ved Apparatet der skal lette det, eller at denne Lettelse med Forsæt er bleven forhindret, netop af dem der skulde føre Ovsigt dermed. Af 98 Tilfælde tilskrives 16, eller $16\frac{1}{2}\%$, denne Marsag.

stes og stoder fra, netop paa Synkepunktet. Alle Omnibusser have deres bestemte Tid, og maae iagttage en vis Regelmæssighed; Dampskibene derimod stoppe hvor de vilde, ja, for ganske nylig har det truffet sig, at de have nægtet at gaae hele Routen, efterat Fragten derfor har været erlagt. Som sædvanligt er her Intet at gjøre. Omnibus-Giere have ikke Tilladelse til at belejre Gaderne med deres Indretninger. Ved Themsen lader det til at Dampbaads-Compagnierne netop gjøre hvad de vilde og bygge deres raadne Anlægssteder ud i Floden hvor dem behager. Kun paa et eneste Sted er der bødet paa denne stadelige, stygge Uorden, nemlig ved Blackfriars, hvor Corporationen har opført et nogenlunde bekvemt Anlægssted — NB. først efterat det behørigte Antal af Hendes Majestæts Undersaatte vare druknede. Man kan spørge sig selv, om vel Themsens to Bredder, hvor man kommer ind i og gaaer ud af Hovedstaden, vel tage sig ud som Indgangen til og Udgangen af en mægtig Hovedstad, en Nations Hovedstad der kan opføre Døkker og anlægge Jernbaner. Bunker af Snabs, paa flere Steder begroede med Ultrud og Sumpplanter, ligeved Handelsens Færdsel; afstyelige Cloaker blottede for Diet og endnu ubehageligere for Næsen; Smuds, Ruiner, Uorden, alskens Uhumshed besudle Bredderne af den Flod der ligesom til Spot kaldes the „Silver Thames“. Bliver der nu klaget, har Lordmajoren ingen Myndighed, og Forbryderne undslippe. Forholdene og de nye Tilstande ere vorede de gamle Anordninger over Hovedet, og ingen nye passende ere etablerede. De gamle Watermen vare forudm ligesaavel holdte i Tømme som Rudskeene paa Landet; Dampene har gjort det af med dem; men ingen Control øves over Dampbaadene der have indtaget deres Plads.

Og saaledes forholder det sig tiltrods for Andragender til Lordmajoren, Skrifters og Blades stadige Erindringer, Scenens Persiflage, Skandskrifter og Smædedigte.

2) Uutilbørlig ophedet Metal inde i Riedlen. Denne Narjag tilskrives ligeledes 16 af Tilfældene. Faren ved Riedlens Overhedelse opstaaer ved Metallens derved frembragte formindskede Sammenhold (tenacity) der gjør det udygtigt til længere at udholde det sædvanlige Arbeidstryk, og ved at selve Metallet bliver en Hedebeholder, der er istand til at frembringe et forøget Quantum særdeles elastisk Damp, saa saare Vandet bliver bragt i Berørelse dermed. Denne Riedlens Overhedelse kan foranlediges ved at man lader Vandet i Riedlen komme til at staae altfor lavt, eller lader Bundfald samle sig paa Bunden. Den første Grund ytrer sin Virksomhed ved at udsætte endeel af Overfladen nærmest Ilden for Hedens Indvirkning, medens den er ubedækket af Vand, og den anden ved at indskyde et kun lidet varmeledende Medium imellem Ilden og Vandet, hvorved Metallet bliver ophedet hurtigere end denne Hede kan overføres til Vandet. I begge Tilfælde siges Metallet at blive forbrændt („burnt“), og om endog ingen alvorlig Følge skulde vise sig til samme Tid som en slig Forbrænding fandt Sted, bliver Metallens Sammenhold (tenacity) dog derved for bestandig forringet, med samt dets Tykkelse, og dets Tendents til at eksplodere høilig forøget. I Riedler, hvor Ildkanaler ere anbragte, er disses Sammentrykkelse den almindelige Følge under disse Omstændigheder. Mangelen af Vand kan nu bidræge fra at Pumperne ere forstoppede, saa at de yde mindre end nødvendigt til Forsyningen; eller fordi de ere ophedede, saa at de give Damp, eller at de ikke ere i Virksomhed naar Maskinerne ere stoppede og Dampen udbløses. Den pludselige Mangel af tilstrækkelig Forsyning, medens Fyrens Intensitet forbliver uformindsket, vil sandsynligen bevirke en Eksplosion, og deraf den større Mængde ulykkelige Tilfælde (8 af 10) der finde Sted umiddelbart efter at man er gaaet an, efter at der har været stoppet for at landsætte, eller reparere. Hvad Bundfaldet angaaer, tilskriver Commissionen Faren derved, enten Frembringelse af Iltens Eksfoliation, der efterhaanden formindsker Metallens Tykkelse, eller Temperaturens svækkende For-

øgelse i Metallet, som de tilstede. — Nogle Slags Bundfald ere særdeles haarde, og disse kunne revne ved usædvanlig Udvidelse, eller Sligt, hvorefter Vandet tilstedes at komme i Berørelse med det overhede og blodgjorte Metal underneden. Commissionen holder det for muligt at Metallet i en Kiedel kan blive utilbørlig opbedet, selv naar det er i Berørelse med Vandet; men slige Tilfælde ere yderst sjeldne.

3) Mangler i Constructionen af Kiedlen med Tilbehør. Omtrent $\frac{1}{3}$ af de ulykkelige Tilfælde tilskrives denne Grund, nemlig a) Mangler i Kiedlens Form, b) Brugen af upassende eller mangelfulde Materialier, c) daarligt Arbejde. Blandt de cylindriske Kiedler ere de uden Ildcanaler de sikreste — hvorimod de med Ildcanaler ere de meest oeconomiske. De Ildgange der gaae giennem begge Kiedlens Ender holdes for de sikreste. Kiedler med smaa Rør ere ikke befundne hensigtsmæssige. Dobbeltkiedler, hvor Vandmasserne staae i Forbindelse med hinanden, have den specielle Fare, at blot en forandret Stilling kan forarsage Explosion. Samlings-Vandrøret er anbragt i Bunden, og naar Dampskibet nu frænger, farer Vandet naturligtvis ned til den laveste Kiedel, og lader den høiere liggende i større eller mindre Grad udsat for Ildens Virkning medens den er ubedækket af Vand. Brugen af Kiedler der saaledes staae i Forening med hinanden formenes derfor at burde ophøre. Samme Fare ere Kiedler med L-Canaler udsatte for. Den Deel af Ildgangen der er ovenover Vandet i Kiedlen er udsat for Ilden uden at være i Berørelse med Vandet. — Kiedler med Dampforsteen (udvidet Dampbeholder), for nemlig at kunne forøge Dampens Hæde, og derved forhindre Fortættelsen i Damprøret og Cylinderen, ere samme Fare underkastede, og det er bestandig den verticale Arm af Ildgangen der sammentrykkes.

Commissionen fraraader ogsaa Dannelsen af smaa Rum til Vand der skal omgives af Ild; idet slige Rum let samle Bundfald og blive utilbørlig opbedede ved at Vandet presses ud af dem ved Dampdannelsen, ligesom ved de smalle Rør.

Riedler af uregelmæssig Dannelse ere nødvendigviis frage, og den Kraft, der virker indeni dem, lige i alle Retninger, maa fordre en cylindrisk eller sphærisk Form.

Commissionsen antager, at støbt Jern ikke længer bruges til Dampkiedler, med Undtagelse maaſkee af den øverste Deel af Kiedlen, hvortil man endnu benytter det til en vis Udſtrækning, tiltrods for Videnskabens og Erfaringens advarende Røst. I 1817 underkastes ſtedes Brugen af dette Material en Commissions Underſøgelse, der paa det Beſtemteſte udtalte ſig derimod. I 1828 blev Bru- gen ſaa vel af Kiedler ſom Rør af støbt Jern udtrykkelig forbudt i Frankrig. Maaſkee ligger den egentlige Grund til det Farefulde ved at den øverste Deel af Kiedlen er støbt Jern, deri, at dette Material udvides i et andet Forhold end det ſmeddede, hvormed det er forenet, hvorved det beſtändig udsættes for at brækkes og revne.

Hvad Materialet i det Hele angaaer, er Kobber vel varigere og ſtærkt varmeledende, ligesom de gamle Materialiers Værdi er ſtørre; men paa den anden Side er Forøgelsen af Temperatur hos dette ſtedſe forbundet med en Formindſtelse af Styrke, idet Quadrattet af Formindſtelse af Styrke forholder ſig ſom Cubus af Tempera- turerne. Imellem Fryſe- og Kogepunktet taber Kobberet nemlig 5% af ſin Styrke, under 550° Fahr. $\frac{1}{4}$, under 580° $\frac{1}{2}$ og under 1300° bliver det en ſeig, kornet, blød, uſammenhængende Sub- ſtans, der aldeles intet Sammenhold har, om det end ikke ſmel- ter aldeles før under 2000°.

Derimod forøges Jerns Sammenhold ved Temperaturen ind- til det naaer ſin ſtørſte Styrke under omtrent 570°, under hvil- ken Temperatur det er 16% ſtærkere end naar det er koldt. Naar denne Temperatur overſkrides*), aftager dets Styrke derimod hurt- tigt. Fabrikationsmaaden har derfor væſentlig Indflydelse paa Jernet's Sammenhold (tenacity): Gientagen Pakning (piling) og

*) Jern, der har været underkadt en Spændingskraft under en Tempe- ratur af ikke over 5—600° Fahr. (og det en Kraft der er — Metallets hele Sammenholdskraft før Pedeningen), vil, naar det atter kiles i Ryt Arkiv. 2den Hæfte, 5te Bd. 3die Hefte.

Øveisning forøger Styrken betydeligt. Nujern (pig iron) med hvidt Brud gav de meest sammenhængende Stænger; klart, graat, sort og mat Jern gav Stænger der vare fra 1 til 5 $\%$ ringere end hine, og en Blanding af alle Slags gav det bedste Resultat, 5 til 10 $\%$ ringere med Hensyn til Sammenhold. Forskiellen mellem Kiedelpladens Styrke, skaaret efter Længden eller tvers, forholdt sig som 10 til 5 $\%$. Naglingen formindskede Styrken $\frac{1}{3}$. Lang Brug under Luftens Indvirkning var forenet med stort Tab i Styrke. Overhedelse foranledigede ogsaa en bestandig Forringelse af Sammenhold af $\frac{1}{3}$. Trykket fandtes at fortynde Kiedelpladerne (Jernpladerne) omtrent $16\frac{1}{2}$ $\%$ af hele Fladen, at finde Sted mindre i ophevede end kolde Prøvestykker, og at derved Pladerne betydelig svækkedes. Brud fandt pludselig Sted under høie Temperaturer, og Sectionen var glat, flad og tyndere og tyndere (tapering). Det fandtes at Kiedeljern kan ikke med Sikkerhed udsættes for et større Tryk end $\frac{1}{3}$ af dets maximum Sammenholdsevne; 12,500 Pund Spænding paa hver $\square$ Tomme af Sammenholdsvnen maa ansees som en sikker Arbejds-spænding paa Jernkiedler.

4) Og endelig og fornemmelig: Maskinisternes eller Stribkanternes Skædesløshed og Uvidenhed; hvilken Marsag tilskrives $32\frac{1}{2}$ $\%$ af det hele Antal Ulykker, uden endda at bringe i Regning hvad under de foregaaende Numere er opført, og som,

med til Luftens ordinaire Temperatur, findes stærkere, ikke alene stærkere end det var før det blev ophevet og spændt, men endog stærkere end det var som ophevet; en Jernstang eller Jernbolt af godt Material vil, naar den i kold Tilstand strækkes efter Længden, til den brydes, ialmindelighed forlænges $16\frac{1}{2}$ $\%$ af sin oprindelige Længde, hvorimod den, under en Temperatur ei overfligende 400° og under samme Kraftanvendelse, kun vil blive forlænget 5 $\%$; og dette Princip viser, at der ikke er nogen Fare for at Pladejernnet i en Dampkiedel skulde blive forringet ved en Dampkraft, der vilde bringe Kiedlen under Indvirkning af samme Kraftanvendelse som den vilde bære naar den var kold.

for en stor Deel, kan tilskrives forbryderst Forsømmelse, Uvidenhed eller Slødesløshed, som „utilbørligt Tryk i en Kiedel,“ — „utilbørlig heded Metal i en Kiedel“, og „mangelfuld Construction af Kiedel med Tilbehør“.

De Foranstaltninger, hvorved bødes paa Aarsagerne til Kiedernes Explosion, ere enten mekaniske eller legale.

De første (Sikkerhedsapparater) ere: 1) de som blot melde Faren uden at hæve den; 2) de som bringes til at virke og frie Kiedlen fra Overmaal af Damp, alene ved Damptrykkets Kraft, eller ved Temperaturen, uafhængigt af Trykket; 3) de som bringes til at virke ved Mangel af Vand, i Forbindelse med Tryk, og 4) saadanne som yde Vand uden at angive hverken Tryk eller Temperatur.

De som blot melde Faren, uden at hæve den: f. Ex. den almindelige Hæbert-Prøver (syphon gauge) ved Løsttryks Kiedler; Manometret (Dampspændkraftmaaler) for Høitryks-Kiedler; Glas-Vand-Prøver*), Quinby's sammensatte Vandprøver eller altometer; Sammes Ekstraale-Mtometer og Vaporimeter; Worthington & Bakers Percussion-Vandprøver samt de almindelige Prøvehaner**) og alle de Instrumenter der afhænge af Aabningen af sinne Ventiler til at blæse Alarm.

De som bringes til at virke og frie Kiedlen fra Overmaal af Damp, alene ved Damptrykkets Kraft, eller ved Temperaturen uafhængigt af Trykket, f. Ex. Almindelig Sikkerheds-Ventil; Evans Sikkerhedsvogter, de smeltelige Sliver der bruges i Frankrig, og Wrights Expansion-guard.

De som bringes til at virke ved Mangel af Vand, i Forbindelse med Tryk, f. Ex. Naubs' Sikkerheds-Apparat, Duffs hydrostatiske Ventil, Eastons indvendige Sikkerheds-Ventil.

De som yde Vand uden at angive hverken Tryk eller

*) Brugen af hvilken blev paabudt i Frankrig 1830, og anbefales særdeles af nærværende Commission.

**) Hvis Brug Commissionen fraraader.

Temperatur, f. Ex. den almindelige Fyldepumpe, den subsidiaere Pumpemaskine og Barnums selvvirkende Pumpemaskine. *)

Intet af dem Alle har tilfulde fyldestgjort Publicums For-
dringer til en fuldkommen Sauvegarde mod Kiedelsprængning, —
siger Rapporten.

Lovgivningen bør gjøre Sit ved at befale: at saavel Dampstibs-
skroget som Maskineriet besigttes i en vis Havn for hver Fart; at
Maskinisterne examineres af en Commission, inden de maae tages
i Tjeneste ombord paa noget Dampstib. Dampstibet bør under-
kastets Besigtigelse efter hver Reise.

I det Hele formener Commissionen, at den bedste Forholds-
regel vilde være, at paalægge Dampstibsførere og Rhedere, under
Udfærd efter Loven, svære Skadeserstatninger for Bestadigelse af
Person eller Gods ved Explosioner, enten til de Paagaaende selv
eller den Dræbtes nærmeste Paarørende eller Ven, med Tilføiende,
at Skibet skulde dævre for Skaden; thi derved vilde Eierne blive
tvungne til at anvende de bedste Materialier og det bedste Arbeide,
og betroee Førelsen til de dygtigste, meest paapassende og retsindigste
Personer.

*) Svillen særdeles anbefales af Commissionen.

Dampkraftens hensigtsmæssigste Anvendelse paa Krigsskibe maa anses som den Gienstand der for Diebliffet fortrinnsviis fortjener den dannede Søkrigers dybeste Eftertanke. Fra det Dieblif det var godtgjort, at Skruen kunde træde istedetfor Skobhjul til at fremdrive Skibe, blev det temmelig klart, at der vilde opstaae en Sammensmeltning mellem de ældre Krigsskibe og de nyere Dampskibe. Paa hvilken Maade dette hensigtsmæssigt kunde udføres, lod sig imidlertid saameget vanskeligere angive, saalænge Skruens Anbringelse endnu var saa aldeles i sit første Stadium som det har været Tilfældet indtil i den allersidste Tid. Da heri nu er indtraadt mere Sikkerhed og Fasthed, ligesom det endelig er bragt til at et Skrueskib har overvundet et Hjulskib af samme Kraft, saa maatte det være i høi Grad ønskeligt at see Udførelsen underkastet Kyndiges Discussion, og for muligt at befordre denne er det at Ministeriet her lader offentliggøre efterfølgende, Det tilføjede Afhandling af Capitainlieutenant N. E. Tuxen, denne Gienstand betræffende.

Marineministeriet den 21de Mai 1850.

Nogle Bemærkninger om Krigsdampskibe.

Den udstrakte Anvendelse, Dampmaskinen efterhaanden har erholdt til at bevæge Skibe, henvender ubillaarlig Tanken paa, hvorledes denne Kraft hensigtsmæssigt anvendes til Krigsbrug. En saadan Undersøgelse paatrænger sig især, hvergang et Vendepunkt viser sig i Kraftens Anvendelse, saaledes som nu er givet, ved Indførelse af Skruen, og dobbelt vigtig bliver den, naar ydre Forholde byde at henvende forøget Opmærksomhed paa Søværnet.

Dampskibe befare alle Jordens Have og de vigtigste Floder; regelmæssige Dampskibslinier krydse Oceanet, og man har

lært at overvinde de Banfeligheder, som store Afstande eller Klimaters Forskielligheder frembyde; en giennem mange Aar samlet Erfaring har godtgjort, at de kunne bygges tilbørlig stærke, for at modstaae Oceanets Bølger og Storme, selv naar de have naaet Dimensioner, der, med Hensyn til Længden, langt overgaae tidligere byggede Skibes.

En flygtig Betragtning af forskiellige Dampskibe vil gjøre det isinesfaldende, at der imellem dem indbyrdes er en stor Forskiellighed i Dannelsen, nemlig i Forholdet af Længden, Bredden og Dybden, og som gaaer langt udenfor de Grændser, hvorimellem tilsvarende Forholde for forskiellige Seilskibe ligge. Medens saaledes Længden for store søgaaende Dampskibe sædvanlig er indenfor 6 Gange Bredden, findes den at være 7 à 8 Gange Bredden i Skibe der ere bestemte for engere Farvande, ja paa Amerikas Floder er en Længde af 10 à 11 Gange Bredden endogsaa ikke usædvanlig. En lignende Forskiellighed viser sig ogsaa med Hensyn til Forholdet af Kraftens Størrelse og den deraf følgende Fart. For de bedste søgaaende Dampskibe kan man saaledes neppe regne mere end 11 Miles Fart, medens 12 Mile ei er usædvanligt for Dampskibe paa engere Farvande, og man endog i de meest udmærkede Tilfælde har opnaaet over 14 Mil.

En nærmere Betragtning viser snart, saavel Marsagen til, som Nødvendigheden af en saadan Forskiellighed. Dampkraften opnaaes nemlig kun ved Hjælp af Maskiner der ere meget tunge, og ved en stor Vægt af Brændmaterial. Vægten af disse Gienstande er temmelig nær proportional med Hestekraften; men denne stiger paa den anden Side i et meget større Forhold, end den forøgede Hastighed af Skibet, idet den kan ansees proportional med den tredie Potens af denne.

Det er selvfølgelig en Opgave for Skibbyggeren, at konstruere Skibet saaledes, at Modstanden med given Hastighed bliver den mindst mulige efter Størrelsen, og at bygge det med den mindst mulige Egenvægt af Skrog. Heri er alt Hovedforskiellen, mellem Dampskibe for aaben Sø og for enge Farvande, given, idet de

ringere ydre Kræfter tillade at give de Sidste en fordeelagtigere Form for Modstanden, og at bygge dem langt svagere end Dampskibene for aaben Sø, der maae være konstruerede til at kunne modstaae de mægtige Naturkræfter, for hvilke de jevnligene ere udsatte.

Et andet Hensyn, der har stor Indflydelse ved at lægge Planen for et Dampskib, er den Tid for hvilken det maa være forsynet med Brændmaterial, da dettes betydelige Vægt har særdeles Indflydelse paa Skibets Størrelse og Maskinkraft samt deraffølgende Hastighed. Man vil saaledes finde, at for Skibe paa korte Stationer, er Mængden af Brændmaterial ofte indskrænket til 1 à 2 Etmaals Forbrug, medens Dampskibe for aaben Sø undertiden behøve Brændmaterial for flere Uger, for at kunne udføre deres Tjeneste.

Ergaende Dampskibe maae endvidere være forsynede med en betydelig Reisning, saaledes at de med Fordeel kunne benytte Seil under gunstige Omstændigheder, eller bjerge sig for dem i Maskinens Forfald; hvilket Alt er af mindre Bigtighed paa engere Færvarnde; ja Floddampskibe have endog sædvanlig aldeles ingen Reisning.

Foruden alt det Anførte maa endvidere tages Hensyn til den Last, Skibet skal kunne indtage, hvoriblandt Krigsmateriellet for en Krigsdamper.

Et Exempel vil nærmere oplyse Dette:

Dampskibet *Holger Danske*, med Maskiner af 260 H. K. og Kul for 7 à 8 Dage, antages at gjøre en Fart af 9,5 Mil, naar det er paa sit største Dybgaaende. Dersom man, med samme Dybgaaende af Skibet, vilde indskrænke Kulmængden til at være den halve Tid, eller 3 à 4 Dage, da kunde Skibet modtage Maskiner af 350 H. K., hvormed Farten vilde være 10,5 Mil, og dersom man paa den anden Side vilde, at Skibet, med samme Dybgaaende, skulde kunne have Kul for den dobbelte Tid, eller 14 à 16 Dage, da maatte Maskinen indskrænkes til 175 H. K., hvorved Farten blev 8,5 Mil. Dette viser noksom Betydningen af Fordringen til Kulmængden i et Dampskib.

I Holger Danske er:

Vægten af Maskine og Kul circa 215 Læster (à 4000 Pund)

— — Skroget 283 —

tilsammen 498 Læster

Deplacementet, saaledes som Skibet

afgik udrustet, 590 —

Saa at for alle øvrige Vægte

resterer circa 92 Læster.

Dette er noget mindre end hvad der, foruden Egentyngselen, danner Deplacementet af Briggen Ornen, medens Dampskibets hele Deplacement er omtrent $2\frac{1}{2}$ Gang saa stort som Ornens.

Som et andet Exempel nævnes et Paketskib, byggt i England 1848, og bestemt til en kort Station mellem England og Irland. Med et Deplacement omtrent som Geiser (160 $\mathcal{P}$. R.), men længere, skarpere og mindre dybtgaaende, samt byggt i hurtigste Grad let, har dette Skib en Maskine af 350 $\mathcal{P}$. R., med Kul for omtrent $1\frac{1}{4}$ Dag, og har løbet over 14 Mil.

I dette Skib, der kan betragtes som et aldeles yderligt Exempel, er:

Vægten af Skroget 132,5 Læster

— — Maskinen 127,5 —

— — Kul 25,0 —

— — Meisning og øvrigt Gods 17,5 —

Hele Deplacementet 302,5 Læster.

Heraf sees, hvilken overordentlig Deel Maskinens egen Vægt udgør af Deplacementet.

Uf det Foregaaende vil det formeentlig være indlysende, hvor nøie den Forbindelse er, der bestaaer mellem den Fart, et Dampskib kan have ved Dampkraften, og den Tjeneste, Skibet forøvrigt kan yde, forsaavidt denne afhænger af den Kulmængde og de andre Vægte, Skibet indtager, som af selve Skrogets Vægt, der, navnlig for Krigsdampskibe, maa være forholdsvis stor. Et Damp-

skib kan derfor alene give et godt oeconomist Resultat, naar dets Størrelse, Form og Maskinkraft ere nøie afpassede efter dets Bestemmelse, og kun med Opoffrelse af væsentlige Egenskaber, kan det bringes til at opfylde forstieilige Bestemmelser, som f. Ex. paa een Gang at være Krigsskib og Paketskib.

Naar vi, efter disse almindelige Betragtninger, henvende Tanken paa Dampkraftens Anvendelse til Søkrigsbrug, da er det alene de egentlige Krigsdampskibe, nemlig saadanne, der ere bestemte til at kunne gaae i aaben Sø, for enten at virke selvstændig, eller i Forbindelse med andre Krigsskibe, der skulle være Gienstand for de følgende Betragtninger, da den øvrige Anvendelse af Dampkraft i Sørig, nemlig til Transport- eller Avisoskibe, eller til Defensionskibe, &c., deels gjør de samme Fordringer som dem, der stilles til Paketskibe i samme Farvande, deels opstiller Betingelser, der ere af en saa særegen Natur, at de ei i deres Almindelighed kunne fremsættes.

Ved en saadan Undersøgelse af hvad der fordres, og hvad der kan opfyldes af et Krigs-Dampskib, er det uomgængelig nødvendigt at gaae frem med Maal og Vægt, thi Syngden og Vandets Modstand staae som stadige Bogtere, der straffe enhver Synd mod Naturens Love.

Dampskibet har den Fordeel fremfor Seilskibet, at det indtil en vis Grad besidder Evnen af Stedbevargelse, uafhængig af Vind og Strøm. Vi have imidlertid af det oven Fremsatte seet, at denne Egenskab kiedes ved en stor Opoffrelse i Deplacement, saa at et saadant Skib kun kan være istand til at modtage en ringe Armatur, i Forhold til sin Størrelse, samt at det ligeledes kun kan indtage Kul og Provisioner for en kort Tid. Jo større Fordringer, der gøres til Skibets Fart for Dampen, jo større er atter Opoffrelsen i de nævnte Henseender. Naar Skibet tiltager i Størrelse, formindstes vel denne Ulempe noget, idet Kraften stiger i et langsommere Forhold end Deplacementet for at opnaae samme Hastighed, men selv de engleste Krigsdampskibe paa 600 G. K., hvis Deplacement kan antages at være nærlig som bore Linieskibes, føre

dog kun en Artillerivægt, der er lidet større end Galatheas, og de have neppe Kul for mere end 9 til 10 Dage. For mindre Skibe stiller Forholdet sig endnu ufordeeligere.

Det er indlysende, at et saadant Skib er lidet skikket til at optræde som selvstændigt Krigsskib, da Fordelen af Stedbevægelse ved Damp ikke altid vil bestemme dets Overlegenhed fremfor et kraftigt armeret Seilskib, og det desuden ikke kan holde Søen længe, uden at søge et Depotsted, for at forsyne sig med Kul og Provisioner. Krigsdampskibenes Nytte maa altsaa nærmest søges i at ledsage Eskadrer af Seilskibe, som de kunne følge under Seil, og i fornødent Fald understøtte ved Bugsering, og paa anden Maade, som ved at opjage eller aflære enkelte fiendtlige Skibe, &c.

Betragtes Krigs-Dampskibet i dette Lys, da bliver det Gienstand for Undersøgelse, hvorledes det bør være beklædt og hvad Kraft det bør besidde, for at kunne bugseret et Krigsseilskib, hvori dog sandsynlig dets vigtigste Tjeneste bestaar.

Det er vanskeligt at finde en fast Grundvold for en saadan Undersøgelse, da man ikke er istand til at kunne burdere Modstandens Størrelse, naar der bugseres mod Vinden. Det er klart, at Kulingens Styrke kan være saa stor, at det vilde være umuligt, ved nogetsomhelst Dampskib, at bide den Modstand, og paa den anden Side bør det bugserende Dampskib have en saadan Kraft, at det endog i temmelig stiv Kuling kan bringe Skibet frem. Uden at besidde sikre Data at slutte fra, antages det imidlertid, at et Dampskib bør kunne bugseret et Skib med mindst 6 Miles Fart i stille Veir, for at det kan betragtes som tilbørlig kraftigt til under forskellige Forholde at kunne yde Skibet virksom Bistand. Fra Dette ville vi saaledes gaae ud, for at bedømme Størrelse og Kraft af et Krigsdampskib, der skal kunne ledsage Eskadrer af Seilskibe.

En Dampmaskines Kraft er lig Dampens virksomme Tryk paa Stemplet, multipliceret med dets Hastighed. Denne Kraft forplantes gennem Hjul eller Skrue, og repræsenteres da af Modstanden mod Skibet, multipliceret med dets Hastighed. Dampens

virksomme Tryk paa Stemplet, og Skibets Modstand, ere saaledes to Kræfter der holde hinanden Ligevægt, ved Hjælp af den mecaniske Forbindelse. Det følger heraf, at en Dampmaskine kun kan overvinde en vis bestemt Modstand, der altid bliver den samme, saalænge Dampens virksomme Tryk mod Stemplet, eller den mecaniske Forbindelse, ei undergaaer nogen Forandring. Trykket paa Stemplet afhænger af Dampens Spænding i Riedlen, samt af hvorvidt Damp udvikles i en saadan Mængde, at Cylinderen kan fyldes dermed, uden større Tab i Spænding, end hvad der forarsages ved Bevægelse giennem Rør og Ventiler. En Forandring kan kun fremstaae, naar man enten forsvælg fortynder Dampen i Cylinderen, ved at aflære den før Slagets Ende (arbejder med Expansion), eller ogsaa Stemplet antager saa stor Hastighed, at Riedlen ei kan afgive den fornødne Damp. Ved Construction af Dampskibs-Maskiner, er det sædvanlig Formaalet, at give Riedlen en saadan Størrelse, at Maskinen, selv med den største Hastighed som Stemplet kan antage, naar Skibet bevæges ved Maskinen alene, kan opbyde sin fulde Kraft, saa at det oven anførte sidste Tilfælde, kan lades ude af Betragtning her.

Den Modstand, Dampmaskinen kan overvinde, antages saaledes at være den samme, ved alle Hastigheder af Stemplet, eller, hvadenten Maskinen giver mange eller faa Slag.

Skibets Modstand, som Maskinen skal overvinde, afhænger i stille Veir af Skibets Størrelse, Form og Hastighed. Den ansees proportional med Hastighedens Kvadrat, og for ligeartede Skibe kan den endvidere nærlig ansees proportional med Middelspantets Areal, saa at den bliver lig med Produktet af disse, multipliceret med en Størrelse, der afhænger af Skibets Form, dets Overflades Bestaenhed, og Vandets Modstandsevne. Betegnes denne Størrelse ved α , Middelspantets Areal ved M , Skibets Hastighed ved v , og den Modstand, Maskinen kan overvinde, ved R , da udtrykkes den fremsatte Tanke, i det mathematisk Sprog, ved Ligningen

$$R = \alpha M v^2 1.$$

Antages Damperen at faae et andet Skib paa Skæbetoug,

da maa den Modstand, Maskinen kan overvinde, svare til den samlede Modstand af begge Skibe, hvilket altsaa maa medføre en Forringelse af Hastigheden. For nærmere at bedømme denne, ville vi betegne Middelspantets Areal af det bugserede Skib ved M' , Modstands-Coefficienten ved α' , og Hastigheden, i dette Tilfælde, ved v' ; man vil da have:

$$R = \alpha M v^2 + \alpha' M' v'^2 \dots 2.$$

Størrelserne α , M og v betinge Maskinens Hestekraft, der kan ansees proportional med $\alpha M v^3$. Betegnes ved β et Tal, hvormed $M v^3$ skal multipliceres for at frembringe Hestekraften, og som afhænger dels af det Tal der forårsages ved at overføre Maskinens Hastighed paa Skibet, gennem Hjul eller Skruer, dels af Modstands Coefficienten og dels af Forskiellen mellem Maaleenheder, samt betegnes Hestekraften ved H , da er:

$$H = \beta M v^3 \dots 3.$$

Det kommer nu an paa, af disse Ligninger at udlede, hvilken Hestekraft der er fornøden for at bugserer Skibet M' med Hastigheden v' , samt hvorledes Forholdene bør være beskafne, for at denne Hestekraft kan være den mindst mulige. Indsættes i dette Niemed Værdien af R fra Ligning 1 i Ligning 2, da erholdes:

$$\alpha M v^2 = \alpha M v'^2 + \alpha' M' v'^2, \text{ hvoraf følger}$$

$$M = \frac{\alpha'}{\alpha} M' \frac{v'^2}{v^2 - v'^2}; \text{ multipliceres paa begge Sider}$$

af Lighedstegnet med βv^3 , da findes:

$$\beta M v^3 = H = \beta \frac{\alpha'}{\alpha} M' \frac{v'^2}{v^2 - v'^2} v^3 \dots 4.$$

Søges den Værdi af v der giver denne Størrelse til et Minimum, under Forudsætning af givne Værdier af M' og v' , da findes:

$$v = v' \sqrt{3} \dots 5,$$

der viser, at en bestemt Relation bør findes, mellem den Hastighed, hvormed man vil bugserer, og den som Dampskibet er bestemt til at have naar det er alene. Indsættes denne Værdi i Ligning

gen 4, saa findes den mindste Hestekraft for at bugserer et Skib M' , med Hastigheden v' , at være:

$$H = \frac{3\sqrt{3}}{2} \beta \frac{a'}{a} M' v'^3 \dots 6.$$

Det kunde forekomme besynderligt, at en saadan bestemt Relation skal bestaae mellem v og v' , da man er tilbøielig til at antage, at den mindste Værdie af M , og altsaa den største Værdie af v , med givne Hestekraft, maatte være fordeelsagtigst, eftersom et saadant Dampskib forholdsvis optog den mindste Andeel af Modstanden under Bugseringen; det fundne Resultat har imidlertid sin naturlige Forklaring i den Omstændighed, at Hestekraften afhænger af Hastighedens 3die Potents, medens Modstanden afhænger af den 2den, saa at det ingenlunde er givet, at den Maskine af en vis Hestekraft, der giver den største Hestekraft, ogsaa overvin- der den største Modstand.

Naar man vil bugserer med 6 Miles Fart, da findes Dampskibets Fart, naar det er alene, at burde være 10,4 Mile, hvilket stemmer temmelig godt med de bestaaende Forhold. Antages videre $\beta = 0,001$, og $\frac{a'}{a} = 1,2$, da erholdes:

$$H = 0,0031 M' v'^3,$$

som, naar $v' = 6$, giver følgende mindste Hestekraft, for at bugserer eet af nedenanførte Skibe:

Linieskib som Dannebrog 470 H. R.

— — Skjold . . 440 —

Fregat som Gefion . . . 325 —

— — Freia . . . 270 —

Disse Resultater forudsætte, som oven anført, at Riedlen er istand til at forsyne Cylinderen med Damp af fuld Spænding, selv naar Skibet gjør den fulde antagne Fart af 10,4 Mile. Da Farten ved Bugseringen antages reduceret til 6 Mile, saa medfører dette, at Maskinen kommer til at gjøre et mindre Antal Slag, dog ikke i det samme Forhold, og at den følgerlig ikke kan forbruge den hele Mængde af Damp, som Riedlen kan afgive; me-

dens den saaledes vel overvinder den samme Modstand, arbejder den med en betydelig mindre Hestekraft, og yder derfor, under Bugseringen, ei den Nytte, som den efter den indtagne Vægt af Maskine og Riedler burde.

Dette Forhold kan forandres ved at rebe Skovlerne, eller ved at indrette Maskinen paa en saadan Maade ved Hjul og Drev, at Hjulenes Omdreinings Hastighed kan finde Sted i et forskelligt Forhold til Maskinens Antal Slag. Det første af disse Midler lader sig imidlertid ei altid practisk giennemføre, og det Sidste vilde medføre en uhenigtsmæssig Complicering af Maskinen. Med Hensyn til Skruen, kunde man både paa den anførte Mangel, ved at forsyne Skibet med en særegen til Bugsering bestemt Skruer. En anden Maade til at bringe Maskinen til at afgive sin fulde Kraft under Bugsering, var, at forøge Dampens Spænding i Riedlen under Bugseringen, ved Tillægsvægt paa Sikkerheds- Ventilerne, eller ved at indrette Maskinen til Skibet paa en saadan Maade, at der maatte arbeides med betydelig Expansion, naar Skibet gik alene.

Det bør endelig bemærkes, at det kun er paa en vis Anledning at et Dampskib arbejder fordeelsagtigt. Naar det er betydelig mere tilvands, eller ligger betydelig lettere, end den Anledning det er konstrueret til, og hvorefter Maskinen er beregnet, da er det mindre skikket til at udføre sin Tjeneste, især naar det bevæges ved almindelige Hjul. Det er altsaa ønskeligt, at et Bugseerdampskib ei forandrer sit Dybgaaende meget, eller med andre Ord, at det ei indtager nogen stor Beholdning af Kul og Provisioner.

Da Evnen til at bugserer hører til Krigs-Dampskibets vigtigste Egenskaber, følger af det her Fremsatte, at det bør være forsynet med stor Maskinkraft, saa at det er istand til at gjøre betydelig Fart, naar det gaaer alene. Medens denne store Hastighed vel kan være af væsentlig Nytte under andre Omstændigheder, medfører den paa den anden Side en skadelig Begrænsning af Kulforraadet. Krigs-Dampskibet bør endvidere have en saa betydelig Reisning, at det kan ledsage en Eskadre under Seil alene, for at

kunne spare Kullene saameget muligt. Mandskabets Størrelse bestinges for en Deel deraf, og Armaturen, samt den Tid, for hvilken det kan provianteres, maa endelig underordnes de øvrige Forordringer.

Betragter man Krigsdampskibet i England, hvor det er meest udviklet, da vil man finde, at de ovenfremsatte Betragtninger der have gjort sig gjældende i Praxis. Medens man saaledes indtil 1837 kun havde bygget Dampskibe af høist 320 H. K. , der vare af en saadan Størrelse, at de ei kunne antages at have gjort mere end 9 Miles Fart, har man senere bygget næsten lutter kraftigere Dampskibe, der i enkelt Tilfælde endog ere stegne til 800 H. K. , og Maskinerne i disse ere afpassede saaledes, at der kan gøres Regning paa mindst 10 Miles Fart.

I enkelte gode ældre Dampskibe har man endog udtaget Maskinerne, og indsat kraftigere Maskiner, som i Medea, byggt 1833, der har havt 220 H. K. , men nu har 350. I den nyeste Tid synes man endnu at ville overgaae til en Forandring, hvorved Dampskibets Bugseerebne bibeholdes, med Opoffelse af Fordringen til at kunne gjøre betydelig Fart, naar Skibet gaaer alene, idet man i et Dampskib af 800 H. K. har udtaget Halvdelen af Riedlerne. Maskinerne ere derved istand til at arbejde med samme Kraft som tidligere, naar der bugseres, men derimod kunne Riedlerne ei levere Damp til at arbejde med fuld Kraft, naar Skibet gaaer alene, saa at det under saadanne Omstændigheder vil gjøre en mindre Fart end tidligere. Da det omhandlede Skib (Dampfregatten *Terrible*) har været benyttet meget, maa det antages, at Erfaring har vilst, at stor Hastighed, for Damp alene, ei er særdeles væsentlig for et Krigsdampskib. Den omhandlede Forandring har medført, at Skibet kan tage flere Kul ind, og kan føre mere Skyts, medens man er befriet for den Fristelse at bruge mange Kul for at drive Skibet til stor Fart, naar det gaaer alene.

For med større Klarhed at kunne bedømme det Forhold, hvori de forskellige Gienstande der danne Displacementet, deeltage i

dette, ville vi betragte Holger Danske, som et godt Exempel paa et mindre Krigs-Dampskib.

Dette Skibs Dybgaaende var, med fuld Udrustning, Provisioner for 8 Uger, Vand for $7\frac{1}{2}$ Uger og Kul for 7 à 8 Dage, 12 F. 8 T. over Livet, hvilket er 10 T. meer end efter Tegningen. Det større Dybgaaende, der foreger Deplacementet med omtrent 52 Læster, er en nødvendig Folge af Kulforraadet. Ved at forbruge dette, letter Skibet sig nemlig omtrent 20 Tom. paa Vandet, saa at, naar omtrent Halvdelen af Kullene ere brugte, vil Skibet være paa Tegningens Vandlinie. Naar det ligger paa denne, antages det at ville løbe noget over 10 Miles Fart for Damp, i stille Veir, saa at Skibet, efter det Foregaaende, er at ansee passende til at bugseve Fregatter af Størrelse som Freia.

Deplacementet paa Huden er, ved ovennævnte Dybgaaende, omtrent 590 Læster à 4000 W, og Fordelingen nærlig følgende:

3 Dele af De-
placementet
paa Huden.

Kanoner	11.87	Læster		
Ammunition og øvrigt				
Artilleriegods . . .	15.23	—		
			27.10	Læster 0.016
Besætning	7.65	Læster		
Provisioner	11.74	—		
Vand	14.31	—		
			33.70	— 0.057
Maskiner	68.67	Læster		
Riedler med Vand . .	45.38	—		
			114.05	— 0.193
Kul	101.25	—	101.25	— 0.172
Reisning, Inventarium, &c.	30.40	—		
Vægt af Skrog . . .	283.50	—		
			313.90	— 0.532
Hele Deplacementet paa Huden . . .			590	Læster 1.000

Disse Tal ere sammenfiedede paa en saadan Maade, at ingen Forandring kan foretages i noget af dem, uden at have Indflydelse paa eet eller flere af de øvrige.

Det vil strax være iøinesaldende, at Vægten af Skroget er frembræskende, idet den næsten udgiør Halvdelen af Deplacementet. Enhver Formindskelse der kan foretages deri, ved enten at anvende lettere Materialier, eller at formindste Materialiernes Mængde ved hensigtsmæssige Forbindinger, maa altsaa være af Bigtighed. Selvve Maskinen kommer næst efter Skroget som den betydeligste Vægt, idet den udgiør omtrent $\frac{1}{3}$ af hele Deplacementet, eller over $\frac{1}{3}$ af hvad der bliver tilbage, naar Skrogets Vægt fradrages. Kullene udgiøre næsten ligesaa meget. De øvrige Vægte ere forholdsvis ubetydelige, saa at en Formindskelse i Provianteringstid, eller i Artilleriestyrke, ei kunde have nogen særdeles betydelig Forøgelse i Kulforraadet tilfølg, saameget mere som det daglige Kulforbrug maa anslaaes til omtrent 14 Læster.

Artilleristyrken maa forøvrigt ansees for meget stor, for et Dampskib af denne Størrelse. De engelske Krigsdampskibe, hvormed Holger Danske nærmest kan sammenlignes, have nemlig kun én Kanonvægt af 270 Centner, eller 676 Læster, og en Besætning af 135 Mand. Indrettedes Holger Danske i Lighed dermed, da vilde man kunne opnaae en Formindskelse af circa 15 Læster, der kunde anvendes til at forøge enten Kulmængden eller Provianteringstiden, eller, hvad der maastee var rigtigere, til at formindste det totale Deplacement.

Dersom man derimod fordrede, at Skibet, med Bibehold af Artillerie, Besætning og Proviant, skulde indtage Kul for længere Tid, da kunde dette alene skee ved at forøge Deplacementet, eller det oprindelige Dybgaaende, idet hver Dags Kulforbrug svarer til henved 3 Tommer i Dybgaaendet; men en saadan Forøgelse, udover den der alt har fundet Sted, vilde være til Skade for Skibets Egenstaber, baade som Seiler og Damper. Den indtagne Kulmængde maa alt ansees meget stor, i Forhold til Skibets Størrelse, idet den ved dets Forbrug medførte Forandring af 20 To.

i Dybgaaendet, vil have en særdeles væsentlig Indflydelse paa Hjulens Virkning, saavel som paa Skibets øvrige Egenskaber.

Det Foregaaende viser ganske Krigsdampskibets Character. Større Skibe have vel nogen Fordel i Bestubning, idet Dampmaskinens Kraft kan stige i et noget mindre Forhold end Deplacementet, saa at de kunne føre et forholdsvis sværere Artillerie, og indtage Kul for længere Tid. De største engelske Krigsdampskibe synes imidlertid ikke at indtage mere end 1 Ton Kul pr. H. R. , hvilket svarer til omtrent 10 Dage, og de største Dampskibe med aabent Batterie, hvoraf nogle have over 500 H. R. , føre kun 6 à 8 Kanoner, hvis samlede Vægt ei er meget større end Vægten af Holger Danske.

De oven fremsatte Bemærkninger gjælde ligesaavel for Skruedampskibe som for Hjulampskibe, alene med den Forskiel, at de, paa Grund af Skruens Maade at virke paa, ei lide saameget Skaar i deres Hastighed, ved den Forandring i Dybgaaendet, der er en Følge af Kulforbruget. Det i Bygning værende Skruedampskib, der har samme Maskinkraft og Kanonvægt som Holger Danske, vil saaledes stille sig, med Hensyn til Fordelingen af Deplacementet i de forskellige indtagne Vægte, næsten ganske som det oven Fremsatte; dog vil det kunne indtage Kul for 1 à 2 Dage mere, da Deplacementet er omtrent 13 Pæster større, og Maskinerne synes at blive noget mindre vægtige.

Det fremgaaer af det Foregaaende, at Krigsdampskibe, under den Skikkelse hvori de her ere betragtede, ikke i Almindelighed kunne træde istedetfor sædvanlige Krigsskibe. Deres ringe Artilleristyrke vil gjøre det let at finde en kraftigere armeret Modstander at stille imod dem, og deres Evne til Stedbevægelse, uafhængig af Vind og Strøm, vil kun under visse Omstændigheder give dem en væsentlig relativ Overvægt. Den korte Tid, for hvilken de kunne indtage Kul og Provisioner, gjør dem uskikede til lange Expeditioner.

Paa den anden Side er det af saadan Bigtighed for Krigs-

skibe, at kunne bevæges til en vis Grad uafhængige af Vind og Strøm, at den Overbeviisning alt har gjort sig gjældende, at enhver Eskadre af Krigsskibe bør være forsynet med et passende Antal Dampskibe, ja, selv for enkelt Krigsskib, der er bestemt til at virke alene, i snevre Farvande, føler man Trang til at have et Dampskib til Hjælp.

Dette leder da uvilkaarlig Tanken hen paa, om man ei, istedetfor at lade et Krigsskib ledsages af et Dampskib, der i stille Veir kan bugser det med en Hastighed af 6 Mile, kunde tilveiebringe et i alle Henseender hensigtsmæssigt Krigsskib, ved at construere et Dampskib, hvis Maskine kun er beregnet til at meddele det den Fart, som man ellers kunde ventet opnaaet ved Bugsering. Fordelen vilde være, at man erholdt Krigsskibe der bære ligesaa frie i deres Bevægelser, som et sædvanligt Krigsskib ledsaget af et Dampskib, samt at man ved Bygning af Dampskibe, som skulde kunne bevæge sig med stor Hastighed, blev befriet fra Hensynet til Bugsering.

For at erhverve noiere Indsigt i hvorledes denne Sag vil stille sig, ville vi atter tage Holger Danske som Exempel.

For at bevæge dette Skib i Stille med 6 Miles Fart, behøves en Maskine af 60 Hestes Kraft.

Bægt af Maskine og Rørdler	26.32	Læster
„ „ Kul for 14 Dage	47.25	—
		73.57 Læster
„ „ Skroget	283.50	—
Summa	357.07	—
Displacement til Tegningens Vandlinie	538.00	—
Resterer	180.93	—

Denne Deel af Displacementet, der svarer til Bægten af Reising, Inventarium, Artilleriegods, Mandskab, Provisioner, Vand, &c., er lidet større end den tilsvarende Deel af Corvetten Valkyriens Displacement. Et Skib af Størrelse som Holger Danske, vil altsaa kunne gives en Maskinkraft, der er istand til at bevæge

det med circa 6 Miles Fart i Stille, samt endvidere kunne armeres og provianteres, som et af de største Skibe med aabent Batterie, der nu anvendes som Krigsskibe. Forbruget af den hele Kulmængde vil bringe Skibet til at lade sig omtrent 9 Uger paa Vandet. Det kan derfor uden Skade indtage Kul for 21 Dage, hvorved Skibet ved Afgangen kun vilde ligge $4\frac{1}{2}$ Uger dybere end efter Tegningen.

En saadan Maade at forene Seilskibets og Dampskibets Egenskaber, ved betydelig at nedsætte Fordringen til Skibets Fart for Dampen alene, har gjort sig gjældende med stor Kraft, siden Drivskruens Indførelse. I den engelske Marine er bygget en Fregat og nogle mindre Skibe af denne Art, og Handelskibe med en saadan ringe Dampkraft findes alt i Mængde paa alle Have.

Det vil af det Foregaaende være indlysende, at man kun paa denne Maade kan erhverve kraftigt armerede Krigsskibe, der kunne holde Søen i lang Tid, og som kunne bevæges tildeels uafhængig af Vind og Veir, uden bestandig at ledsages af en dampende Følgesvend.

Et Krigsskib, der er forsynet med en saadan Dampmaskine, vil have samme Evne til at bevæge sig, som naar det var ledsaget af et til dets Størrelse svarende Bugseerdampskib. I indknebne Farvande, ved at løbe ind eller ud af Fjorde, eller i Sengang og Dyrning, vil det være mere Herre over sine Bevægelser, end naar det skulde stole paa et andet Dampskib, og paa lange, oversøiske Reiser vil det kunne høste en væsentlig Nytte af Maskinen, til at forkorte Tiden, som et ledsagende Dampskib neppe kunde afgive. Under Kamp med et Dampskib, vil det i de fleste Tilfælde være tilstrækkelig Herre over sine Bevægelser, i Forhold til dette.

Et saadant Krigsskib vil være betydelig kostbarere, end et sædvanligt Krigsskib af samme Artilleristyrke og Provianterings-tid, paa Grund af det større Skrog og af Dampmaskinen, — det vil ogsaa koste noget mere at holde i Søen; men disse større Bekostninger indvindes, ved at spare Bugseerdampskibe, hvor disse kunde eller nødvendig maatte anvendes, samt ved den forøgede Tje-

nefte, Skibet vil kunne udføre, under Forhold hvor Bugseerdampskibe ei kunne anvendes.

Fordelene ved disse Skibe ere saa store, at det ikke kan betvivles, at de snart ville udgiøre en væsentlig Deel af Søkrigsstaternes Flaader. Som Handelskibe er, som anført, deres Nytte alt erkjendt, og det er høist sandsynligt, at det hovedsagelig er med saadanne, at Handelsomsætningen paa Scen vil blive foretaget, eller at de ville fortrænge alle andre Skibe.

Jeg anseer denne Sag af saa stor Bigtigbed, at man ikke bør bygge noget nyt Krigsskib, uden først at have taget den under nøieste Overveielse, i sin Detaille, ved at lade udarbeide Tegninger til et i Artilleristyrke tilsvarende Dam skib med ringe Dampkraft.

Med Hensyn til Principet hvorefter et saadant Skib bør bygges, da antager jeg, at man bør vælge en Dampkraft, der vil kunne bevæge Skibet i Stille med 6 à 7 Miles Fart. En mindre Kraft vilde være for begrændset, og en større vilde vanskelig kunne forenes med Kul og Proviant for en passende Tid.

Ved Skibets Form, kan man hverken vælge Seilskibet eller Dampskibet til Mynster. Det Førstes ringe Længde, i Forhold til Bredden, gjør det lidet stiftet til at bevæges ved Damp, og det Sidstes store Længde og ringe Brede giver et mindre godt Manoeuvreskib under Seil, samt tillader ikke godt at føre langt Sideskyls. Man maa søge en Middelvei mellem begge, som jeg antager findes, ved at gjøre disse Skibes Længde $4\frac{1}{2}$ à 5 Gange Bredden. Ved Middelspantets Form, bør man især have Dampskibet for Øie.

Hvad Armaturen angaaer, da er det Nutidens Skik at beslitte sig paa langtrækkende og kraftige Kanoner. Man bør altsaa i Artilleristyrke ei gaae under en vis Grændse. Et Krigsskib, der f. Ex. har en mindre Artilleristyrke end Briggen Ørnen, vilde neppe have meget at betyde. Det ansees endvidere fordelagtigt at have store Skibe med aabent Batterie, og kun at belæsse Skibe

med Skandse og Balsdæf, naar der paa dette kan føres et kraftigt Artillerie.

Med disse Principer for Die, fremsættes her som Exempel tre Klasjer af Krigsskibe, der alle ere bestemte til en Maskinkraft, hvorefter de kunne bevæges med 6 à 7 Miles Fart i Stille, og med Kul for 14 Dage, naar de ere paa rette største Dybgaaende.

1. Mindste Krigsskib, tremastet Skonnert, 11 Kan.		Brig Ornen.
70 Festes Kraft, 14 Dage Kul; Besætning 120 Mand, Proviant 3 Maaneder; Armatur: 3 Stfr. 18pdge 12½ Stk, 1 Stf. 18pdig 7 Stk.		
Deplacement paa Tommeret . . .	22000 F.	12880 F.
Lang mellem Spund. i Dvl. . . .	135 " " L.	96 " " L.
Bred paa Tom. Hk. paa Msp. i Dvl.	27 " " "	28 " " "
Dybgaaende over Livet	12 " 6 "	12 " 7 "
Bægt af Kanonerne	300 Centner.	266 Centner.

2. Største Krigsskib med aabent Batterie, Corvet, 17 Kanoner.		Galathea.
140 F. Kr., 14 Dage Kul; Besætning 240 Mand, Proviant 4 Maanedre; Armatur: 1 Stf. 60pdig 19 Stk, 16 Stfr. 30pdige 12½ Stk.		
Deplacement paa Tommeret . . .	41870 F.	26367 F.
Lang mellem Spund. i Dvl. . . .	165 " " L.	133 " " L.
Bred paa Tom. Hk. paa Msp. i Dvl.	34 " 6 "	33 " 6 "
Dybgaaende over Livet	15 " 6 "	14 " 3 "
Bægt af Kanonerne	703 Centner	690 Centner.

NB. Dvl. er Forkortelse af øverste Vandlinie.

Msp. er Forkortelse af Middelspantet.

3. Fregat, 36 Kanoner.	Gefion.
220 S. Kr., 14 Dage Kul; Besætning 400 Mand, Proviant 4 Maaned.	
Armatur:	
Batteriet 2 Stk. 60pdg. 19 Stk. 22 Stk. 30pdg. 18 Stk.	
Stk. og B. 2 „ 60pdg. 19 „ 10 „ 30pdg. 12½ „	
Deplacement paa Tømmeret	82400 F. 542 0 F.
Lang mellem Spund. i Vøl.	198 „ 160 „ = L.
Bred paa Tøm. Hk. paa Msp. i Vøl.	44 „ 41 „ = „
Dybgaaende over Livet	19 „ 18 „ 2 „
Vægt af Kanonerne	1941 C. 1918 Centner.

Til Sammenligning anføres endvidere Dimensionerne af Holger Danstke og af det i Bygning værende Skruedampskib, begge paa 260 S. K.

	Holger Danstke.	Nyt Skruedampskib.
Deplacement paa Tømmeret	31930 F.	32714 F.
Lang mellem Spund. i Vøl.	170 „ = L.	160 „ = L.
Bred paa Tøm. Hk. paa Msp. i Vøl.	28 „ 6 „	30 „ = „
Dybgaaende over Livet (Tegning)	11 „ 10 „	14 „ 2 „
Vægt af Kanonerne	461 Centner.	480 Centner.

De her fremsatte Dimensioner ere blot at betragte som Andtændninger, der vise Damp-Krigsskibes Forhold til Seilskibe af lignende Artilleristyrke og Provianteringstid. Det vil ved Sammenligning sees, at uagtet den betydelig nedsatte Fordring til Hastighed, for Damp alene, fordre dog Maskine og Kul en saa betydelig Forøgelse af Deplacementet, at en større Maskinekraft end den vedtagne neppe vilde være hensigtsmæssig. Jeg maa imidlertid gien- tage, at de anførte Exempler kun ere at betragte som et foreløbigt Udkast, og at man ved omhyggelig Behandling, og Udarbejdelse af Tegninger, muligt kunde komme til fordelagtigere Resultater.

Hermed sluttet disse Bemærkninger, hvis Hensigt har været, under en bestemt Form, at henlede Opmærksomhed i forøget Grad, paa en Art af Skibe, der synes at maatte blive af indgribende Vigtighed til Søkrigsbrug.

Kjøbenhavn den 6te Mai 1850.

N. E. Tuxen.

Svar til d'Hrr. Capt. Lieut. J. P. Wulff og Capitain Michelsen.

Sidst udfomne Hefte af „Archiv for Søværnen“ have de Herrer Capt. Lieut. J. P. Wulff og Capt. Michelsen hver ladet indrykke en Artikel mod mit Svar paa den Førstes Recension over min Afhandling: „Et Par Ord om Kanonbaadene“, i Nr. 25 af Archivet. Paa disse Artikler skulde jeg, skiondt den Angrebne, dog ei have svaret, og saaledes ikke have trættet Archivets ærede Læsere længere med denne Gienstand, dersom de to Herrer havde holdt sig indenfor visse Grændser, man ellers ikke, hvor djervt man end-ogaa skriver, pleier at overskride.

Capt. W., Den som har begyndt Trætten, fortæller rigtignok i sin sidste Artikel, at Tonen i min Afhandling om Kanonbaade ikke var heldig valgt, uden dog at berette, hvori dette mindre heldige Valg bestaaer; efter mit Skien er det netop ham, som har introduceret en mindre passende Tone, ved at gaae ind paa Personlighedens Gebeet, og tillade sig at give mig Lektion baade i det Ene og det Andet, som om han havde at giøre med en Cadet; men rimeligviis maa denne personlige Maade at discutere paa være en vogue, siden Capt. M. ogsaa har brugt den i sin Artikel. Jeg ærer Frimodighed hos Officieren, og priser hans selvstændige Mening, om den ogsaa viger fra Marinens Normal-Mening,

men om Frimodighed, den egentlige selvstændige Mening, er Det der characteriserer de Herrer's Artikler, maae de ærede Læsere dømme om.

Troer Capt. W. (Archivet Nr. 26, Side 117) „at Kanonbaadenes Indretning til Erfartvier noksom er opklaret“, fordi denne Sag er passeret Constructions-Commissionen, er der neppe Noget, der kan formene ham sin Tro; men jeg for min Part kan ikke give slip paa min høstede Erfaring og hylde den Pæresætning, som det lader til Capitainen vil opstille, at „kun Den, som Kongen befaler at sige sin Mening om en Sag, skal kunne have en Mening derom.“ — Har end Capt. Poulsen ikke den samme Mening, som jeg, om hvad Kanonbaadene kunde bringes til, naar de indrettedes derefter, bliver min Sammenligning imellem Fregatten og Jollen dog derfor hverken Fordreielse eller urigtig Sammenstilling.

Paa Realiteten af Krudqvæstionen skal jeg dennefinde ikke indlade mig videre, hvorimod jeg skal tillade mig at drøfte Maaden, paa hvilken Capt. W. paa eet Sted og Capt. M. paa flere Steder i deres respective Artikler, have behandlet denne Gienstand.

Side 118, siger Capt. W.: „At Herr Capitainen fremhæver sine eller sine Kanonbaades Affairer, som, paa een nær, de eneste ham bekendte, hvori man ifjor har haft Leilighed til at prøve Krudet, kan ikke forundre Noget, fra Forfatteren til nogle Breve, som læstes i Fædrelandet, jeg troer i Efteraaret 1848.“

Der skal ikke megen Kløgt til at udfinde, at Capt. W. med disse Ord onsker at fortælle Publicum, „at jeg vil stille de Affairer, jeg under Krigen deeltog i med Kanonbaadene i et vel stærkt skinnende Lys“, eller, for at bruge mere prosaiske Ord, „at jeg vil — gjøre Blæst med dem.“

Jeg troede, at disse af Capt. W. omtalte Breve vare strimlagte, og jeg levede i Haabet om, at Tiden havde indviet dem til — Forglemmelse. Min Tro har, desto værre, ikke holdt Stik: de ere atter hentede frem for Dagens Lys for at bruges som Vaaben mod mig selv, og gienføde den Uvillie, de i sin Tid

frembragte i Marinen. For at være desto sikrere paa denne Virkning fortæller Capit. W., at disse Breve læstes i „Fædrelandet“ istedetfor i „Berlingske Tidende“, og dog kan det ikke antages at være uden Betydning, hvilket af disse tvende Blade man, under visse Omstændigheder, gjør til sit Organ. Jeg blev to Gange opfordret i Kjøbenhavnsposten til at underrette Publicum om Begivenhederne i Flensborgfjord under Krigen i 1848, (den sidste Gang endog paa en bitter Maade), og tilskyndet af min Correspondent i Kjøbenhavn, gav jeg efter, og lod 2 af mine Breve publicere. Det vilde, oprigtig talt, sikkert have været bedre, om jeg ikke havde givet efter for denne Opfordring, især, da der ved en Feiltagelse eller Misforstaaelse kom mere til Publicum, end der burde være kommet. Imidlertid, Brevene kom ud, tildeels som de vare skrevne, med mit Navn under, og engang ude, stod jeg til Ansvar derfor. Havde Capt. W. dengang angrebet mig for disse Breve, da kunde det have været i sin Orden, thi da havde det været Tid, men nu, efter at Ingen tidligere har taget til Orde derimod, troer jeg, det vilde have været rigtigst, om han havde ladet dem blive udenfor denne Discussion. Da imidlertid nu Capitainen engang har bragt dem paa Bane, maa jeg tillade mig at fortælle ham, at det kunde have været meget velgørende, om han dengang havde lagt sig deres Indhold lidt paa Hjertet, han kunde da have nyttet den Stand, han hører til, meget mere end han nu gjør, ved, 19 Måaneder efter, at fornye det mindre behagelige Indtryk, som Noget af deres Indhold frembragte hos Flere. I det sidste af disse Breve, Berl. Tidende af 1ste November 1848, hvori Majadens Affaire ved Holnæs omtales, siger jeg saaledes: „Fiendens Hovedlinie var ypperlig, men han stod for høit, og det vilde sandeligen have seet slemt ud for Majaden, dersom den Mængde Rugler, der gik over os hen, var kommen i det gamle Skrog“. Meningen af disse Ord var naturligvis den, at dersom Fienden havde studeet bedre, var Majaden bleven ødelagt, maaskee studeet i Særn eller i Brand af de gloende Rugler; tydeligere kunde jeg dengang ikke fortælle offentligt, at Landbatterierne ikke maatte ringeagtes af Skibe. Dengang havde

man for høi Idre om Skibe, og for ringe om Land-Batterier, og det undgik ikke min Opmærksomhed, at naar jeg i almindelig Conversation i den Retning, støttet paa min høiestede Erfaring, ogsaa vilde tillade mig i al Beskedenhed at tale med, da, ikke alene fandt jeg det umiskjendeligt, at Enhver troede sig klogere end jeg, men det forekom mig endog, som om man ikke lagde Skjul paa, at man antog, at min afvigende Mening hidrørte fra en Overvurdering af Træfningen ved Holnæs. Dersom Capt. W. griber lidt i sin egen Barm, vil han maaskee erkiende det Sande i det, jeg her har fremsført, og naar han derefter giennemgaaer den ulykkelige Affaire ved Eekærnsforde, vil han nu muligens kunne indsee, at det vilde have været langt bedre, om han havde benyttet Brevene for end nu efter hiin Begivenhed. — I disse af ham næsten haanligt omtalte Breve, var der dog maaskee Noget, som kunde have været værdt at tage Notice af.

Det forundrer mig iøvrigt, at Capt. W. fortæller, at jeg har sagt „at mine Kanonbaads-Affairer vare, paa een hær, de eneste mig bekendte, hvori man ifjor har haft Leilighed til at prøve Krudet“, istedetfor at sige „practist at sammenligne vort Krud med Fiendens“. Jeg prøver Krudet hvergang jeg skyder, thi dersom det f. Ex. fuser som en Broldtiærling, eller knalder kun lidt, veed jeg, det er maadeligt, uden at jeg derfor „har sammenlignet det med andet Krud.“ Vil jeg derimod i practist Brug sammenligne to Slags Krud med hinanden, maa jeg enten undersøge Projectilernes Indtrængning, eller deres endelige Rækning under eens Forhold. Dette Sidste har jeg naturligviis sigtet til i mit Inserat i „Archivet“, og Meningen, som sikkert Ingen uden Capt. Lieut. N. Wulff kunde misforstaae, er altsaa, at Habfruens og de af mig nævnte Kanonbaads-Affairer ere de eneste mig bekendte i hvilke man ifjor skød paa saa lang Distance, at der kunde blive Spørgsmaal om endelig Rækning. At andre Fartøier ogsaa havde Sammenstød med Fienden, og altsaa havde Leilighed til at skyde og beshydes, veed jeg særdeles vel; men om disse Affairer vare paa saa langt Hold, at man derved kunde sammenligne

vort Krud med Fiendens, er vel et stort Spørgsmaal. Briggen St. Croix's Affaire med „der Adler“ var smuk; men det er noget Andet end at være skicket til Sammenligning af Krudet fra de respective Elibe, saa at det vil sees, at jeg var berettiget til at sige „at de tidligere omtalte Affairer, vare de eneste mig bekendte, hvor vi ifjor havde Leilighed til praktisk at sammenligne vort Krud med Fiendens“. Havde Capt. W. raadfert sig lidt mere med „sine findigere Kamerater“, angaaende det han skrev om i „Archivet“, vilde jeg maaskee have været befriet for hans personlige Uhosfligheder, og Discussionen om Kanonbaadene vilde da vel ikke være udartet til et kedsommeligt Kiebleri.

Som bemærket skal jeg i Relation til Realiteten af Capt. Michelsens Artikel om Krud ikke sige noget videre; hvorimod jeg skal tillade mig at drøle lidt ved Herr Capitainens „nærmere Detailler“, der, som det synes, ere fremsorte for at sætte min Conduite under Krigen i et tvetydigt Lys.

Pag. 128 i Archivet, siger saaledes Capt. M.: „Capt. R. skal under Affairen ikke have været ombord i Kanonbaadene, og har saaledes ikke med egne Dine kunnet overbevise sig om den brugte Elevation.“ Derjom Capt. M. havde udtrykt sig paa en anden Maade, som: „Capt. R., der under Affairen var i sin Følle, kunde ikke selv overtøge sig om den brugte Elevation“, eller „Capt. R., som ikke kunde være ombord i Baadene under Affairen &c.“, havde jeg endda ikke havt saa Meget at sige imod hans Maade at udtrykke sig paa; men Dette, „han skal under Affairen ikke have været ombord“, er netop, ved denne tilsyneladende lempelige Maade at røre ved „at jeg ikke var ombord i Baadene under Affairen“, ypperlig skicket til at faae Folk, der ei kiende en Kanonbaadskrig, til at antage, at jeg ei var hvor jeg burde have været, og jeg betvivler ikke, at Herr Capitainens Udtryksmaade har baaret gode Frugter. Capt. M. tager sig naturligtviis vel iagt for at sige „hvor jeg da var“, skjøndt han maa vide det, om ei fra Andet, saa fra sine, dengang under min Commando bærende Constabler og de paa samme Tid

mig underlagte Officierer, fra hvem han har forskaffet sig sine „nærmere Detailler“.

Kanonbaadenes Deeltagelse i Slaget ved Kolding var forbunden med megen Risiko, da de havde at roe hele den smalle Fjord frem og tilbage, imedens der tæt syd for Byen var fyrgetyve til halvhundrede fiendtlige Kanoner, som, i Forbindelse med, at hele Sønderjylland var besat af Fienden, spaaede en meget vanskelig Re-traite; — jeg maatte altsaa ved dette farefulde Foretagende iagttage alle Forsigtighedsregler. Derfor roede jeg selv i en Jolle langs Slesvigs-Siden, — undersøgte Terrainet, hvorvidt Artilleri kunde komme frem, og satte Poster paa 2 forskellige Steder med Signaler, for derfra at varskoes, naar fiendtligt Artilleri skulde nærme sig Kysten, eller kjøre østerefter. Da Dette var udrettet, roede jeg hen til Kanonbaadene som just havde begyndt at skyde, talte med Cheferne, befalede at bruge høieste Elevation, og tog en kort Tid Plads med min Jolle hvor jeg bedst kunde see, omtrent imellem Baadene og Byen. I Kolding gik det imidlertid meget varmt til, og da det var mig af Vigtighed at vide om denne By kunde holdes af Bore, roede jeg dertil, og talte et Par Minuter med en Major af Etaben (Caroc). Strax efter at jeg var sat af fra Land, kom der Signal fra mit ene Udflyg paa Slesvigs-Siden, og samtidig dermed saae jeg et fiendtligt Felt-Batterie kjøre østerefter, for at affkære os Udgangen af Fjorden. Jeg lod naturligviis Kanonbaadene strax roe udefter, opmuntrede Folkene til at trække paa Mærene, og var heldig til at komme vel derfra.

De ærede Læsere ville heraf kunne fatte, at jeg ved Kolding var, under Affairen, „der hvor jeg burde være, just der hvor en Kanonbaads-Commandeur altid bør være: „der hvor jeg bedst kunde see og virke som Commanderende“; thi — jeg havde høiere Pligter at opfylde end at være Kanonbaads-Chef eller Kanon-Commandeur. — Da der kun var lidt Brise under Affairen, blev bor egen Røg staaende noget ved Baadene, eller rettere, den drev langsomt mod Fienden, hvilket gjorde, at Folk derombord ikke videre

godt kunde see hvad der foregik iland, saa at jeg, der udsøgte Pladsen hvorfra jeg bedst kunde oversee Fienden, var egentligen den Æneste, som ret kunde observere Begivenhederne rundt om os, hvoraft naturligtviis Følgen blev, at jeg ogsaa var den Æneste, som bagefter kunde have en Mening om dem.

At der i mine 2 Rapporter er Forskiel i min Angivelse af Elevationen (Side 127), kan jeg ikke nægte; men hvorvel jeg ikke kan fragaae at deri er begaaet en Feil fra min Side, maa jeg dog bemærke, at denne Feil er en tilfældig, idet man ombord i de 2 Kanonbaade, der først Dagen i Forveien vare komne under min Commando, ei forstod at bruge det nye Elevationstræ, og altsaa heller ikke vidste, at man kunde bruge en høiere Elevation end den af mig angivne. Min Feil her er en Hukommelsesfeil, da den sidste af de 2 Rapporter er skreven i Kiøbenhavn efter Hukommelsen. Capt. M. har isvrigt ogsaa begaaet en Hukommelsesfeil, ved nemlig (siden han endelig vil give sig Mine af at være saa ganske uhyre nøiagtig i sine Opgivelser, og fremføre Alt som kan oplyse denne Krudsag) ikke at fremføre den Krudprøve eller Krud=Sammenligning, som jeg efter Rolding=Affairen lod foretage i Fredericia imellem vort og Landetatens Krud, ifølge Ordre fra Eskadrechefen. — Denne Prøve blev foretaget under Land = Artilleriets Overopsyn, da jeg ønskede at undgaae endog Skinnet af at jeg, Chefen, kunde have influeret paa Resultatet.

Side 128, Linie 14, siger Capt. M.: „Capt. K. beordrede Bombejollen Nr. 7 at roe ind i Gudsøvig. Da han selv laae henimod en Fjerdingvei udenfor, og saaledes kun var Tilskuur, maa en Forklaring af Lieutenanten paa Bombejollen om det den 3die Mai Passerede have nogen Vægt.“

Om Forklarelse, Capt. M.; det var min Jagt, som laae henimod en Fjerdingvei udenfor, hvorimod jeg selv var der hvor jeg burde være, hvilket rigtignok Ingen skal kunne ane efter min ædle Modstanders Ord. — Da vor Armee skulde foretage en stor

Recognoscering den 3die Mai om Morgen, lod jeg en Kanonjolle om Natten roe over mod Gudsøvig, og selv gik jeg med min Jagt dertil. Jeg blev meget overrasket, da jeg kom derover, ved allerede at finde ved Krybily et heelt Armeekorps, og troede i Begyndelsen, at det var vort Recognosceringskorps, som var marscheret tidligere bort end Bestemmelsen fra først af havde været; men ved at observere det lidt nøiere, fik jeg ud, at det var fiendtligt. Hvilken Pligt var nu den første og vigtigste jeg havde at udføre? — At underrette vort Recognosceringskorps, paa hvilken som helst mulig Maade, jo før jo heller. — Derfor lod jeg strax Jollen roe ind i Gudsøvig, og flyde paa Fienden, da jeg var overbevist om, at Vore strax vilde fiende de svære Skud, og slutte, at de maatte komme fra Kanonbaade, som selvfølgelig maatte have noget Fiendtligt i Nærheden at flyde paa. Men Dette var ikke nok; jeg maatte tillige sende Bud til vort Recognosceringskorps, som jeg ikke vidste hvor langt var fremme mod Fienden, og dette Bud maatte sendes over Land, da det den Dag blæste rask af Østen, hvilket langsomgjorde Søværts-Sendelser, og det maatte tillige medbringe Underretning om Fiendens omtrentlige Styrke, for at den Commanderende for Corpset derefter kunde tage sin videre Bestemmelse. Jeg gik derfor, efterat Kanonjollen var roet længere ind i Vig, iland under Skierbek, fik at vide, at Byen ikke var besat af Fienden, som, efter hvad jeg kunde jugere, ikke kunde udgøre mere end en Brigade, og sendte Tilbud til vort Korps; men omtrent et Kvarteerstid efter begyndte alt Fjægtningen imellem vore og de fiendtlige Tropper. Jollen havde imidlertid sendt nogle Granater iland (hvis Virkning jeg, fra mit Standpunct, bedre kunde bedømme end Folk i Jollen), og, da Fienden trak sig høiere op i Landet, lod jeg fra Jagten gøre Signal for at ophøre med Ilden.

Side 131, Linie 12, siger Capt. M.: „Der blev ikke løst et eneste Skud fra Fregattens lange 18pdge Kanoner mod Fiendens Kanoner. Enhver dømme nu om det Beviis, der

kan hentes af denne Capt. R.'s Beretning". — Meget rigtig: Enhver domme; men først maa ogsaa jeg fremføre et Par Ord. Capt. M.'s Beretning, der muligens skal være authentisk, stemmer ikke med den private Meddelelse, jeg har faaet om denne Begivenhed, og det forekommer mig ogsaa, at det ikke kan falde Noget ind at antage, at et Skib, som førte baade lange og korte Kanoner, vilde, naar det skulde flyde paa en saa lang Distance, at der kunde være Spørgsmaal om at rælle, kun bruge et Par korte Kanoner, uden engang at gjøre Forsøg med de lange, hvoraf 2 Stykker ligesaa godt maatte kunne have været bragte til at være paa Fienden, som de to korte, hvormed der blev skudt.

Dette om de „nærmere Detailler“, hvoraf de her fremførte Uddrag ikke vilde have forbauset mig, hvis de vare udgaaede fra en Krudfabrikant, der var fortorneret over, at jeg havde undervurderet hans Productioner, men — fra Marinens Trimester, havde jeg ikke ventet dem.

Det blev min Lod i de to foregaaende Sommere oftere at deeltage i de directe Krigsbegivenheder, og jeg har ikke alene Bevidstheden af at have opfyldt min Pligt i enhver Henseende i de Affairer hvori jeg drevtog, men jeg har tillige den Overbeviisning, at jeg var begunstiget af det Held, som er saa uundværligt for — et godt Resultat. Jeg slatter min militaire Ære hoiere end min Livsstilling, og jeg er beredt til at opofre Alt for den; jeg vil derfor haabe, at Capt. M., med hvem jeg langt fra har kæmpet paa lige Fod i denne Strid, ikke oftere tillader sig at stille min Conduite under Krigen i et tvetydigt Lys.

3 Juni 1850.

S. E. Krenckel.

Uddrag af Damplogbogen paa det nordamerikanske Dampskib Mississippi, fra Pensacole til Vera Cruz.

1846.	Dato.	Timer i Virksomhed.	Middel-Damptryk.	Affisering paa	Antal Omdreininger.	Udløbne Knob.	Middelhastigheden i Knob pr. Time.	Omdreininger pr. Knob.	Forsbrug af Kul i Å	Forsbrug af Kul i Døgn	i Kul pr. Time.	i Kul pr. Knob.	i Kul pr. Omdreining.	Afte- og Kulslag i pGt.	Stibets Dybgaaende.	Skovlernes Tryk til-vands.	Skovlernes Tab i pGt.	Virksomt Tryk paa Stempelst i Å pr. Quadrattomme.	Anvendt Hestekraft.	Kulsforbrug i Å pr. Hestekraft pr. Time.	Fordampet Vand i Å pr. 1 q Kul.	Kulsforbrug i Å til at fordampe 1 Gsd. Vand.	Fordampet Vand i Lufthold.	Fordampet Vand pr. Omdreining i Luftholder.	Udblaft Vand i Lu-luft.	Udblaft Vand pr. Time i Lufthold.
October	1	16	10.	2—8	9679	120.	7. 50	80. 65	37290	16. 61	2325	310. 8	3. 84	7. 86	19. 7 $\frac{1}{2}$	6. 6 $\frac{1}{2}$	5. 71	13. 8	454	5. 12	5. 10	12. 1	3065. 9	547. 3	3264. 8	210. 3
	2	24	12. 5	2—8	15040	181.	7. 54	83. 10	58575	26. 15	2441	323. 6	3. 90	11. 17	19. 5 $\frac{1}{2}$	6. 4 $\frac{1}{4}$	8. 40	15. 6	481	5. 08	5. 54	11. 5	5196.	603. 6	5975.	249.
	3	24	12. 8	2—8	15770	186.	7. 75	83. 70	59400	26. 52	2475	319. 3	3. 76	13.	19. 4	6. 3	9. 10	15. 9	516	4. 80	5. 80	10. 7	5570. 4	610. 3	6405. 9	266. 9
	4	24	12. 5	2—8	15570	178. 25	7. 42	87. 35	63696	28. 44	2654	357. 3	4. 10	11. 73	19. 2	6. 1	12. 90	15. 6	499	5. 30	5. 28	11. 8	5387.	603. 6	6195.	258. 1
	5	24	11. 7	2—8	15320	170. 75	7. 34	89. 70	67045	30.	2794	392. 6	4. 37	13	19.	5. 11	15. 20	15.			4. 83	12. 9	5192.	585. 6	5970. 8	248. 7

Anmærkninger.

Om 7. 10. Satte Marsseil, Korsel og Skiver til med let, laaber Brise paa Bagbord's Laaring. Om. Ligeledes.
Om. Kaber Brise paa Bagbord's Laaring. 12. 45. nedhalede Skiveren. Om. Ligeledes.
Om. Kaber Kuling. 1. 10. Tilfalte Store-Stag. Om. Lette Kulingen. 2. 15. Gav Store-Stag op. 10. 40. bjergede og beslog alle Seilene.
Om. Lette foranderlige Vinde og laaber Kuling. Om. Ligeledes.
Som foregaaende Dag.

Skibets Dimensioner:	Længde imellem Perpendicularer	220 feet.	
	Største Brede	40 =	
	Lastens Dybde	23 =	6 inch.
	Cylinderens Diameter	6 =	3 =
	Slaagelængde	7 =	

De brugte Kul vare Pittsburgs.

Quantiteten af det fordampede Vand blev beregnet efter det Volumen, der blev bestreuet af Stempet, uden noget Afslag, og den er derfor ikke aldeles correct.

Bandet blev holdt meget ferstt i Kiedlerne, omtrent $1\frac{3}{4}$ eller ikke fuldt 2 Dele Salt for 32 Dele Vand.

2. 25 A. pr. Kvadrattomme af Stempleet; Baagtrykket i Cylindren til 4 A. pr. Kvadrattomme.

Uddrag af Logbogen paa den engelske Dampfregat, *Terrible**, 800 Hestes Kraft, fra Cork til Gibraltar i 1846.

[illegible]

De forbrugte Kul vare Welsb og Sunderland; Mellemgvalitet.

Fra Gibraltar til Corfu i 1846.

[illegible]

De forbrugte Kul: Welsh og Newcastle, god Mellemkvalitet.

223 Quartmil blot under Seil i 38 Timer.

Efterretninger for Søfarende.

Nyt Fyr paa Kyholm. *)

I Stedet for det ældre Blinkfyr, er paa Kyholm anbragt et fast Lanternefyr med Eiderallampe, viist fra en Pæl tæt Norden for det Sted, hvor det gamle Taarn har staaet. Det er første Gang tændt den 17de Mai d. A., har samme Høide som det ældre, nemlig 56 Fod over Havet, og lyser Horizonten rundt i en Afstand af 2—2½ Miil.

Dette Fyr holdes tændt samme Tider som forhen hele Aaret rundt.

(Marine-Ministeriets Admiralitets Bureau).

Rønne Havn paa Bornholm.

Rønne Havn er bygget af Steenmoler, og kan modtage indtil 12 Fods dybtgaaende Fartøier; indenfor Revene, der beskytte Møden, er henlagt en Fortøinings-Boie, hvorved et 18—20 Fod dybtgaaende Skib kan forløie. Havariister ville her finde fornøden Assistance.

For at lette Indseilingen er opført 2 Mærker, hvoraf det høieste sees over de ved Stranden liggende Bygninger; for Indseilingen om Natten er paa disse anbragt 2 Lygtefyr i 28 og 51 Fods Høide, hvilke kunne sees paa circa 2 Miles Afstand tilføes, og holdes tændte hele Natten. Intet Skib bør om Natten andube Rheden uden at heise en Lanterne og at have seet denne observeret fra Land, hvilket skeer ved at en Lanterne heises under det lave Fyr.

Hvis Veiret tillader det, møder Lodsen Skibene udenfor Revene paa gibet Signal.

For vesterfra at søge ind til Rønne Havn eller Rhed, holdes den hollandske Mølle, som sees over Byen, til Nordkanten af Kirken, indtil man faaer de tvende Indseilingsmærker overet; man

*) Efr. d. Tidsskr. Pag. 58.

holder da i dette Mærke D. N. D. hen, imellem nordre og søndre Rev hvorpaa Søen bryder stærkt med Storm af vestlig Wind; naar man er indenfor Brændingen fra Revene, maa strax ankre, med sydvestlig Wind under søndre, og med nordvestlig Wind under nordre Rev, hvorefter da Lodsen stedse kan komme ombord og forløse Skibet eller bringe det ind i Havnen.

(Fb. Id. Nr. 79, 1850.)

Steen paa Elephantgrunden.

Paa Elephantgrunden i store Belt er, omtrent 300 Alen fra Bagerens hidtil havde Plads, fundet en stor Steen der ligger i 3 Favne Vand, og kun har $7\frac{1}{2}$ Fod Vand paa sit Grundeste. Kallundborg tredje Mølle, regnet Vester fra, have herfra paa Vestkanten af Verkenborg Skov, der ligger tæt psten for Hedevigs-Lyst.

Som Følge heraf er Elephantgrundens Bager flyttet, saa at den nu staar omtrent 30 Alen norden for bemeldte Steen.

(Fyr- og Bager-Inspectionen.)

Vrag ved Drogden.

I en Storm af Norvest er en Tjalk, der laae tilankers omtrent $\frac{1}{2}$ Miil Syd for den sydvestlige Pynt af Sandrevet, sjunken den 4de Februar d. N. om Eftermiddagen Kl. 5. Dagen efter dette Forliis saaes Tjalken drivende i Farvandet $\frac{3}{4}$ Miil syd for Fyrskibet, indtil den, den 9de s. M., befandtes at være sjunken c. $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil syd for Fyrskibet i $6\frac{1}{2}$ Favne Vand med 25 Fod Vand over Bragets høieste Punkt, Stevnen, og med Masten 6 Alen over Vandet i følgende Peilinger:

Fyrskibet Drogden i Nord,

Malmø Kirke i D. N. D. $\frac{3}{4}$ D.,

og Draggør Lund i N. til V. $\frac{1}{2}$ V.

Tæt Vesten for Braget er udlagt en Topbager med et grønt Flag ovenover Kofsen paa Stagen.

Drag i Kattegattet.

Ministeriet har modtaget Melding om at Briggen Urania af Stettin er sunket i N. N. O. omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Fyrstibet Trindelen med strøgne Bramstænger, og staaer med Stængerne over Vandet.

Temporaire Slagstange i den finske Bugt ic.

Det russiske Marineministeries hydrographiske Departement bringer til Kundskab, at, paa Grund af de i Sommer forestaaende hydrographiske Arbejder, 1) i den finske Havbugt østlig fra Kalbodegrund indtil Den Dilscher, 2) paa Kysten af Esthland sydvestlig fra Spittamm paa Nordsiden af Den Pukka, Worms og Dago, og 3) paa hele Udstrækningen af Monsund, — Opmaalingspunkterne foreløbig ville blive betegnede ved Stænger, paa hvis Ender over Flag af blaa, gul og anden Farve, ville blive besættede Koste, til Forskiel fra de almindelige Advarselstegn.

(Pb. Bd. Nr. 117, 1850).

Natfiguraler paa hollandske Dampskibe.

Hollandske Dampskibe skulle i Søen og overhovedet i alle af Skibe meget besøgte Farvande, om Natten vise følgende Signaler:

1) Naar de ere i Fart:

et klart hvidt Lys paa Fortoppen,
et grønt Lys paa Styrbordsiden,
et rødt Lys paa Bagbordsiden;

2) Naar de ligge for Anker:

et almindeligt klart Lys.

Det hvide Lys, som de i Fart værende Dampskibe skulle føre, maa være saa stærkt og klart, at det idetmindste ved klart Veir er at see en tydsf Miil borte, og Laternen maa være indrettet saaledes, at Lyset uafbrudt er synligt til alle Sider.

De farvede Fyr paa Siderne maae, idetmindste ved klart Veir, være synlige paa en halv tydsf Miils Afstand, og indrettede saaledes, at de paa over 10 Compas-Streger over begge Sider af Skibet forud, til to Streger længer bagud end tværs over, vise et

eenkartet uafbrudt Lys. Tillige maa begge disse farvede Sidesfyr paa den inderste Side være forsynede med Skærm af idetmindste en nederlandsk Alens Længde, for at forhindre, at begge Fyr paa eengang sees fra een og samme Boug.

De Laterner, som Dampskibene, der ligge for Anker, have at vise, skulle være indrettede saaledes, at Lyset rundtomkring er synligt i alle Retninger.

Tønderne paa det nye Farvand i Nedre-Weser.

Da det efter anstillet Undersøgelse har viist sig, at det nye Farvand i Munden af Weseren, som i forrige Efteraar ved lavt Vand kun var 18 Fod Bremer-Maal dybt*), nu udgjør 22 Fod, og at Fordybningen saaledes har tiltaget 4 Fod, har Bremer-Handelskammeret, under 29. Octbr. 1849, bekendtgjort Følgende:

Det dybeste Vand paa Sandryggen var, som i forrige Efteraar, temmelig i Midten mellem F- og G-Tønden, dog har det fordybet sig meer henimod G-Tønden end ved F-Tønden, saa at man nu ligesaa godt kan komme over ved G-Tønden som forrige Efteraar mellem G- og F-Tønden, hvilket er meget fordeelagtigt for de med sydbeslig Vind kommende Skibe, idet de strax have meer Hvide i Opseilingen mod Fyrskibet Nr. 2.

Det Sted, hvor det er dybest, og som de Skibe, der passere Sandryggen, benytte i dette Farvand, er betegnet med en Dribbaale som Ledetraad, bestaaende af et Fyrre = Boie = Spiir paa Mellum-Plade med en Knap og en derpaa fastsat Vinge af Læder; Baken ligger paa $3\frac{1}{2}$ Favns Dybde.

Paa dette Sted har man, efter Compasset, Mellum-Tønden N. D. $\frac{1}{2}$ N. i Linie med Fyrskibet Nr. 1,

den røde Tønde Nr. 3 N. B. $\frac{1}{4}$ N.

G- eller den 8de sorte Tønde G. G. D. $\frac{1}{2}$ D.

Der er tillige udlagt en rød Tønde Nr. 0 i det nye Farvand paa 10 Favns Dybde i Linie med Schlüßel-Tønden og

*) Gfr. d. Tidsskr. 3die Bd. Pag. 476.

den røde Lønde Nr. 1; dens Peilinger, efter Compasset, ere følgende:

Birn-Lønden	N.,
Wangerooger Fyrtaarn	S. S. V.,
den røde Lønde Nr. 1	S. D. $\frac{1}{4}$ D.

Emser Rhed.

Paa Grund af Vanddybbens Afstagen forlægges den hidtilværende Emser Rhed i Bugten af Wybelsum som følger:

- a) For større Skibe — til S. V.-Siden af Wybelsumerplaat, i Farvandet mellem denne Plade og Geisen;
- b) For mindre Skibe — til N. D.-Siden af den nye Middelsplaat, mellem denne Plade og Næsferlander Bad.

Dybden paa Rheden for større Skibe udgior i det Høieste indtil 24 Fod under lavt Vand, medens der paa Rheden for mindre Skibe, hvortil Giennemfarten mellem Wybelsumerplaat og den nye Middelsplaat fører, kun befinder sig 8 til 10 Fods Dybde under lavt Vand.

Begge Rheder have isvrigt fast Undergrund, og yde Skibene fuldkommen Beskyttelse mod stormfuldt Veir.

Som Rettefnor for Opseilingen til disse Rheder skulde i i Foraaret udlægges 7 Lønder, nemlig:

- 1) Tre hvide Lønder paa S. V.-Hjørnet af Wybelsumerplaat, hvoraf een paa hver af begge Endepunkterne, og den tredie i Midten af Pladen;
- 2) Fire sorte Lønder som følger: Den første paa Vest-Enden af Geisen, omtrent ligeoverfor den hvide Lønde paa Midten af Wybelsumerplaat, — den anden paa N. V.-Enden af den nye Middelsplaat, i Giennemfarten til den lille Rhed, nærmest ligeoverfor den inderste hvide Lønde paa Wybelsumerplaat, — den tredie omtrent i Midten paa N. D.-Siden af den nye Middelsplaat, og den fjerde (der er formet som en Skibsanker = Bøie) paa S. D.-Spidsen af den nye Middelsplaat.

Kanten af Meßerlander Bad vil isvrigt blive besat med staaende Bagere.

Leda- og Ems-Farvandet.

Leda- og Ems-Farvandet mellem Leer og Emden er, i Netningen med Strømmen, paa hvire Side betegnet med hvide, og paa venstre Side med sorte Tønder, hvilke samtlige ligge paa 6 rhinl. Fods Dybde ved almindelig Ebbe.

(Fb. Tb. Nr. 108, 1850.)

N.O.-Søgattet ved Ameland.

Ifølge Bekjendtgørelse af 30. April er N.O.-Søgattet ved Ameland nu saa opfyldt af Sand, at det er bleven ganske ubrugeligt for Skibsfarten, og for at forebygge Ulykker ere derfor Tønderne borttagne. Desuden er beordret, at en af Baakerne paa Bosch, der tjene som Mærke ved Opseilingen til Søgattet, skal borttages.

(Fb. Tb. Nr. 108, 1850.)

Syret ved Wielingen (Schelde-Mundingen).

Den hollandske Minister for de udenlandske Anliggender har bekjendtgjort, at det ved Paarden-Markt i Canalen af Wielingen, paa den vestlige Munding af Schelden stømmende Fyr, den 15de Juni d. N. vil være fjernet fra sin hidtilværende Station, og erstattet ved en Lodsbaad som om Dagen viser et rødt Flag, og om Natten et rødt Lys.

(Fb. Tb. Nr. 117, 1850.)

Ship of Sanda Rod Fyrtaarn.

Et Fyrtaarn er bleven opført paa Klippen Ship of Sanda udfor Mull of Kentyre i Grevskabet Argyll. Fyret vises fra Solens Nedgang til dens Opgang.

Fyrtaarnet er under $55^{\circ} 16' 30''$ N. Br. og $5^{\circ} 34' 55''$ W. E. Efter Compasset peiler Fyrtaarnet:

fra Pladda Fyr N. t. S. $\frac{3}{4}$ W. i en Afstand af 18 Qvartmiil.

— Pattersons Rock Boie N. t. N. — — - $11\frac{1}{2}$ —

— Nissa Craig N. W. t. W. $\frac{1}{8}$ W. — — - 16 —

— Corsewall Fyr N. t. W. $\frac{1}{4}$ W. — — - 22 —

— Maidens Rocks Fyr N. D. $\frac{1}{4}$ N. — — - $21\frac{1}{2}$ —

— Fair Head i Østevskabet Antrim

D. S. D. $\frac{1}{4}$ D. . . . — — - $19\frac{3}{4}$ —

— Nordligste Punt af Rathlin Ø

— S. S. D. t. D. $\frac{1}{8}$ D. . — — - 21 —

— Sydligste Punt af Mull of Ken-

tyre S. D. $\frac{3}{4}$ D. . . . — — - 6 —

Fyret er et fast rødt Fyr, sigtbart i en sydvestlig Retning fra N. W. $\frac{1}{2}$ W. rundt til S. D. t. D. $\frac{1}{2}$. Lanternen er 165 F. over Havsladen, men vil ikke sees i en større Afstand end 5 Leagues, ja, først i mindre, alt efter Atmosfæræns Beskaffenhed.

(Naut. Mag. April 1850.)

Galveston Fyrskib.

Galveston Fyrskib ligger fortoiet paa $6\frac{1}{2}$ Favne Vand, bærende N. $\frac{1}{2}$ N. fra Barren ved Indløbet til Galvestonhavn, i en Afstand af $1\frac{1}{4}$ Qvartmiil.

Skibe, der agte at ankre udenfor Barren, bør ikke ankre vesten for Fyrskibet, og ei heller i mindre end $6\frac{1}{2}$ Favne. Skibe, som krydse under Land i Nærheden af Fyrskibet, ventende efter Leilighed til at kunne passere Barren eller efter Lods, bør ikke staae ind paa mindre end 6 Favne Vand, og holde sig til lubart af Fyrskibet.

(Shipping Gazette; Naut. Mag. Febr. 1850.)

Eagle-Island-Fyrtaarne (Kysten af Mayo [Irland]).

Bygterne paa Eagle-Island-Fyrtaarne ere i Storm blevene saa stærkt beskadigede, at Fyrene ikke have kunnet blive tændte som sæd-

vanlig, ligesaa lidt som det har været muligt at sætte sig i Forbindelse med Den. Der er strax taget de nødvendige Forholdsregler for at island sætte Skaden snarest muligt, og vil da det Videre blive bekendtgjort.

(Fb. Td. Nr. 50, 1850).

Grundene i Cockle Gat (Yarmouth).

Ifølge nogle ved Sandbankerne ved Indgangen af Cockle Gat, nemlig North Scroby og Nøggen af Cockle Sand foregaaede Forandringer, er Cockle-Fyrstib bleven forlagt circa 3 Kabellængder N. E. W. fra dets tidligere Station, og ligger nu paa 7 Favnes Dybde ved lavt Vand Springtid, med følgende Peilinger:

Winterton-Fyrtaarn, dets Længde taget to Gange, nordvest for Winterton-Kirke N. W. $\frac{1}{4}$ N.

Ormsby-Kirke, dennes Længde sydværts fra

Ormsby-Mølle, W. $\frac{1}{2}$ N.

St. Nicholas-Kirke S. W. $\frac{1}{4}$ S.

North Scroby-Beie *) S. t. D. $\frac{3}{4}$ D.

Cockle-Spit-Beie N. N. W.

S. W.-Cockle-Beie W. t. N. $\frac{3}{4}$ N.

Endvidere er Cockle-Spit-Beie forlagt i nordlig Retning, og ligger nu paa $4\frac{1}{2}$ Favnes Dybde, ved lavt Vand Springtid under følgende Peilinger:

Syd siden af Winterton-Fyrtaarn i Berørelse med Nordsiden af Winterton-Kirketaarn N. W.

Den vestlige Mølle i Yarmouth i een Linie med

Caistor Point S. W. $\frac{1}{3}$ S.

Cockle-Fyrstib S. S. D.

Dist. 1 Mile.

N. D.-Cockle-Beie N.

S. W.-Cockle-Beie S. t. W. $\frac{1}{2}$ W.

*) Sfr. længer hen Pag. 233-234.

S. B. Cockle = Bøie er ligeledes forlagt i nordvestlig Retning, og ligger nu paa $6\frac{3}{4}$ Favnes Dybde, ved lavt Vand Springtid, under følgende Peilinger:

Ormsby-Kirke lige aaben sydvest for Ormsby-

Mølle B.

St. Peters-Kirke i Yarmouth, i een Linie med

den nordligste Mølle paa Denes, . . . S. B. $\frac{1}{2}$ S.

Cockle-Fyrskib D. t. S. $\frac{3}{4}$ S.

Cockle-Spit-Bøie N. t. D. $\frac{1}{2}$ D.

De to Barber-Bøier i een Linie S. S. B.

(Fb. Bd. Nr. 50, 1850.)

Royal Sovereign Shoal, i Nærheden af Beachy Head.

Paa 6 Favnes Dybde ved lavt Vand Springtid, en halv Kabellængde sydværts fra en paa ovennævnte Banke i 10 Fod liggende Grund, er udlagt en stor Løndeboie, sort anstrøgen og forsynet med en Stang, hvorpaa en Kugle, som er betegnet „Al Sovn“. Peilingerne ere følgende:

Det andet Martello Taarn østværts fra Eastbourne i een Linie med B.-Siden af Wellington Kridgrube, N. B. t. N.

Den hvide Mølle nordlig for Berhill, lige aaben vestværts for det tredie Martello Taarn vestværts for Berhill Cliff, N. D. t. N.

Fairlight Mølle, lige aaben sydværts for Hastings Castle Cliff, N. D. t. D. $\frac{1}{2}$ D.

Beachy Head N. B. t. B. $\frac{1}{2}$ B.

Scroby Sand (Yarmouth).

Scroby-Sandbanke, mellem North-Scroby og Middle-Scroby Bøie, er bleven heiere, og paa Grund deraf den ovennævnte North-Scroby-Bøie forlagt circa 3 Kabellængder vestværts fra dens tidligere Plads. Samme ligger nu paa 4 Favnes Dybde ved lavt Vand Springtid, under følgende Peilinger:

St. Peters Church Tower, lige i Berørelse med det sydlige
Hjørne af det rom. katolske Kapel, . . . S.W.

Winterton-Fyrtaarn, midt imellem Burnley-Hall

og Winterton Kirke, N.W. t. N.

Cockle-Fyrstib N. $\frac{3}{4}$ O.

Middle-Scroby-Bøie S. t. W. $\frac{3}{4}$ W.

Cockle-Spit-Bøie N.W. t. N.

S.W.-Cockle-Bøie N.W. t. N.

Den yderste Barber-Bøie W. $\frac{1}{4}$ S.

(Sb. Bd. Nr. 92, 1850.)

Den østerrigiske Regierings Bestemmelser af 29de Januar
1849 angaaende fremmede Krigsskibes Udgang til og
Behandling i østerrigiske Havne.

§ 1.

For Orlogshavne erklæres:

1) Venedigs Havn, under hvilken Benævnelse, paa Grund af
Localforhold, er indbefattet Kyststrækningen fra Cavalinos Fyrtaarn
til Porto di Brandolo, paa Kanonfludsvidde*);

2) Polas Havn paa den Istriske Kyst, med Indbegreb
af alle nærmest liggende Havne og Ankerpladse, fra Nordkanten af
de Brionske Øer til Punta di Promontore;

3) Lissas Havn i Dalmatien, med Indbegreb af alle Anker-
pladse og Rheder paa Den uden Undtagelse.

I Reglen maa intet fremmed Krigsskib løbe ind i samme;
dog vil det kunne tillades at løbe ind i Pola og Lissa i Havnød
(bei dringender Schiffsgefahr) (rélache forcée), i hvilket Tilfælde
Krigsskibet, naar det paa nogen Maade er muligt, har at løbe ind
i Hovedhavnen, gaae tilankers strax indenfor Havnemundingen,
og, i fornødent Fald, afvente en Anvisning fra de locale Marine-
Embedsmænd med Hensyn til Ankerpladsen.

*) Cf. d. Bdfr. 2. Bd. Pag. 57.

Er et Krigsskib af Omstændighederne bleven tvunget til at faste Anker i en af de ydre Havne eller Ankerpladse, saa har den der Commanderende snarest muligt derom at meddele den Commanderende i Hovedhavnen eller paa Militairstationen Underretning, og afvente nærmere Forholdsregler.

§ 2.

Havnen og Rheden ved Triest, med samt Bugten fra Muggia til Punta Grossa, forblive vel aabne for vensfabelige Magters Krigsskibe, dog paa følgende Betingelser:

a) Indenfor Kanon-Skudvidde fra Havnebatterierne, tilstedes kun eet stort eller to mindre Seil- og Dampskibe under samme Flag Udgang paa een og samme Tid, saadanne nemlig, hvis Besætning er under 300 Mand, undtagen naar, efter foregaaende Overeenskomst mellem vedkommende Regjering og den østerrigske, denne Sidste har givet sit Samtykke.

Efter de locale Forhold kan *rélache forcée* ikke indtræde ved Triest og Bugten ved Muggia og ei heller ved Venedig og de derunder hørende Kyststrækninger, og desaaarsag ei heller gøres gjældende.

b) Ethvert saadant Seil- eller Damp-Krigsskib har nøiagtigt at gaae tilankers, ifflun paa det Sted, som det dertil bestillede Havneopsyn paaviser, og skulde Krigsskibet forinden blive nødt til at ankre, saa maa det, efter Anvisning, strax forandre Plads, naar Saadant af Havneopsynet, i Overeensstemmelse med Sammes Instructioner, skulde ansees nødvendigt.

c) Naar Skibet har Skyts dertil og overhovedet hører til den Klasse, som ellers giver Salut, har det strax at salutere det kaiserlig østerrigske Flag, hvilken Salut bliver besvaret med et lige Antal Skud.

d) Ved Ankomsten af ethvert Krigsskib under fremmed Flag, har sammes Chef at meddele Gouverneuren eller den militaire Over-

befalingsmand Underretning om Aarsagen til at han er løbet ind, ligesom ogsaa tilnærmelsesviis om Varigheden af hans Ophold, og kun i Nødstilfælde og efter forud indhentet Tilladelse fra Gouverneuren eller den militaire Overbefalingsmand, maa et Krigsskib forlænge sit Ophold ud over den Tid som, med Hensyn til det udtalte Niemed, blev fastsat efter Overeenskomst med Gouverneuren eller den militaire Overbefalingsmand.

e) De i Havnen sig befindende fremmede Krigsskibe maae ikke give Skud om Morgen eller Aften.

f) Med Undtagelse af Officiererne og Underofficiererne, som til daglig Brug bære Sidegevær, maa Besætningen paa et fremmed Krigsskib kun ubevæbnet og i mindre Afdelinger komme iland.

§ 3.

I alle øvrige befæstede Havne paa den istriske, croatisk-dalmatiske og den østerrigsk-italienske Kyst bliver det fremmede Krigsskibe tilladt at løbe ind, og enkelte fremmede Krigsskibe tilladt at opholde sig efter de samme Grundsetninger, og særdeles Instructioner ville desangaaende vorde meddeelt de respective Havneopsyn.

§ 4.

Intet fremmed Krigsskib maa, de Tilfælde undtagne hvor en speciel Overeenskomst finder Sted med vedkommende Regjering, gjøre nogensomhelst Havn i de østerrigiske Stater til en vedblivende Station.

§ 5.

Under Jagttagelse af disse Betingelser, og mod at rette sig efter det i enhver Havn bestaaende Politie, samt Sanitets-, Told- og Post-Bestemmelser, kunne fremmede Krigsskibe af enhver venstabelig Sømagt gjøre Regning paa en gæstfærlig Modtagelse og Behandling der harmonerer med dannede Nationers Etik og Brug.

§ 6.

Til Forebyggelse af enhver Misforstaaelse, ere Lodserne og Havnebetjentene, baade i befæstede og ikke befæstede Havne, forplig-

tede til at give Chefen paa et fremmed Krigsfartøi behørig Underretning om de gældende Reglementer og vedkommende Havns Politianordninger.

Bugseerdampfskib i Strædet ved Gibraltar.

Til Forebyggelse af det store Tidstab, som de contraire Vinde ofte forarsage Seilskibene ved Passagen giennem Strædet ved Gibraltar, er der nu truffen den Indretning, at det spanske Bugseerdampfskib „Nerea“ stedse ligger beredt i Bugten af Algesiras til at bugserer Seilskibe giennem Strædet. De Capitainer, som ønske at gjøre Brug af samme, betale som Subscription 4 Reales de Bellon pr. Tønde af Skibets Størrelse, hvorved de erholde Ret til, hele Naret igiennem, ved deres Passage giennem Strædet, saa ofte de finde det nødvendigt og uden nogen extra Godtgjørelse, at lade sig bugserer af Dampfskibet „Nerea“.

(Sp. Id. Nr. 49, 1850.)

Nyt Fyr paa Sankaty Head (Mantucket).

Et nyt Fyrtaarn er opbygget paa Sankaty Head paa den sydsøstlige Deel af Den Mantucket, hvis Fyr regelmæssig skulde tændes fra 1. Febr. af. Samme viser et fast hvidt Lys med klare Blink, hvoraf to følge efter hinanden med $1\frac{1}{2}$ Minuts Mellemrum og et tredje efter 3 Minuters Forløb. Fyret peiler N. til D. 23 Miles fra Fyrskibet paa Pollock Rip, og N. til V. 9 Miles fra det faste hvide Fyr paa den yderste Ende af Great Point, Mantucket; det vil som fast Fyr ikke kunne sees i mere end 12—15 Miles Distance, i større Afstand ville kun Blinkene være synlige.

Fyret bestaaer af et Penticulair-Dreieapparat af anden Klasse, og er hævet 150 Fod over Vandfladen, medens Taarnets Høide til Spidsen af Lanterne beløber sig til 70 Fod.

Taarnet er malet med 3 horizontale Ringe, hvoraf den øverste og den nederste ere hvide, den midterste derimod rød.

(Sp. Id. Nr. 64, 1850).

Vind angaaende Havnene, Vigene og Ankerpladsene paa Sydkysten af San Domingo.

Det britiske Consulat i San Domingo gjør under 2. Jan. d. A. opmærksom paa, at alle Havne, Vige eller Ankerpladse til Luvart af Den Eaona, fornemmelig mellem Punta Espada og Cap Raphael, stedsere ere farlige, og det isærdeleshed imellem Januar og April.

Ankerpladsen ved Petit Trow er sikker; men Farvandet gennem Revet kan kun benyttes af Skibe der ikke stille over 10 $1\frac{1}{2}$ Fod. Der er et andet Løb med 18 og 20 Fods Vand for Skibe som gaae fra Ankerpladsen tilførs, men, paa Grund af de fremherskende Vinde og dets Sneverhed, kan dette ikke benyttes af Skibe som ville til Ankerpladsen ved Petit Trow.

Vigen eller Ankerpladsen ved Bourneo noget N. for Petit Trow er farlig, da den er aaben for alle Vinde, og Skibet, naar en svær Dyrning sætter ind, er nødt til at ankre tæt ved Land, eftersom der intet Lodskud er i kort Afstand fra Kysten.

De øvrige Havne, Vige og Ankerpladse paa Sydkysten af San Domingo ere uden Fare, men imellem Juli og October særdeles udsatte for svære Dyrninger.

(Naut. Mag. April 1850.)

Tønderne i Farvandet ved Surinam.

Den lille Jernjolle, der, som Farvandets inderste Bate, laae i Munden af Floden Surinam, er ombyttet med en kugleformig Bøie, som er af samme Form og Størrelse som begge de andre, saa at der ved Ankomsten nu i det Hele befinde sig 3 kugleformede Bøier i Farvandet, hvilke alle endnu i Slutningen af 1849 laae paa de hidtilbærende Steder og Pellinginger.

(Ed. Td. Nr. 304, 1849.)

Syr- og Lodskib ved Buenos-Ayres.

Den argentinske Bark Condor er stationeret som Fyrskib mellem Point Indio og den østlige Rand af Ortiz-Banken. Om

Statten viser det en stor Lanterne fra Mastspillet, og om Dagen et Flag, og tjener de ankommende eller afgaaende Skibe som Veiviser.

Fartøiet ligger fra P. Indio N.D. til N. (pr. Compass), Distance 10 Miles, og fra Randen af Ortiz-Banken S.V. til S., Dist. 6 Miles, eller paa $35^{\circ} 9'$ S. Br. $59^{\circ} 3'$ V. Lgd. fra Greenwich.

Der vil bestandig være gode Lodser ombord til at bringe de til Buenos Ayres bestemte Skibe derhen.

(Sb. Id. Nr. 51, og Naut. Mag. Mai 1850.)

Det nye Fyrtaarn ved Nuevitas (Cuba).

Paa Punta Maternillos ved Indgangen til Nuevitas Bugt er, paa $21^{\circ} 4'$ N. Br., $77^{\circ} 14'$ V. Lgd., opbygget et Fyrtaarn af hvide Steen, som isærdeleshed vil være af stor Nytte for de til Norden af Den gaaende Skibe.

Fyrtaarnet vil føre Navnet „Colón“, som med store Bronze-Bogstaver er anbragt paa Midten af samme, og saaledes fra Søen være synligt i stor Afstand. Taarnets Høide udgjør 186 spanske (171 eng.) Fod, og Fyret, som er et Lenticularfyrt af fransk Fabrik, er fra 1ste Mai d. A. bleven tændt regelmæssigt, og er synligt 20 franske Mile borte.

Fyrets Hovedhensigt er, at være Skibene behjælpelig i at undgaae den under Navnet „Real de los Catalanes“ bekendte Klippe. Samme strækker sig omtrent 12 franske Mile nord- og sydbæret, og har paa sine Steder en Brede af indtil en Lieue.

Da nu dette Fyrtaarn er traadt i Virksomhed, skal et lignende oprettes paa Ronfites = Keys for at gjøre Passagen mellem Ginger- og Wolf-Keys sikrere.

Sacramento-Floden (Californien).

Afstanden fra San Francisco til Venicia udgjør 28 Miles. Farvandet er godt, Dybden fra 5 til 20 Favne; Ankergrunden god.

Fra Venicia til New-York (Californien) 15 Miles; krumt Farvand, Grunden paa nogle Steder haard, paa andre blød; Dybden i Farvandet 16 Fod, dog gives der flere Banker med 4, 6 og 8 Favne Vand og haard Grund. Fra New-York til Sacramento City — 65 Miles. Floden er krummet; Grunden blød. Ved Indløbet til Floden befinder sig en Barre med kun 10 Favne Vand. 15 Miles længere opad befinder sig en anden Barre med 9 Fod, og atter, 4 Miles høiere oppe, en Grund kaldet Hogs-Back, med $8\frac{1}{2}$ Fod Vand, samtlige med haard Grund. Med Undtagelse af disse Grunde, har Floden en Dybde fra 11 Fod til 7 Favne. I Aug. og Septbr. 1849, da Indsenderen heraf befandt sig der, var Vanddybden meget ringe og kun liden Flod at bemærke, omendstignende ogsaa ellers Floden kun pleier at udgiøre 3 Fod. Fra December til Midten af Mai gaaer Strømmen med en Fart af 3 til 5 Miles pr. Time nedad, saa at det falder vanskeligt, uden ved Hjælp af Dampskibe, at komme opad Floden. Fra December til April kunne Skibe, som gaae indtil 14 Fod dybt, uden Fare gaae til Sacramento-City, senere falder dog Vandet meget hurtigt. Skibe kunne fuldkommen sikkert ligge langs med Bankerne uden at berøre Grunden.

(Sb. Ib. Nr. 92, 1850)

Notitser paa en Seilads giennem det græske Archipelagus.
(Naut. Mag. Aug. 1849.)

Om Sommeren blæse lette Hundedagsvinde (Etesian Winds) raft fra N. O. og N. V., om Vinteren ere sydsørlige og sydbestlige Vinde de fremherskende.

Mod Slutningen af Maret kan man med lette Vinde fra S. S. O. gaae saa langt op som til Tenedos, men i Dardanellerne er Strømmingen meget stærk, og der kan gaae en fjorten Dages Tid med at komme igiennem.

Derne ere høie og stejle, men yde intet Ly mod de etesiske Vinde, og Strømmene ere meget uregelmæssige baade hvad Styrken og Retningen angaaer.

Den største Vanskelighed er at komme op mod de etesfiske Vinde der blæse ret igiennem Zea- og Dorolsbene, da de ere altfor stærke til at krydse op imod, og Søerne derhos ikke yde noget Læ. Ovenover Milo, maa man holde langs Thermi; men det er vanskeligt at gjøre Cape Colonna. Først maa man stræbe at naae Pynterne paa Fastlandet for at kunne komme ind i Løbene, om Windene ere moderate, eller finde Ly, naar de ere altfor stærke.

Naar man gaaer tværs over Bugten fra Cape Matapan til Cerigoløbet med Winden nordlig for V., kan man vente at finde den regelmæssige etesfiske Vind fra N. O., naar man gaaer om Cape St. Angelo, og man maa holde op efter denne Pynt for at gaae til Luvart af Den Cerigo, hvorefter man faaer N. O.-Vinden, lægge Coursen efter Cape Colonna, og holde sig ved Land, indtil man er passeret Forhjerget, og tæt oppe ved Macronisi Øen, da man gjør et Slag over til Zea paa den anden Side.

Er Winden saa stærk, at man ikke kan gaae ind i Løbet, er der Ankerplads imellem Cape Colonna og den høie Ø Gairdaronisi eller Hjeløen. Man maa da bringe et høit spidst Bjerg paa det fjerne Fastland aadent mellem Øen og en lav Klippepynt, hvorfra Kysten bøier sig lidet hen imod Ruinerne af et græsk Tempel.

Er man passeret til Luvart af Zea, maa man igien lægge Coursen efter Megropontpynten, hvor der er Læ eller Ankerplads i Karysto Bay, hvis Winden skulde være altfor stærk lige giennem Løbet, eller man kan anstrenge sig for at komme ud tæt under den lille Ø Mandili, og derefter gjøre et Slag over til Den Andro paa den anden Side. Kan man hverken naae Zea eller Andro under Krydsningen, maa man begynde forfra.

Kan man, efter at være kommen ud af Doroløbet med etesfiske Vinde, gaae tilluvart af Ipsara, er man heldig. Derefter imellem Kalopiri eller Munkene og Ipsara til Skio, forbi Mytilene ad Cape Baba giennem Tenedos Canalen. Stærk Strømning tæt inde ved Land, og ingen Svande ved at gaae omkring Cape Janissary.

Det er bedst at skære Strømmen, naar man kan naae til eller gaae tillubart af Den Imbro, saa at man kan naae over til den europæiske Pynt af Dardanelfrædet, (hvor man kan ankre, om Vinden er for stærk imod), eller seile op ad den Side, og saa staae over til den anden Side, og derefter til de hvide Klinter.

Fra de hvide Klinter gaaer man over til den europæiske Side og tæt om den europæiske Fæstning, idet man vogter sig for de Landtunger der strække sig ud derfra, over til den anden Side tæt om Tungen ved Nazarapynten. Man bør ikke stole altfor meget paa Loddet, men derimod desto mere agte paa Vandets Farve.

„Udsees klar stille Nat med stærk Dug“ er det sikreste Varsel om sydvestlig Vind. „Hvidbræmmede Skyer, der komme op over den europæiske Side af Dardanellerne“, ere sikkert Varsel om nordvestlig Vind.

I Marmora Søen ere de samme Vinde de fremherskende.

Samme Vind giælder om Seiladsen giennem Bosporus.

Under Seiladsen i det sorte Hav maa man ikke lade sig vildlede af den taagede Horizontlinie.

Sydefter, ad Bosporus til, tør man ikke lægge Coursen lige efter Strædet. Man kan ikke stole paa sit Bestik, og kommer let paa en Lægerbal med de fremherskende nordøstlige Vinde. Vestlig for Bosporus findes 7 røde Klinter, og østlig for samme 1 hvid Klint, i en Afstand af 10 Qvartmiil og i Nærheden af den falske Bosporus, og umiddelbar bag ved Klinten er en stor Klump Træer. Har man den, styre man vestlig langs Kysten.

Reiser imellem Manila og Sydney.

(Naut. Mag., Jan. 1849.)

Den 11te Mai 1847 fra Sydney for Manila, Via Torres Stræde.

N. t. B. = Strømning, 2 Qvartmiil i Timen, ved Detached Reef; passerede Maines-Øerne. Styrede S. B. t. B. 8 Qvart-

miil (sailing directions fra Sydney sige: B. S. B.); styrede derpaa S. B., og, som Brænding bemærkedes paa Le Boug, holdt af S. B. t. S. og S. S. N., og fik tørre Sandbanke paa Le Boug, som paa Grund af den holdte sydlige Cours antoges at være Nymore Bankerne. Lagde Coursen imellem dem og de formentlige Middle-Banker, men opdagede først, da man næsten var passeret heelt igiennem, at man styrede imellem Middle-Bankerne og de tørre Flak nord for samme i 20 Favne. Fandt siden at der gik en svær nordlig Strømning. Det var den Dag Fuldmaane.

God Ankerplads paa 10 Favne og smult Bunde; Sir Charles Hardys Islands S. D. og Cockburns Islands B. S. B. Stod ind for Nøvet, og passerede Braget af Sir Archibald Campbell; styrede derefter langs Nøvet paa 9 Favne, da Grund pludseligt blev bemærket oppefra. Nøret blev øieblikkelig lagt op, og som Skibet faldt af, skurede det ganske lidt paa en blød Korallbund. Det er imidlertid nødvendigt at gaae meget nær ved Nøvet for at undgaae en Banke med 9 Fod Vand ikke langt fra Pynten af Nøvet, naar man vil gaae omkring det.

Passerede N. for en lille Sandbanke. Coursen fra udfor Hannibal Islands til Cairncross er, efter Admiralitets Kortet, N. N. B., men skal være N. t. B. Capt. Blackwoods Kort (Sydney) er det nøiagtigste, men Diet er dog den eneste sikre Veiviser i denne Seilads, eftersom man, paa Grund af de foranderlige og stærke Strømninger, ikke med Sikkerhed kan lægge Cours fra et Punkt til et andet.

Den 2. Juni ved Booby Island*). Gik iland og paa Posthuset og afslagde Breve. Forefandt i de to Kieldere Overflodighed af alle Slags Provisioner, endog preserverede Lebnetsmidler, Vand, Grog, Tobak, o. s. v. Fyrtois, en stor Stegepande og en Kiedel.

Fra Booby Island stadig vestlig Strømning fra 12 til 20 Qvartmiil daglig.

*) Efr. b. Bdsfr. 2. B. Pag. 62.

Foretrækker Samoa-Strædet for at gaac sønden om Rottie.

Sandalwood Island er afslagt meget usiagtigt paa Norie's Kaart, den østlige Pynt — 5 Qvartmiil, og den vestlige — 25 Qvartmiil vestligere end den rette Position. Admiralitetets Kort er correct.

Ankrede i Massstrædet i Peejow Bay paa Lombock paa 6 Favne Sandbund, og foretrækkes denne Plads for Laboagee. Tilraades at gaac igiennem paa Lombocksiden, da man stedse har Ankergrund noget fra Kysten, dog at man vogter sig for et langt og farligt Rev der strækker sig S. D. ud fra Neef Islands, og som ikke er afslagt paa nogle Kaart. Sikker og godt Farvand mellem disse Der og Lombock.

Urk Island fandtes at ligge under $7^{\circ} 10'$ S. Br.; Horsburgh og Norie angive Begge $7^{\circ} 15'$ S. Br. Tæt B. for Kongelong ligger en Ø der ikke er affat paa noget Kaart.

Giennem Carimata Stræde. Directions Island bestaae af 2 Der. Norie's Kaart angiver kun een.

Ankom til Manila den 4de Juli.

I Anledning af en herskende Sygelighed blandt Mandskabet paa Skibene paa Manila Rhed, tilraades: at holde Folkene saa meget som muligt fra at udsætte sig for Solen, — at have Solseil saavel For som Agter, — forbyde at Frugt hemmelig bringes ombord, og jo mindre der nydes jo bedre, — forbyde Folkene, fra Arbeide omlee, at komme op paa Dækket, inden de ere affisledede og da vel indpakkede, — og lade være at bruge Vandet der, inden man er gaaet tilspes.

Lettebe fra Manila Rhed igien den 3die Aug. St. Nicholas Skær i Bugten ligger overet med Cavites Arsenal og Corregidoren N. 73° D. og S. 73° B., og den lille Klippe paa Sydsiden af Indløbet „El Frayle“ S. 42° B. retvisende. Ved Indgaaende maa El Frayle ikke bringes vestenfor S. B. t. S. inden Cavite peiler østlig, hvorefter man da kan styre D. N. D. for

Manila. Den bedste Ankerplads for Skibe, der skulle lade i Manila i S. B.-Monsunen, er, med Fyrtaarnet paa Molen N. D. t. N., i 2 Qvartmiles Afstand, paa $4\frac{1}{2}$ —5 Favne. I N. D.-Monsunen ankre Skibene længer inde.

Den 13de lagde N.-pynten af Ticoa forover, og løb ned ad Østkysten i nogen Afstand, ankrede paa 12 Favne udfor Ruinerne af et Fort paa S.-siden af Indløbet til Port St. Jacintha. Her er en ypperlig lille Havn i S. B.-Monsunen. Ved at gaae tilankers her bør man lægge N.-pynten af Indløbet vel forover, eftersom et Neb løber sydlig ud fra Pynten en god halv Qvartmiil: ved ikke at dreie ind til Fortet, førend Nordsiden af Havnen bliver synlig, vil man undgaae det, og er Loddet en god Beiviser. Syd for Indløbet, temmelig langt inde, ligger et landløst Sker under Vand ved Psivande, Solitario kaldet.

Udvaars imod at gaae igiennem Strædet mellem Capul og Calinton om Matten eller med lette Vinde, eftersom Mangel af Ankerplads vilde gjøre det meget farligt, hvis det skulde blive Stille, da Floden med stor Voldsomhed sætter ned mod Maranjós.

Traf den østlige Strømning den 22de August under $3^{\circ} 30'$ N. Br. og $132^{\circ} 20'$ Ø. L. Gr.; fra $5^{\circ} 44'$ N. Br. forsat 85 Qvartmiil i 27 Timer ved østlig Strømning. I sigte af Ny-Guinea — vestlig Strømning 25 Qvartmiil i 24 Timer.

Efter at have faaet Pigeon Island i N. t. Ø., bør man holde vel ind efter Battanta Kysten, da man ellers med en sydlig Vind let kan blive forsat ned til den Række lave Øer N. B. for Battanta, og det saa tager lang Tid atter at krydse op til Fiskers Island som man maa passere meget nær for at kunne lægge Pulo Popo forover. Paa Battanta ere Canoerne sammenslaede Planter, og ei udhulede Træstammer. Indbyggerne lode til at sætte større Værdie paa deres Bæver end almindelig er Tilfældet; de syntes at have haft Samkvem med Franske, da de forlangte „linge, linge“, for derved at udtrykke, at de vilde have Skjorter o. desl. i Bytte for deres Vaerr: Skildpaddeskæl, Matter, Smaaperler og yndige

Fugle. De ere meget stærke, kraftige Mennesker med tykt uldent brunt Haar.

Paa S.-siden af Pulo Popo saae en tilsyneladende velbemandet stor Baad der gik sydefter, og ønskede at undgaae os. Som vi dreiede et Par Streger efter ham, reiste han ganske findig en kort tyk Mast, og seilede bort; holdt atter Coursen, og tonedede Flag, hvorpaa han ganske rolig vendte, styrede N. N. D., og viste et stort Flag, blaåt og hvidt, blaåt og hvidt, i horizontale Striber.

N.-pynten af Bonoa ligger under $2^{\circ} 47'$ S. Br., Nories Kaart angiver $2^{\circ} 50'$. Gik om N.-pynten; men saae ikke noget til Nebet derudfor hos Nories.

Den 16de Oct. Mount Schank N. t. D. $\frac{1}{2}$ D., $38^{\circ} 10'$ S. Br. staaende N. D. t. D., med Vinden S. D. t. D.; loddede, og formeente, efter Kaartet, at faae omtrent 20 Favne, men fandt kun 7, omtrent 10 Qvartmiil fra Land; vendte en Times Tid, og stod derpaa atter ind. $7\frac{1}{2}$, 6, $5\frac{1}{4}$ og $4\frac{3}{4}$ Favne hurtigt efter hinanden; vendte igien, og havde strax 5 Favne. Brænding østerefter 3 Qvartmile borte. Yderste Pynt af Cap Northumberland peilende vestlig og Mount Schank N. 46° B. i 5 Qvartmiles Afstand fra Landet.

Ankom til Sydney den 25de October.

Ny Caledonia.

(Naut. Mag. Decbr. 1849 og Mai 1850.)

Den 21de Decbr. 1848 lattede det engelske Barkskib Eleonor, Skibscapitain Woodin, fra Østfiden af Ny-Caledonia, i den Hensigt at søge, om muligt, at finde et Lob mellem Botanyvile og Sydenden af Caledonia, for at spare den kedsommelige Reise omkring Nebet der strækker sig ud syd for Caledonia. Han var saa heldig at finde et saadant: Han opdagede, at den sydlige Deel af Caledonia er en Ø omtrent 10 Qvartmile lang, dybt Vand og Rum nok for en Fregat at gaae igiennem. Han kaldte Lobet „Woodin-Channel“.

I denne Canal findes flere dybe Bugter med Overflødighed af ferskt Vand, Ankerpladse paa 15 Favne, men intet Sandeltræ. Da Indvaanerne paa Østkysten berettede, at et Skib var forliist paa et Æv paa Vestkysten, og at Allemand vare omkomne, besluttede Capitainen at ransage hele Kysten.

Den 1ste Januar 1849 ankrede i en Bugt, hvor Capitainen vidste at nogle Sydneyfartøier havde samlet Sandeltræ. Her traf han nogle af Indbyggerne fra Pines Island som lode til at være forundrede over at Skibet var kommet omkring ved Botany-Isle.

Hans første Spørgsmaal var angaaende det forliste Skib; men man svarede, at ikke noget Skib var forliist, men at Mandskabet paa to Baade fra Vanguard (en Sandeltræfarer) var bleven opsnappet af en Stamme, hvis Hovdinger Angulla, Queen-dower og Jaki eller Jack ere velbekendte, omtrent 9 Qvartmiil N. V. for hvor han laae, og at Skonnerten var gaaet tilsøes, efterat de Indfødte ogsaa havde gjort Forsøg paa at angribe den. Hele Mandskabet havde nemlig forladt Baadene, og imedens hver Mand kom bærende med sit Træbundt, havde de Indfødte sludt Baadene fra Vand, og derpaa anfaldet dem med deres Tamahawker, havde slaaret Senerne over paa dem, slaaret Hoved og Armene af dem, lagt de døde Legemer i en Bunke og opbrændt dem. Ikke en Gæste undslap.

Den 2den Januar om Morgen, bragte Stammens Hovding Angulla de 2 Hvalbaade fra Vanguard 6 Qvartmiil længer bort, og traf dem op iland imellem Buskene paa et Sted der var saa grundet at man ikke kunde komme dem paa Bøssesluds Afstand; thi det havde været deres Afgt at angribe disse Wilde, og tage Baadene fra dem; men de passede for godt paa, og flyede til Bjergene.

Capitainen erklærer, at de Indfødte paa Ny-Colodonia ialmindelighed ikke ere fiendslig sindede mod Europæerne, og at der mange Steder er bleven viist ham megen Venstabelighed uden at han har kunnet gjøre Giengæld. Men Sandelsfarerne bør dog vise den største Forsigtighed, eftersom der ere Exempler nok som Vanguards,

Klippe i Soluhavet,

121. Peilende Unfang Point S. S. D. og Vestpynten af Sam-
belan Island S. S. V. under $5^{\circ} 34'$ N. Br. og $119^{\circ} 20'$
Ø. Lgd., er opdaget, i Begyndelsen af Maret, af 2 Qvartmiles
Længde, Koraltrev hist og her lige i Vandstørpen.

Capitainen bemærker, at Unfang Point er i Horsbourghs
Kaaft aslagt for langt vesterefter. De fleste Der og Grunde i
Nabolabet formener han at være urigtigt aslagte, og at, henad Stræ-
det Balabak, flere aldeles ikke ere aslagte. Raader alvorligt til at
man, ved Seiladsen giennem Soluhavet og Strædet Balabak, holder
godt Udtig fra Mærseraaen, og holder Loddet gaaende om Natten.

(Singapur. Free Press. Naut. Mag. Mai 1850).

Noticer angaaende enkelte Der i Sydhavet.

(Naut. Mag. Septbr. 1849.)

(Paa det engelske Krigsskib North Star, 1844 Juli.)

Den Norfolk*). Gik mellem Norfolk og Philip Island, og styrede ad Cascade-Bay. Et rødt Signaflag vaiede paa "the Settlement" til Tegn paa at man kunde gaae iland med Baade; naar det er farligt eller umuligt at lande, vaier et blaat Flag. Paa Nordsiden af Cascade-Bay observeredes $29^{\circ} 2' \text{ S. Br.}$ og $167^{\circ} 51' \text{ D. L.}$ Gouvernementshuset paa "the Settlement" observeredes $29^{\circ} 3' 6'' \text{ S. Br.}$; Compasets Variation $11^{\circ} 18' \text{ D.}$; Naalens Inclination $54^{\circ} 53'$. — Ingen sikker Ankerplads ved Den.

Passagen til Pylitarts Island og Tongatabu er uden noget slags Fare. Canoerne paa Pylitarts Island ere gjorte af et eneste Træ, og paa Bagbordside er anbragt et Stykke Tommer af samme Længde som Riolen 2 Fod fra, støttet af 2 verticale Stykker eet paa hver Ende. — Indbyggernes Antal er 150.

Tongatabu er een Hjerdingvei lang i N. og S. og $\frac{3}{4}$ Fjerdingvei i O. og V., ligger under $176^{\circ} 1' 47'' \text{ D. Lgd.}$ og $23^{\circ} 33' 50'' \text{ S. Br.}$ Variation $9^{\circ} 30' \text{ D.}$ Den er særdeles lav og vanskelig at faae i sigte. Indlobet er imellem den lille O Mallenoah paa Bagbordside og Attota paa Styrbordside, holdende nærmest denne en S. t. V. $\frac{1}{2}$ V.-lig Cours i en Afstand af $\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra Nivet der gaaer ud i N.D.-lig Retning. Indenfor det yderste Niv gaaer Lobet mellem 2 Korallbanke der ligger under Vand ved Hoibande, hvor man da kan gaae tilankers i 12 Favne, 2 Qvartmiil østen for Landsbyen Metalofo. Beliggenheden observeredes $21^{\circ} 8' 27'' \text{ S. Br.}$ Variation $10^{\circ} 43' \text{ D.}$,

*) Efr. d. Tidst. 3die Bd. Pag 25.

og Naalens Inclination $39^{\circ} 30'$. — Intet Vand at faae, men Overflodighed af Brænde.

Nekalosa's Kirke er opført paa det høieste Punkt paa Tonga. De meest iøinesaldende Gienstande, idet man nærmer sig denne By, ere 5 Baadestluur, 2 større, hvert 95 Fod langt, 33 Fod bredt og 23 Fod høit, hvis Gable ere aabne og vende ud mod Søen.

Den største Canoe paa Tonga var 102 Fod lang og 5 Fod bred, skarp i begge Ender, den anden, der var forbundet med denne ved Udliggere, var 87 Fod lang og 4—6 Tommer bred. Længden af Dækket, der var lagt over dem, var 48 Fod langt og 18 Fod bredt. Canoerne stode paa Jorden, og Dækkets Hvide var 5 Fod 7 Tommer; den ene Side var beskyttet mod Solens Straaler og Regn, ved et Ekraatag, under hvilket laae 2 eller 3 Trætrummer, temmelig lige Evinetrug, hver udhulet af et eneste Stykke Træ og meget tykt. Disse Trommer ere aabne ovenil, og Lyden frembringes ved at slaae langsomt eller hurtigt med en svær Stok paa den indre Rand. Ombord i disse Kanoer føre de Muursteen og Platanblade, og tage saaledes ombord som iland. Disse store Kanoer ere byggede af Planker, og betales med Tapa eller Klæde; de ere kostbare, thi omendstændt Indbyggerne have Sauge og andet europæisk Væretui, holde de sig dog til deres gamle Methode: de klove nemlig Træet i Midten saa langt ned, indtil de have faaet to Planker af fornøden Længde; Enderne sammenføies smukt og stærkt, og limes sammen med et Slags Cement; de forskjellige Dele blive sammenføiede med Plating der rigtignok undertiden gaaer fra hinanden i Uveir, og stilles da Canoerne fra hinanden og læntre begge. De blive vriskede frem af fire eller sex Mand forude, som holde deres Pagaiaarer vertikale igiennem et firkantet Hul i Dækket. De fremdrives saaledes med en Fart af $2\frac{1}{2}$ til 3 Knob pr. Time. Antallet af Dobbeltkanoer paa Tonga var 10. Kun Høvdingerne have Dobbeltkanoer, hvoraf hver kan indtage 100 Mand. I disse drage de til Fiji- og Navigatorsøerne. De ere undertiden 3 Uar fra værende for at bygge deres Canoeer.

Landingen er ikke god, thi omtrent 150 Alen fra Strand-

Bredden hæver sig et Arv op ved Labbande, over hvilket man enten maa vade eller bæres. Ved Hoivande kan Baaden lægge til Land; men man maa vogte sig for at lade den blive der.

Byen Nekalosa er en Fæstning omgivet af en dyb bred Grav som Tiden næsten har opfyldt. Byen har 350 Huse og 2000 Indvaanere.

Indbyggernes Antal paa denne Ø og Utoa er 9000, hvoraf 4000 ere Christne, 100 ere Papister, og Resten Hedninger. Kongen er Protestant af den Wesleyanske Sekt; hans Navn er Josiah Tabu, og hans Titel Kanokubolu; han hersker ikke blot over Tonga, men over hele Gruppen som vi kalde Benstabsøerne inklusive Hapi Gruppen. I en lang Række af Aar ere de blevne regierede af Konger, der regelmæssig have succederet hinanden. En uafhængig hedensk Konge Tur Tonga hersker paa Tonga.

Disse Øboere høre til den skønneste Menneſkerace og ere velbegavede af Naturen; deres Farve er mørk oliven; deres største Feil synes at være Læghed.

Den er af Coralsformation; Indigo er almindelig, og Sukkerrøret er fortrinligt. Perler findes ogsaa. Kokosolie begynder at blive en Udførsels-Artikel. Bomuldstøier er et velkomment Tøningsmiddel, baade hvide og trykkede, ligeledes Hatter, Kamme, Nagknive, Solſkærme, Huer, Baand, Krud, Tobak, lange Knive og Klædningsstykker. Tapa, hvoraf deres Klæder forfærdiges, tilberedes af Barken af Papir Morbærtræet. Kong Josiah lod forfærdige et Stykke Tri deraf som Prøve der var to Fjerdingbeil langt og 120 Fod bredt.

Da the North Star den 6te August seilede fra Tonga Tabu, fulgte Kong Josiah og en stor Deel af Indbyggerne ham i en stor Dobbeltkano. Kongens Søn, Henri, der havde bragt dem indenskærs, lodſede dem ogsaa ud. Om Aftenen, i godt Veir, lagdes Coursen efter at gaar imellem Hapaïs og Kuragua Derne og sendenfor Nævet der strækker sig fra Hapaigruppen som i Krusenſterns Kaart antages at strække sig til 20° 34' S. Br. Udlig

blev holdt som sædvanligt; Skibet havde ikke mere Fart end at det kunde vende, hvis det skulde gøres nødvendig: ved Midnat intet Lodskud paa 30 Favne; da efter Midnat Farten var taget af til $2\frac{1}{2}$ Qvartmiil i Timen, blev Fokken sat til, og 10 Minuter efter viste sig Brændinger paa Le-Boug. Diebliffelig blev Moret lagt ned, da Skibet i det Samme stødte For, hvorpaa Søen løstede det over, Hælen rorte, og det var atter i dybt Vand. Styrede derpaa østligt. Ved den sidste Lodhivning, inden det stødte, var ingen Bund med 30 Favne Line, og ved første Lodhivning, efter at det havde stødt — 7 Favne Sand og Coral. Dybden tog hurtigt til med $7\frac{1}{2}$, 8, $8\frac{1}{2}$, 9, 10 og 18 Favne, og da vi vare passerende Brændingen var den tydelig at see; inden vi vare lige i den havde Ingen ombord seet den. Kl. 5. 30 Min., Afstønen iforveien, peilede Den Guagua S. O. $\frac{1}{2}$ D. i en Afstand af 10 eller 11 Qvartmiil. Den styrede Cours i 17 Qvartmiil var N. 54° S. da Skibet stødte, til hvilken Tid en Mand var stillet paa Udfig paa Store Bram-Naa foruden ham paa Forre-Bramraaen; den svære Lodline blev hebet ud hver halve Time, 50 Favne Line løbet ud, og visse Personer kom aldeles ikke paa Udfig.

Om Middagen den 7de observeredes Bredden $20^{\circ} 23'$ S., Længden $176^{\circ} 13'$ D. L. Gr. Kl. 8 om Morgenen saaes Brændingen i B. t. S., og Coursen var nu til om Middagen N. D. i 16 Qvartmiil; ingen Bund med 80 Favne Line; en lang mør Dynning fra S. O., disig Luft og let Brise fra S. O. Den 8de om Morgenen stod N. B. hen efter Løbet mellem Hapaiwerne og Vavu, mindre Dynning end sædvanlig, sandsynligviis fordi den blev brudt af Nebet der strækker sig sydester fra Vavu. Om Middagen observeredes Bredden $19^{\circ} 42'$ S., Længden $173^{\circ} 59'$ D.; Kl. $1^h 30^m$ Den Rao isigte B. t. N.; Kl. 6 E. M. Rao i S. B. t. B., Lette i N. B. $\frac{3}{4}$ B., og Brænding i Løbet. Kl. 8 Cours N. B. $\frac{3}{4}$ B., Brænding forud og vesteri; forandrede Cours, og stod S. D. hen, under smaa Seil; ingen Bund med 50 til 75 Favne Line. Den bestandige Dynning fra S. O.

gier at Skibet arbejder meget. I Dagbrækningen den 9de, Sava og Koa isigte S. B. og S. S. B., lave Sandbanker med Kofstræer. Om Natten udfor Koa i V. S. V.

Den 11te ved Daggrø, Den Lette østlig; Vandet forandrede Couleur rundt omkring, dog ingen Bund paa 100 Favne. Om Middagen $18^{\circ} 51' 8''$ S. Br. og $175^{\circ} 24'$ D. L. Gr. Efter 10 Qvartmiles Seilads i D. t. S. $\frac{1}{2}$ S.-lig Retning, peilede Toppen af Koa S. 5° D. og Toppen af Lette N. 61° D. Om Morgenen den 12te, Lette isigte N. 27° D. og Brændinger i betydelig Afstand B. for Den.

„Fra Baru peiler Toppen af Lette S. 68° B. og Nordpynten N. 25° D. Staaende ind med Nordpynten paa Bagbordside, vil der vise sig 2 runde flade Klipperer, bedækkede med Krat; mellem den nordligste af disse to Øer og Landet findes en landløs Klippe; staaer man imellem disse to Klipperer, vil der vise sig en Klippepynt tilvenstre peilende S. 83° D.; efterat man i en Kabeelængdes Afstand er gaaet omkring den, vil der ligeledes tilvenstre vise sig en endnu høiere Pynt bedækket med Træer lige ned til Havet bærende N. 47° D.; syd- og østerefter mangtoldige Øer, Brændinger mellem nogle af dem: Diet ledede os ind. En bred Hoi bevoxet med Træer viser sig snart og en lille lav grøn Ø paa høire Haand. Ankergrund under Høien paa 30 Favne, med en sandig Pynt N. D. og Høien N. Sandy Points Brede fandtes ved 5 Observationer — $18^{\circ} 39' 2''$ S. Byen Neasu ligger paa en Skraaning. Ovenover Sandy Point er en god Ankergrund.

„Saa saare Skibet var gaaet tilankers, kom en velbemandet pyntelig Canoe ud med en Engelsemand i Missionens Tjeneste med Melding fra Kong George, som ønskede at vide, om vi behøvede Noget. Jeg svarede, at jeg skulde aflægge Visit hos ham Tager efter.

„Jeg landede ved et godt Steenbrohoved, bygget af Kong George, og blev modtaget af Engelsemanden fra Tager isørveien, der var ansat i Missionstrykkeriet, og skulde være vor Tolk. Kong

gen ventede mig i det offentlige Samlingshuus siddende paa Gulvet med nogle af de fornemste Hæddinge. Kongen var den Æneste der var europæisk Klædedragt, hvid Skjorte og Vest og et couleurt Silketørklæde om Halsen, forresten var han klædt i Tapa. Som jeg kom ind, reiste han sig og blev staaende. Jeg gik hen til ham, rystede hans Haand, og satte mig paa en Stol tæt ved ham. Det er en høi stærktbygget Mand, paa omtrent 38 Aar, mørkere end almindeligt; et alvorligt og tænksomt Ansigt, regelmæssige smukke Træk. Sit hedenske Navn, Fansaaban, har han ombyttet med sit christne Navn, George, som han fordetmeste kaldes. Han er Konge over Vavu og Hapaigruppen, men erklænder Josiah for sin Overherre, efter hvem han i alle vigtige Anliggender retter sig. George har en stærk Mand og stort naturligt Talent. Hans første Spørgsmaal var angaaende Begivenhederne paa Tahiti, for hvilke alle Indfødte paa disse Øer nære den meest levende Interesse, og hvorved de ere blevene særdeles ængstlige.

„Han ytrede, han havde ifinde, af et Huus paa Navigators-Øsland, mod Betaling i Kokosolie, at kiope en Skonnert, som han vilde lade fare paa Sydney. Skonnerten var paa 23 Tons og fuldstændig equiperet. Prisen var 25 Tons Olie, og han skulde levere de 12 Tons, inden han fik Skonnerten overleveret, og skulde da have i Fragt for Resten £ 2. 10 Sh. For Nyevenuet af sine følgende Handelspeculationer vilde han derefter kiope et større Skib, og begynde Handel med europæiske Manufacturvarer, hvortil han allerede havde samlet sig henimod £ 200 ved Salg af Brænde og Vand til de Skibe der her søgte Forfriskninger.

„Kirken, der er 110 Fod lang og 45 Fod bred, er den største Bygning; Skolen den næststørste, og Kongens den næste i Størrelse.

„Fra Trykkeriet udgaar Testamentet og Psalmebogen, saavel som de bedste Skolebøger i de Indfødtes Sprog, og forsendes net indbundne til Naboserne.

„Indbyggernes Antal er mellem 4 og 5000. De 3 Missio-

nairer, Sætteren og en Tømmermand, tre Englændere, een Spanier og een Portugiser ere de eneste Fremmede paa Den.

„Indbyggerne ikke blot underholde Missionairerne, men give endog Bidrag til Missionsfondet, bygge, for Betaling, deres Huse med Indhegninger, og holde dem siden vedlige uden videre Betaling, yde Yamé, Fugle og Sviin til deres Underholdning, og omtrent £ 40 aarlig i Penge. I de Børnes Skole ere der omtrent 100 Mandfolk og 70 Fruentimmer. I Pigeskolen 55, i Pugefskolen 190 baade Piger og Dreng. En anden Pugefskole noget borte tæller 100 Børn; hver By har sin Skole, og i det Hele blive 2300 Personer opdragte. 140 indfødte Lærere, og i 30 Capeller forrette Indfødte Tjenesten, blandt hvilke Kongen uden Sammenligning er den bedste. Han er den øverste Dommer som den øverste Geistlige; foruden ham ere fast ansatte 2 Dommere. Den første Tirsdag i hver Maaned, blive Synderne, som de kaldes, bragte for, da Kongen er tilstede; han afgjør Sagen; Dommerne ere ogsaa Øvrighedspersoner. Der gives intet Fængsel.

„De største Forbrydelser, der komme for ham, ere Tyveri, Leiermaal og Hver. Straffen er Arbeide, Beianslæg, Brohovedarbeide og Arbeide i Plantagerne i 2 eller 3 Maaneder; opføre de sig godt, ophører Straffen, eller substitueres en Bod af et vist Quantum Klæde; Straffen for Fruentimmerne er Mattearbeid, Matteseil eller at banke Tapa. Fornemme Qvinder, der opføre sig upassende, maae erlægge Bod af Sviin, Yamé, Klæde &c. — Her, som paa de andre Øer, arves Rangen fra Moderen.

„Paa den anden Mars-Gramen, der blev afholdt i Kirken, medens Skibet laae her, vare 400 Børn af begge Køn fra 9 til 16 Aar tilstede, foruden 200 Børne, under Overbærelse af Kongen og Missionairerne med deres Koner. Da Ringningen med en lille Klokke havde tilveiebragt den fuldkomneste Stillehed, reiste Kongen sig, ytrede sin Fornøielse over at see saa mange af dem forsamlede, og tokkede for dem, hvor taknemmelig de maatte være mod de Personer, der havde forladt Fædreland og Venner, og vare reiste saa lang en Vej for at lære dem en sand Religion, hvorved de vilde

blive førte ud af det Mærke og den Synd, hvori deres Forfædre vare forblevne, en Betsignelse, som han vilde stræbe at bevare, og haabede han at de vilde af yderste Erne gjøre det Samme mod Alle som maatte forsøge at afvende dem derfra. Han irettesatte nogle af de unge Menneſker for onde og slette Sæder, og for at de forstyrrede de Yngre, der gierne vilde lære, ved at drive omkring i Nærheden af Skolerne og aflede deres Opmærksomhed.

„Den 16de besøgte Kongen os ombord i en meget god Kanoe med et stort Følge i en anden, iblandt hvilke hans Ern og Tolsken. Han bragte to Skildpadder som en Foræring til Mandſkabet; han var meget taus; spiste Frokost med mig, efterat han først havde bedet om Tilladelse til at læse sin Bøn, som han da gjorde baade før og efter Maaltidet. Han gjorde mig nogle Spørgsmaal om Chineseerne. Siden viste jeg ham om i Skibet. Kongen spiste alene med mig i Agterkabyten. De Andre forbleve i den forreste Kabyt. Da Fiskebåden siden blev trukket op, undrede det ham høiligt at de Herrer selv skulde have Uleilighed; „hvis de vilde have Fiske, skulde han nok stille Nogen hen for at fange dem. Ny-Seelænderne undre sig ogsaa, naar en Gentleman arbejder i sin Have.

„Da han Dagen efter aflagde Besøg i Messen, og saa nogle Hefter af „Punch“ hvor Hertugen af Wellington forekom, spurgte Hans Majestæt harmfuld: „hvorledes kan Dronningen af England tillade at Deres Fædrelands Frelser bliver gjort latterlig: ja, Hun selv og hendes Mand!“ og tilføiede, „Jeg vilde ikke taale slige Uansændigheder,“ og hans Blik bekræftede hans Ord.

„Inden vi forlode Bahu, gjorde vi ham en Gienbesøg, og overraskede ham i sin daglige hjemmegjorte Klædning der sluttede om ham som en Fruentimmerkjole. Vi traf ham liggende paa Gulvet paa en Matte legende med sin spæde lille Dreng som han gav at drikke. Som han saa os, sprang han lidt forlegen op og løb med Barnet hen til Døren til det indre Kammer, hvor to Arme strakte sig frem bag et Forhæng for at tage imod det, thi hans Kone lod sig ikke see; og derefter var han ganske rolig og ugeneert.

Jeg bad om jeg maatte see Barnet, og det blev strax bragt ind igien, og han fortalte mig, at det skulde døbes den første Søndag den paafølgende Maaned, at han endnu ikke havde bestemt hvad han skulde kalde ham, og bad mig om Naad. Jeg svarede ham da, at hans eget var et meget godt Navn, og at han skulde kalde ham George, hvorimod han da ikke havde Noget at indvende.

„Den Upolu under $14^{\circ} 31'$ S. Br. og $171^{\circ} 33'$ W. Lgd. Gr., i en Afstand af 33 Qvartmiil fra Wavu. Seende Ankerplads udfor Apia her man ikke have mindre end 4 Timers Dagslys for sig, man her fremdeles være vel til Luvart, eftersom, under de her stedfindende Briser, der kan gaae en heel Dag med at oprette Tabet af et Par Timer. Den østlige Side af Øen er fri for Coraller; men vesterefter tage de meer og meer til, hvilket kan kendes af den lyse Farve under Vandet. Udfor Apia strække de sig længst ud. Vi kom Nebet paa omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiil nær.

„Staaer man ned til Apia, har man et Bandsald ovenover Byen, der sprudler ud $\frac{1}{2}$ fra Toppen af Bjergtet ved hvis Fod Byen ligger, ret forud, og Dybden aftager efterhaanden fra 15 Favne, som den er ved Indløbet, til 8. Man kan ankre paa 7 Favne, og fortoie med 30 Favne til begge Eider, Øst og Vest. Vandets Stigning og Fald er omtrent 6 Fod. Vand i Overflødhed; Eviin, Fjærkræ, fortræffelige Yams og Brændsel ligeledes. Den frembringer Citroner, Muskarned, Indigo, Kaffe og Sukker. Apia ligger under $13^{\circ} 49' 29''$ S. Br.

„Paa Upolu angives Indbyggernes Antal til 25000 hvoraf 5000 Hedninger; paa Taen 16000, hvoraf 500 Hedninger; paa Maura 1428, Alle Christne, og paa Tutuilla 5000, hvoraf 200 Hedninger.

„Ved at løbe ind ad den lange smalle Kanal til Wallis-Island, maa man være særdeles opmærksom ved Møret. Efterat være passeret Nebet der gaaer rundt om Øen, holde man lidt N. D. t. D. efter, og passere mellem to Korallbanker, den ene paa Styrbordside med 14 Fod Vand og den anden med 5 Fod, og bør man stræbe at undgaae de andre lyse Pletter (Coralrev eller

Banker), Sailrock (der ligvagtig seer ud som en Baad under Seil) ret forud; Ankerpladsen er omtrent $\frac{1}{4}$ Qvartmiil syd derfor paa 22 Favne Sand og Coral, Sailrock peilende N. 9° O. og Centrum af Banken ved Indløbet N. 74° V. — Protestanterne og de romerske Catholske leve her i aabenbar Krig med hinanden. — Kongens Navn er Labellaur. — Landingsstedet er beqvemt. Eviin, Fjærkræ, Jams, Kartofler, Muslingskaller, Colosnebder, Koraller, Tapa, Matter, Cocosolie, Papauæbler, Plantaner, Bananer &c.

Indbyggerne paa alle disse Øer ere venlige og livlige, fiske, og paa Wallisø meget gierrige; Alle ere de begierlige efter europæiske Klædningsstykker. Alle have de stor Fortærlighed for Englænderne, og hvor engelske Missionairer have etableret sig, kunne de fleste Born læse og skrive. Med Undtagelse af Indbyggerne paa Wallisø, bære Indbyggerne en inderlig Afsky for den romerske catholske Religion, hvilket allerede har ført til Krig. De, der ere blevene Christne, have kun een Hustru. De bede inden deres Maaltid, og holde Sabbathen hellig. Skierlevnet og Tyveri forekomme meget sjældent. — Wallisø ligger under $13^{\circ} 22' 14''$ S. Br. og $176^{\circ} 11' 15''$ V. Lgd. Compasfets Misviiisning fandtes $6^{\circ} 51'$ O., Magnetaalens Inclination $26^{\circ} 12'$. Barometret stod fra $29^{\circ} 37'$ til $30^{\circ} 08'$, og Thermometret fra 80° til 88° ; Vandets Temperatur fandtes 83° .

Den 14de forlod Wallisø.

Den 21de saaes Voscaven's Ø i Vest.

Under $16^{\circ} 4'$ S. Br. og $172^{\circ} 50'$ V. Lgd. stod S. S. V. ad Ny-Zeeland til.

Den 22de saaes Amazura Ø fra Masttoppen; holdt S. V. og udfor Øen om Middagen. Midten af Øen i S. O. t. O. $\frac{1}{4}$ O. i 10 Qvartmiles Afstand, under $17^{\circ} 52'$ S. Br. og $174^{\circ} 12'$ V. Lgd.; Misviiisning den Dag $9^{\circ} 41'$ O.

Stod S. V. t. S.; om Eftermiddagen saaes Øen Lette i S. S. O. $\frac{1}{2}$ O. i omtrent 30 Qvartmiles Afstand.

Den 24de og 25de søgle forgiebes om Minerva Øen, der

formeentlig er det samme som Convoy og Favorite have seet; men det var rigtignok taaget og Vygeveir med Regn.

Passerede Bendecirklen under $177^{\circ} 35'$ B. Bgd. Barometret 30,00 til 30,05; Thermometret 73° til 84° ; Vandets $84-72^{\circ}$; brøiste Forskiel 6° .

Den 11te October til Auckland (Ny-Zeeland). Barometret 30,26 til 29,68, Thermometret 67° til 54° , Maalens Inclination i Official Bay $61^{\circ} 12'$, og Variationen $12^{\circ} 21'$ Øst.

Den 24de forlod Auckland; ankrede den 26de udfor Kororarefa i Bay of Islands paa 5 Favne Mudderbund. Observatory Island (en Klippe) D. t. S. og Flagstangen paa Ballen N. D. Ved Observatory Island fandtes Inclinationen $59^{\circ} 48'$ og Variationen $9^{\circ} 33'$ Ø.; Barometret stod mellem 30,18 og 29,60; Thermometret mellem 76° og 60° . I Kororarefa er en meget god Ankerplads. Husene ere 150 i Tallet, byggede af Træ; en romersk kathedolisk og en engelsk Kirke. Den europæiske Befolkning udgjør 170. Ingen Indfødte boe i Byen. 14 Fjerdingvei derfra findes en offentlig Skole i Waimate.

Den 4de Novbr. forlod Bay of Islands; den 23de til Porto Arthur. Under Reisen stod Barometret 29,50 til 30,10, Thermometret fra 70° til 52° ; Vandet var fra 54° til 74° . — Her kielhalede Skibet.

I December Maaned stod Barometret fra 30,42 til 29,47, og Thermometret fra 48° til 75° , undertiden varierende 20° i 24 Timer, og Barometrets Forandringer ligesaa pludselige som Veiret eller $\frac{1}{16}$ inch. i 24 Timer; under det største Nedtryk var der en temmelig voldsom Storm.

J. Everard Home,
Captain.

Sørøvere i det indiske Archipelagus.

(Fortsat fra d. Tidst. 3die Bd. Pag 275.)

Det tredie Sørøver-Samfund ere Sarabusjerne og Sagarra-
nerne paa Nordkysten af Borneo. De Sidste ere uafhængige og
leve i Venstabs med alle Kyststammerne, saavel som med Malayerne.
De ere en finbygget, smuk, intelligent, velkabt Menneſkerace, fulde
af Energie, og bekendte for deres Mod. De elste Fornøielser, og
pryde deres Baaben med forskjellige Inscriptioner, og deres Bege-
mer med groteske Prydelser. De rage Hovedet, som Huen bedæk-
ker, og lade kun Haaret staae hvor det stikker frem. Deres Baade
ere lange, hvide agter, og føre tredsindstyve Marer, men kunne ikke
hamle op i Hurtighed med de ilanonske Prabus. De ere yderst
forsigtige, agere Kiebmand der, hvor de ei kunne plyndre, og deres
Angreb skeer i Nøgelen om Natten og med strategisk Eindrig-
hed, sjeldnere ved dristigt Overfald og djærv Tapperhed.

Sarabusjerne ere derimod i Krig med alle Menneſker, og Alle
i Krig med dem. De erkiende intet Overherredømme, slutte intet
Forbund, og, stolende paa deres hurtige Fartøier, deres eget Mod
og Banskelligheden i at befare de Nevirer, hvor deres Sø-
røverredet for det meste ere beliggende, trodsede de, lige til for saa
Mar siden, med Held alle Forsøg paa at udrydde dem; dog var
det kun for en Tid at de forbleve kuede efter den engelske Eskadres
Expedition i 1843.

Om Gouverneuren af Labuan Sir James Brookes Togt
mod Sørøverne i det indiske Archipel indeholder United serv.
Mag. Dec. f. A. følgende Meddelelse fra et Dienvidne d. d. Sa-
rahwal den 28de August 1849.

„I nogle Maaneder have vi her været beskæftigede med For-
beredelserne til en Expedition mod Sørøverne. Omfider ankom
Briggen Albatores og Royalist tilligemed Damperen Nemesis,
og da Alt var rede, gik vi ud den 24de Juli. Planen var at

Nopalist skulde ankre ved Botany Bay, ligeoverfor Linga Branch, for at beskytte Byen Balow mod et Overfald af Sakarranerne, naar dens Krigere stødte til os. Nemesis, med 7 europæiske Baade paa Slæbetoug, skulde samles ved Mundingen af Kaluka i Nærheden af Sarabusserne. Den 27de ankom vi med en betydelig Mængde indfødte Prabus fra Nivirerne og Byerne paa Kysten, omtrent 60 Stykker i det Hele med omtrent 10 Mand i hver. Vi erholdt strax Efterretning om at en stor Søroverflaade paa 98 Skibe den samme Morgen havde forladt Niviret, og var seilet ad Nejang. De kunde slippe ud giennem 4 Nivirer: ved nemlig at fare op ad Nejang, 80 Qvartmiil, kunde de naae Kanowit. en Arm af denne stolte Strom, hvis Bredder ere tæt befolkede af Sakarraner og Sarabus-Dyaler; eller de kunde undslippe giennem Lipat, en Arm af Kaluka; eller de kunde gaae op ad Sarabus, eller, ved at gaae ind i Botany Bay, undslippe giennem Armen Sakarran. Vor Hensigt var at bevogte Indløbene: Majahen, med en Flotille af 25 indfødte Prabus og to europæiske Kuttere, skulde bevogte Kaluka; Nemesis, med 5 europæiske og henimod 40 Dyalabaade, understøttede af den lille Plance (Maranders Dampender), skulde blokere Sarabus. Naar nu Søroverne ved deres Tilbagekomst opdagede Damperen med Escorte, vilde de naturligviis skynde sig ad Kaluka til, to Qvartmiil længer borte, hvor vor Flotille da vilde møde dem; under Bestræbelsen efter at naae deres Smuthuller, vilde de støde paa Krigsdampskibet og dets Alriere, som strax skulde sætte efter dem, og Fienden vilde saaledes komme mellem to Flotiller, og fuldstændig ødelægges. Omstændighederne tilslode imidlertid ikke strengt at følge denne Plan.

Om Aftenen den 31te bragte Recognosceringsbaadene Melding om at en anseelig fiendtlig Flaade nærmøde sig. Det var ved Solens Nedgang. Da Majahen var bange for at Dampren ikke skulde faae Underretning derom, kastede han en Raaket, gik ned til Indløbet af Kaluka, og formerede en Linie af Prabus'er tværs over Mundingen. Vi havde neppe indtaget vor Stilling, inden

man i Afstand tydelig kunde see Fiendens sorte Linie. Noget en Malet gik tilveirs som blev besvaret af vore indfødte Bundsforvante med et frygteligt Hyl. Nu fulgte et Dødsstille. Et svagt Maaneskin oplyste de mørke skovbegroede Kyster, de krusede Bølger og Pralus'erne fulde af Bevæbnede. Fienden sværmede omkring paa Søen, og vi selv stode klar til en Dyst med Riffelen i Haanden.

Med stirrende Blik vogtede vi paa Søen, da et Hyl fra tusinde og atter tusinde Struber, mere ligt et hylende Chør fra en Skov fuld af vilde Dyr end et menneskeligt Kampskrig, traf vort Øre. Det lød længe, stærkt og dybt gientaget fra den ene Baad til den anden, og Echoet kastede det tilbage fra Kysten blandet med Lyden af Tatavas, Tom-tons og Gongonger og af en uvirksom Kanonade, der skulde agere en Udfordring. Afsted førte Fienden ad Sarabus til, og deres Hyl tabte sig lidt efter lidt, indtil Knaldet af en Malet og et Blaalyd meldte os at Nemesis var klar. En stærk Kanonade begyndte nu bagved den fremspringende Pynt. Sammenstødet var skeet, og da Søroverne nu saae at de ikke kunde undslippe uden Døen, bære de ind paa os i to store Afdelinger.

So Officierer, een fra Royalist og een fra Albatross' Skod nu frem, hver i sit velbevæbnede Fartoi, den fremrykkende Fiende imøde. En Salve af Maletter og Kanoner paafulgte strax efter, og en Afdeling lette Baade fulgte efter for at deeltage i Kampen. Himlen blev lidt mere overtrukken, Mørket lagde sig tildeels over Havet, og vi fik Leilighed til at betragte Maletternes blændende Klarhed i al deres Ekionhed som de snoede sig og hoppede hen ad Bølgerne. Længere hørte lynde det svære Skyts, og de hurtig paa hinanden følgende Beværtsalver oplyste hele Scenen. I flere Timer vedvarede Kampen med usvækket Maseri. Nemesis, der imidlertid havde faaet Dampen op, gik nu lige løs paa den fiendtlige Flaade og gav den sine glatte Lag Skræa, Kardætsker og Rugler fra de svære 32pundige. De europæiske Baade under Capitain Farquhar roede raskest frem og forsøgte paa at komme i Haandgemæng med Søroverne. Lavvandet i Nærheden af Kysten

var dem tilhinder heri, men de fordrev imidlertid dog Fienden fra sin Etilling henad Sandy Point hvor han stodte paa den indfædte Flaade, der ogsaa drev ham tilbage. Kampen blev stedse hidsigere, men deres Constablers ringe Dygtighed gjorde, at deres Ild kun havde ringe Virkning, medens Nemesis og Baadene udenfor, Dyakernes og Malayerne's Prabus'er tilvenstre og vor Eskadre ligesfor vedligeholdte en ødelæggende Ild. Flere af deres Skibe sprang i Luften, andre sank, andre bleve skudte i Smadder, og Søroverne, der frægtede saalænge de havde et Dæk at staae paa, faldt i hundredevis for de fem Eskadrens concentrerede Skud.

Pludselig bleve Søroverne betagne af en panisk Skræk. De løb deres Prabus'er paa Stranden, og undveg i Junglet. Kampen havde varet i 5 à 6 Timer.

Den næste Morgen aabenbarede Ødelæggelsens Værk: Fienden havde mistet omtrent 90 Baade, nogle af 70 Fods Længde med Besætninger af 60 til 80 Mand — nogle mindre, besatte med 18 Mand. Der maa være faldet 5—600 Mand. Vi havde 6 Dræbte og Saarede. Nygtet anslog deres Tab af Døde og Saarede til 2000.

Vi gik nu op ad Patu, og efterat have forceret Bommene, opbrændte vi Søroverreden Lundu, og ødelagde deres Landsbyer og Giendele. Derpaa vendte vi tilbage og gik 120 Kvartmiil op ad Nejang, saae ind til Kanowit, og skændte og brændte. Det var en streng Giengældelse; men dog ikke saa streng som Novernes Forbrydelser fordrede: De vendte netop tilbage fra en Expedition, hvis Maal havde være Mord og Plyndring; de havde hærget fredelige Provindser, ødelagt hele Landsbyer, begaaet tallose Mord og ladet deres Prabus'er med uslykkelige Slaver.

Efter Fangerne's Udsagn kan man anslaae den fiendtlige Flaade til henimod 120 Krigsprabus med som mindst 35 Mand i hver. Under vor Fraværelse havde nogle Sarabus-Dyakerbaade i Nærheden af Sarabus, slaaet endeel Chinesere ihjel, taget en Handelsprahu ved Indløbet til Sarawat Nevir, overfaldet Ind-

byggerne, og myrdet tolv. Den store Flaade, vi mødte, havde plyndret Palo (der havde reist sig af Ruinerne), karryet 2 Prahus'er — den ene kommende fra Singapur og den anden bestemt til samme Sted — og bortført mange Fruentimmer som Slaver.

Sørøvere i det chinesiske Hav.

(United serv. Mag. April 1850.)

Chinesernes Historie beretter anjaaende disse Sørøvere, at de for lang Tid siden ere fremstaaede som Følge af de indvortes Stridigheder mellem Stammerne paa Kysterne. Fiskere, overbundne i en Kamp indbyrdes, gif tilførs, og begyndte en Mælle smaa Novertog og Ekstermydsler mod andre Fiskere, plyndrede deres Landsbyer og bortførte deres Qvinder. I Tidens Løb bleve de mægtigere; Noverbander fra Bjergene og flere Steder i China stødte til dem, og forenede sig under fælleds Anførere; Fiskerbaadene bleve ombyttede med bevæbnede Junker, og deres Magt vorede med hvert Aar, indtil de blev et organiseret Forbund Sørøvere paa de chinesiske Have. De ældste Annaler, man kiender, berette, at de indbyrdes Krig og Uroligheder, der hiemsøgte Cochinchina i det atende Aarhundrede, fornemmelig have bidraget til deres Styrke og Anseelse.

En Ufurpator bemægtigede sig Thronen der og blev alterfortrængt af den fordrevne Konges Søn, maatte flygte og slog sig tilligemed sine Tilhængere til de berygtede Sørøvere Chang-Tsi og Tung-Nae-Pa, som paa den Tid hærjede paa Havet. I Spidsen for en stor Sørøverflaade faldt den fordrevne King-Shing over Annam, og satte sig fast der for en kort Tid. Chang-Tsi øvede nu al den Grusomhed mod de stakkels Indbyggere, som han i saa lang Tid havde øvet mod de Fanger han havde gjort paa Havet; gjorde Mandfolkene til Slaver, og ranede Qvin-

derne. I Fortvivelse herover samlede hurtigt en Armee, og det kom til et Slag, hvorefter Høverne atter maatte søge ud paa Havet og tyе til deres gamle Haandværk at paaе Handelsflibene op.

Allerede paa den Tid vare de saa stærke, at de udgjorde 6 store Eskadrer, der igien vare deelte i flere mindre, under Anførsel af forskellige Chefer. Fra alle Steder paa Kysten stødte Høverbander til dem; de udgjorde en betydelig Magt paa Havet, og bemægtigede sig flere Øer. Den chinesiske Kyst tilbyder utallige Tilflugtssteder for Sørovere i Nødstilfælde: den utallige Mængde Smaasøer, Otagunerne og de utallige Bige og Smaabugter. Mangfoldige Øer, de skønneste man kan tænke sig, ere i deres Magt, nogle omgivne af høie Bjerge, hvor i Storm og Uveir i det Mindste hundrede Skibe kunne komme tilankers, og hertil trække Søroverne sig tilbage flere Maaneder af Aaret saalænge indtil den bekvemme Aarstid nærmer sig til at stille i Søen. Her gaaе de nu iværk med at reparere deres Skibe, dyrke deres Haver, de yndigste man kan tænke sig. Men neppe har Paasatvinden sat ind, før de forlade alle disse fredelige Beskæftigelser, og hver Junke og Prahu gøres klar til at løbe ud. De indtage Armatuur og Proviant for flere Maaneder. Pludselig vrimler Havet af Sørovere, der kun hige efter Rov og Blodsudgydelse. I Forening med et Fruentimmer, hvis Mand, en berøgtet Sørover, var bleven dræbt i Kampen, gav Chingpaou, en ligesaa berøgtet Søroverhøvding i hiin Tid, flere Bestemmelser til Ordens Opretholdelse og Subordinations Haandhævelse blandt sine Staldbrodre. Denne energiske Kvinde ledede det Hele, bragte Disciplin ombord i Skibene, og befalede at der skulde holdes skrevne Registre over alt det rannede Bytte, som derefter skulde føres hjem og oplægges i Beholdning, hvor Piraterne kunde tyе til efter Fornødenhed. Alt var fællede, og Lighedsprincippet gjordes gjældende til det Yderste. Omsider fandt det Himmelske Rige det passende at foretage Noget, og sendte en lille Eskadre ud mod dem under Anførsel af Kvolang. Den snedige unge Sørover lokkede Chineserne til at forfølge sig, og plud-

felig saae Kvolang sig omringet paa alle Sider af 20 og flere velbemandede Fartøier. Under den rasende Kamp der nu paafulgte, entrede omsider Søroverne Kvolangs Skib, og et frygteligt Haandgemæng begyndte hvor der paa begge Sider blev fægtet med Mod og Tapperhed. Chingpaou, der var lidt bedre end de fleste af sine Staldbrodre, besvor Kvolang at overgive sig, men i vildt Maseri styrtede Denne ind paa ham og greb ham i Haaret for at slænge ham i Havet, men den stærkere Chingpaou stødte ham fra sig, hvorpaa Kvolang i Fortvivlelse dræbte sig selv. De chinesiske Skibe bleve alle tilhobe boredede isænk.

Søroverne samlede sig nu til et Togt mod Byen Canton fra 3 forstieilige Sider. De stal Ild paa Toldhuset i Tsyne-ne, blokerede Kefungshih, og brandskattede Byerne langs op ad Niveret. Indbyggerne tænkte først paa at erlægge den forlangte Pengesum, men fattede dog siden den Beslutning at ville forsvare sig. Man strabede Baaben sammen fra alle Sider, tilkaldte Gamle og Unge, og mindede dem om at være paa deres Post. Den Nat gik og Dagen efter. Om Morgenens derpaa luffede de Qvinder og Børn inde i Templet, grebe til Baaben og gik til Kysten. Søroverne tovede til om Aftenen efter Skatten, og begyndte derpaa Angrebet. Et Morads foran den største Landsby standsede noget Sørovernes Fremstødt, men til Trods for den tapreste Modstand vandt de omsider over Moradsen, og styrkede over Indbyggerne der flygtede til alle Sider, bestog Bjergene bagved, opbrød Templet, og førte Qvinderne med sig ombord paa Skibene. Omtrent 2000 af Indvaanerne faldt i Kampen, og Søroverne fore afsted som Seierherrer videnom betegnende deres Bane ved Noverier og Blodsudgyddelser. Efter hvad de chinesiske Aarbøger berette, gik de derefter med en Flaade af 500 Seilere mod Tuan-pin-jow, en stærk befæstet Plads, men som dog efter en fortvilet Modstand tilsidst maatte overgive sig.

Chang-Paou gik nu videre op ad Niveret mod Pan-shih og Nanhae hvor nu de europæiske Factorier i Canton ere. Efter et morderisk Slag mellem Chineserne og Søroverne, maatte Ind-

baanerne rømme Landskib, som blev taget i Besiddelse af Høverne medens Indvaanerne søgte til Bjergene. Der blev gjort over 1000 Fanger og et umaadeligt Bytte. Efter Plyndringen stal de Byen i Brand og Flammerne steg i flere Dage høit op i Beiret fra den for kort siden saa blomstrende By.

Den chinesiske Admiral Thuen-movsun samlede 80 Skibe, lagde sig ved Chaou-van, og spærrede Passagen op ad Strømmen. Chaou-Paou samlede sine Skibe sammen alle vegne fra og sneg sig i Mørket over den chinesiske Admiral. Admiralen maatte tage Flugten med Skamme og sprængte sig selv i Luften for ikke at falde for Sørøverhaand eller udsætte sig for den Skændsel der ventede ham hjemme. —

De chinesiske Annaler ere fulde af slige „Oceanets Hvepsers“ Bedrifter.

Englændernes Expedition mod den chinesiske Sørøver Chap'ng-tsai.

(United serv. Mag. Febr. 1850.)

Chefen paa den engelske Corvet Columbine, Commandeur Hay, rapporterer*) under 23. Octbr. 1849 til Eskadrechefen som følger. „Jeg afgik fra Hong-Kong den 8de Octbr., og giennemsgjætte Havene ved Coucock, Sattai, St. John's, Wony, Mami, Snuzye og Tienpak, og derfra den 12te til Nov-chou paa Østsiden af Petchew-foo. Efter de Meddelelser, jeg der fik, bestemte jeg mig til at gaae til Hoi-hov paa Hainan, indenslærs, giennem Junkteløbet, thi jeg erholdt gode Lodser, og traf Junker paa 14 Fod der gik derigennem, vi stal lidt mindre end 15 Fod, og Chap'ng-tsai havde pralet af at ville gaae hvor engelske Skibe ikke kunde følge efter. Den 13de ankom vi til Hoi-hov og traf General-Gouver-

*) Efter kort iforveien at have ødelagt den berøgtede Sørøver Chui-Ayos Flotille i Honghae og Bias-Bay.

neuren (Ho) som jeg afslagde Visit hos i Hovedstaden, der med megen Møje havde tilbageslaaet Sørovernes Angreb, og nu var i stor Frygt for dem, og særdeles venstabeligt findet mod den engelske Nation. Han beordrede strax en Mandarin at stode til mig med 8 Krigs-Junker. Den 16de naaede vi Chukshan, som Søroverflaaden havde forladt fem Dage iforveien, og spurgte atter den samme sørgelige Fortælling om ødelagte Byer, f. Ex. Pakhoi, paa Vest siden af Lem-chew-foo, myrdede Menneſker og bortførte Qvinder, paa dens Togt langs Kysten, og overalt bleve vi af Indvaanere modtagne som deres Befriere og Redningsmænd. Torsdagen den 18. traf vi i Havnen ved Gu-to-shan paa en af Søroverens Tendere, paa 5 store Kanoner, Stinkpotter og 31 Spyd, 30 Mandes Besætning, der var kommen paa Grund og nu blev tagen af Phlegeton og ødelagt af dens Baade. Den 19de naaede vi Hu-nong i Nærheden af Tonkin, hans berygtede Nøverrede, og erfoer at han var gaaet 12 Dm. længere bort, og jeg frygtede nu for, at han var undsluppen os; men, som jeg havde Grund til at stole paa de erholdte Efterretninger, besluttede jeg at foretage en Recognoscering i Phlegeton uagtet vort ringe Kulforraad, og da vi saaledes kom ind til Cho-keum, Løverdagsmorgen den 20de, saac vi 37 Stykker under Seil. Fra Kl. 7 indtil 4 E. M. gik det ad Canalen til som Støvere ved et Nottebul. En Lods slap ud til os fra Strandbredden. Jeg gik frem i Phlegeton *), Fyrtøjsfølgende efter, med Columbine paa Elæbetoug, over Barren 14 Fod (Mudder), og havde da Kl. 4. 40 Min. den Fornøielse at have alle Skibene inden Skudvidde. Kl. 5, 5 Min. fløi Schap'ng-tsaïs Junke **) i Luf-ten, hvorved Søroverflaaden kom i Uorden, og de nærliggende Junker geraadede i Brand. Inden Kl. 8, stod 27 i lys Lue, og Eskadren kunde nu blokere Havet. Den 21de October ødelagde Dampskibene og Baadene endnu 24. Om Mandagen den 22de gik jeg videre med Phlegeton og Baadene for at ødelægge Resten.

*) 3 Kontin-Bugten under 20° 39' 17" N. Br. og 106° 52' Ø. L.

**) En svær Lodøffer.

Mandarinerne havde ødelagt 4, og vi gjorde det af med 2 endnu. De lave flade Øer i Mundingen af Neviret vare fulde af Folk der havde reddet sig fra Junterne, og nu vare i den største Frygt for Cochin-Chineserne der havde samlet sig i stor Mængde for at angribe dem. De bleve alle enten dræbte eller fangne af Skibsmandskabet, Skytterne og Cochin-Chineserne.

Søroverflaaden bestod af:

1 Junke af 1ste Klasse paa 42 Kanoner med 120 Mand,
(Chap'ng-tsai's).

16	—	=	2den	—	—	28—34	Kan. med	75	—
42	—	=	3die	—	—	12—19	—	40	—
5	—	=	4de	—	—	6	—	30	—

I Alt 64 Junter med 1224 Kanoner og 3150 Mands Besætning.

Efter de sidste Meddelelser skal Chap'ng-tsai være undkommen og forberede sig til at hæbne det lidte Nederlag.

Forræderisk Overfald paa Timor Laut.

(Naut. Mag. Mai 1850.)

I Maret 1841 blev en elendig, uæsel, vanser Sømand, ved Navn Joseph Forbes, ført frem for Alderman Pirie i London af Skibsrheder Brooks, som en Gienstand for den offentlige Godgjørenhed, paa Grund af de ualmindelige og haarde Lidelser han i en Række af Aar havde udstaaet.

Efter Brooks Forklaring var Forbes for 6 Uger siden kommen til London fra Sydney, havde været under de dødeligste Lagers Guur, men næsten til ingen Nytte, saa aldeles havde 16 Aars Mishandlinger nedbrudt hans Helbred.

Efter Forbes' Udsagn, var han, som Dreng, seilet fra London i Skonnerten Stedcombe med 13 Mands Besætning, bestemt for Melville's Island (Nordkysten af Nyholland). Da Skibet havde

løstet sin Ladning ved Melville Island, gik det til Timor-Laut for at købe Bøfser, og de Indfødte kom ombord og lode til at være særdeles venstabelig indede mod dem, spiste med Capitainen, og brugte Provisioner og Grønt med som Tegn paa deres venstabelige Sindelag. Der blev sluttet Accord med de Indfødte om at levere en Ladning Bøfser, som, efter hvad de sagde, var klar til Indskibning, og Capitainen tog fra Skibet med hele Mandskabet (deriblandt hans Broder), med Undtagelse af Forbes, en anden Dreng, John Edwards, Kokken og en Matros, for Handelens Skyld. Neppe vare de komne iland, før han til sin største Skræk saae dem blive overfaldne af de Indfødte og paa det Grusomste myrdede. De Ombordblevne meente, at den samme Skiebne ogsaa ventede dem, og et Par Minuter efter kom da ogsaa Morderne tilbage til Skonnerten i stor Mængde, grebe Kokken og Matrosen, sloge Hovederne af dem og kastede de døde Legemer overbord. Edwards og Forbes vare flygtede tilberis og vare Vidne til Myrderiet paa Dækket. De Indfødte fulgte op efter dem, og kort efter kom de da ned i en aldeles udmattet Tilstand, i den faste Overbeviisning, at det ogsaa gjaldt deres Liv. Men da de vare kun Drengene brugte de ikke deres Vaaben mod dem. De traak Klæderne af dem, kastede dem i en Kano og bragte dem iland, hvor de tvang dem til at gaae hen over de blodige Legemer af deres stakkels Kamerater, som man havde hugget Hovederne af, og derefter førte dem til Byen. Efterat de Indfødte derpaa havde plyndret Skonnerten aldeles, halede de den paa Land og brændte den. 3 Maanedger efter døde Edwards, og Forbes var da den Eneste der var tilbage af Skibets Besætning, og som nu skulde udholde det frygteligste Fangenskabs Nædsler og Glendigheder.

„Under mit 16aarige Fangenskab,“ udsagde han, „holdt de mig til strengt Arbejde, som hugge Lommer, dyrke Jams &c. Jeg blev tvungen til at gaae med dem i Krig, og fik to svære Saar, et i Halsen, hvoraf jeg endnu lider saa saare, og et i Bristen.“

„Naar et Skib lod sig see ved Den, blev jeg ført ned i en Hule, og Hænder og Fødder bundne paa mig, og de snorede mig da saa fast, at der gik Hul, og Blodets Circulation aldeles standsede. Den hyppige Gientagelse af denne grusomme Behandling har gjort mig til den Krobling jeg er, med et edelsagt Helbred og Lemmer som neppe kunne gjøre nogen Tjeneste.“

Da man omtalte, at et engelsk Krigsskib havde gjort Forsøg paa at frelse Forbes, efter et Nylgite i Sydney om at en Engelsemand blev holdt fangen paa Den, udsagde han, at han nok troede at der var bleven gjort et saadant Forsøg, men at han den Tid havde været bunden paa Hænder og Fødder; men at Capitain Watson, Fører af Handelskonnerten Essington, var den han skyldte sin Frelse. Da Capt. Watson nemlig havde skaffet sig Visshed om at en Engelsemand befandt sig blandt de Indfødte, viste han sig i Marts 1839 udfor Den, og de Indfødte begave sig da ud til Skibet med deres sædvanlige Venlighed og Høflighed. Men det var imidlertid deres Hensigt, efter deres Samtale at domme da Skibet kom isigte, at erobre det. Capt. Watson lukkede sine Porte, bevæbnede sine Folk og stillede dem ned. Han lod de Indfødte i den forreste Kano komme ombord, og da han fandt en af de fornemste Høvdinge iblandt dem, fordrede han bydende den hvide Mands Udlevering. Høvdingen blev aldeles forrastet, men negtede paa det Bestemteste at vide Noget om nogen hvid Mand. Capitainen lod sine Folk komme op og tvang Oboerne til at forlade Skibet, men holdt blot Høvdingen tilbage, som han var bestemt paa ikke at udlevere uden den Udverling han forlangte. Høvdingen vedblev sin Erklæring, at der ikke fandtes nogen hvid Mand paa Den, indtil han Dagen efter om Eftermiddagen vedgik, at hans Folk havde en Fange, og samtykkede i at give ham sin Frihed mod at erholde sin. Høvdingen gav Ordren, og Forbes blev tagen frem af Hulen hvor han laae bunden og atter giengivet menneskelige Bæsnær. Høvdingen lod man derpaa slippe løs.

Den stakkels Forbes erkiendte med Taknemmelighed hvad

der var bleven gjort for ham baade i Sydney og i London, men Hjælpen var kommen for tilde: hans Helbred og Livskraft var foræret.

Warlich's Patent-Kul.

Efter patent fuel company's Prospectus, yder dette kunstige Kul en Besparelse af 25 %, idet det hverken affætter Slag, Smaakul eller Støv, og 100 Tons i London indladte Kul ville saaledes i i Ost- eller Vestindien rendere 100 Tons, à 10 ₧ pr. Form, (som imidlertid anbefales at gives à 20 ₧), yde en Besparelse i Stuverum af 30 %, (idet 1 Ton naturlige Kul stube 43—48 Kubikfod og dette Patentkul kun 28—30 Kubikfod), og en Besparelse i Forbrug af 20 % mod naturlige Kul.

Prisen opgives for Welsh steam fuel frit ombord (f. o. b.)

Swansea	14 sh. pr. Ton.
til Smedebrug dito bituminøst dito . . .	15 — —
til Damp, Huusholdning, Smedebrug North country fuel (f. o. b.) Middlebro'on-Tees	12 — —
North country fuel til Skibe paa Themsen	20 — —
Welsh Steam fuel	24½ — —

De faa Kulslag stilles let fra Ristestængerne, som derved staaes særdeles, og give en Besparelse i Ristestænger af 100 %. Ved dem bringes Dampen lettere op, i 35 Minuter, naar ellers bruges 1 Time og 10 eller 15 Minuter.

Efter officiel Rapport til Parlamentet angaaende de i Marts 1848 anstillede Sammenlignings-Forsøg med forskellige Slags Patentkul, er Forholdet af Warlich's til andet kunstigt Kul som følger:

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
	Deconomist For- dampnings-Cone eller Vandmaße i Pund fordampet under 212° ved 1 Pd. Brænd- sel.	Bægt af 1 Cu- bikfod af det forbrugte Brændsel, i Pund.	Calculeret Bægt af 1 Cu- bikfod efter Tætheden, i Pund.	Forhold imellem B og C, eller den oeconomiste til den theo- retiske Bægt.	Forskiel i pCt. imellem den oeco- nomiste og theo- retiske Bægt.	Stuverum af 1 Cubikfod, (oecono- miste Bægt).	Fordampnings- cone efter Gra- drag af det brænd- bare Stof i hvad der bliver tilbage.	Bægt af fordampet Vand under 212° ved 1 Cu- bikfod Brændsel.	Fordampnings- hurtighed eller Vandmæsken i Pund fordampet i 1 Time.
Wylam's *).	8. 92	65. 08	63. 629	. 948	5. 45	34. 41	9. 74	580. 51	418. 89
Bell's . . .	8. 53	65. 30	71. 124	. 918	8. 91	34. 30	8. 65	557. 0	549. 11
Warlich's . .	10. 36	69. 05	72. 248	. 955	4. 49	32. 44	10. 60	715. 35	457. 84

*) Se. b. Tdskr. 1ste Bd. Pag. 218.

Chagos Æerne.

(United serv. journal Octbr. 1849.)

Skiondt Frantskmændene allerede i 1744 have undersøgt og opmaalt Æerne der danne Chagos Archipelet, ved man dog kun faare lidt om dem, og deres Belliggenhed, temmelig langt S. for Æquator, og 800 Kvartmiil fra Cap Cormorin, har bidraget Sit til det Mørke, i hvilket Menneffenes Uvidenhed og Eiggylldighed har ladet dem synke tilbage. Vige vi imidlertid fra Speculationens slagne Bei, og vobe os indenfor de Ekranker, der beskytte Æerne baade mod Monsunernes Boldsomhed og det indiske Hav's lange svære Dyrning, henvende vi vor Opmærksomhed paa disse fjerne ubetydelige Smaaøer: viser sig for os Billedet af et ligesaa interessant som eiendommeligt huusligt og selskabeligt Forhold.

Det Første der frapperer den Søfarende, der nærmer sig Canalerne mellem hine høie Sand- og Coraltrevler, er disse Æers naturlige Skionhed. De ligge i flere Grupper, af hvilke den nordligste og vigtigste er Perhos Bankos, der bestaaer af 27 Æer, og danner en Fjirkant af næsten 50 Fjerdingvei i Omkreds. Seilbare Canaler findes imellem dem. Nærmest disse ligge „de 6 Æer“, saa „Eagle Island“, „Danger Island“, „de 3 Brødre“, „Diego Gania“ og endeel mindre. Alle meer eller mindre frugtbare og skionne. De hæve sig kun lidt over Vandets Overflade, og det friske Grønne der bedækker dem ligesaa Havbredden, den rige Vegetation der viser sig overalt, fra det mægtige roose-tree til den ydmygste Enystepiante, giver dem dette Udsernde af Frodighed, der stedse er saa behagelig for Colonisten. Smaa Vige give Kysterne Afverling: hist ruller Havet sig bredt ind mellem Æerne, og her stiller kun en smal Kanal den ene Bred fra den anden. Hvor Landet trækker sig tilbage i en Fjord, finder man strax en Klump hyggelige Træhytter, hver i sin Kokoslund omgibne af nette Smaahaver.

Hvo der først har opdaget disse Æer er ubekendt, ligesaa naar

den første franske Colonie er bleven anlagt der. Efter et gammelt Aaart ere de, som ovenfor bemærket, i 1744 blevene opmaalte af Franskmændene. I 1788 overdrog Gouverneuren paa Mauritius den store Chagos Ø til en *Depuis de la Faze*. I 1810 fulgte Chagos Øerne med Mauritius over i Englændernes Hænder, og da man ikke fandt det hensigtsmæssigt at colonisere dem, bleve de forskjellige Øgrupper af dette lille Archipelagus overdragne enkelte Personer af fransk Herkomst, med Forpligtelse til at forsyne Colonial-Gouvernementet med en vis Quantitet Kokosolie aarlig til en vis bestemt Priis. Saaledes bleve alle disse Øer privat Eiendom, og berige deres Besiddere ved en aarlig Production af 140000 Gallons Olie. Tilberedelsen af denne værdifulde Artikel fordrer kun ringe Udgifter, og Eieren kan levere den til en særdeles ringe Priis, der endda koster en uhyre Gevinst af sig. Selv boe de ikke paa disse Øer, men føre et overdaadigt Livet hvor de lyste, idet de have overgivet Bestyrelsen af deres Affairer til en Mængde Negerklabsførere og Opsynsmænd.

Hver Opsynsmand har en Mængde Negerkærlinge under sig — for det Meste frivillige Afrikaner, bragte dertil fra Mauritius. Fra den tidlige Morgenstund sprede de sig omkring i Skovene for at samle Kokosnødderne som de falde ned fra Træerne: Et Mandfolk skal indsamle 500 Stykker og et Fruentimmer 300. Nødderne bæres sammen i Bunker og udsættes for Solens Virkning, der her er meget stærk. Naar Nødderne ere blevene tilstrækkelig bløde, bringes de til Møllen, hvor to Negre have daglig at male saamange Nødder at der kan produceres 30 Gallons Olie. Naar Nærstiden er gunstig, kan Arbeidet være ganske let, men ellers gaar hele Dagen med, hver Ugedag, Søndagen undtagen. Paa nogle Etablissementer bruges Neger til dette Arbeide, men denne Praxis er langt fra at være almindelig.

For alt sit Slid erholder Negeren $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{2}$ Pund Riis daglig og efter visse Mellemrum et Viinglas Brændeviin. Hele sin Fritid maa han dessaarsag anvende til Arbeide, for at kunne leve,

og lykkeligheds gjør Jordbundens Bestaaffenhed, dens Frugtbarhed og den Lethed, hvormed den lader sig bearbejde, ham det muligt.

Landesbyerne, hvori de boe, ligge ialmindelighed enten i Nærheden af Kokoslundene, ved en lille Flods Udløb, eller langs med de smaa Bøge, hvoraf der findes mange langs Kysten. De bestaae af simple men hyggelige Træhuse paa Pæle, omtrent 3 Fod fra Grunden, og Rummet nedenunder er bestandig fuldt af Sviin, der i umaadeligt Antal drive om paa Ben. Disse yde en væsentlig Deel af Negrenes Næringsmidler, og udføres leilighedsviis til Isle de France. Stanken af disse mægtige Flokke er utaalelig. De formere sig stærkt. Kiedets Priis der er 6 Dollars pr. 100 Pund. Fremdeles er her Faar og Kæer i Overflodighed, ligeledes Fjærkræ, Skildpadder, af hvilke et Slags ofte er giftigt (the hawk-bill). For at komme efter om en Skildpadde af dette Slags er giftig, hælde Negrene noget af dens Blod paa Bagen af Haanden eller paa Benet, og erklære Dyrret for giftigt, naar de derefter have en flyvende Fornemmelse. I Giennemsnit yder hver Skildpadde 3 Pund, og den, som finder et meget værdifuldt Dyr, faaer af Ofsynsmanden en Foræring af et Stykke blaat Ivi af 7 eller 8 Shillings Værdie og derhos 10 g af Stallens Værdie. Hawkbillen giver imidlertid kun periodiske Besøg paa Chagosøerne. Fra December til Marts komme de nemlig i stort Antal og gaae op paa Landet om Middagen og om Natten for at lægge deres Æg, men til andre Tider seer man dem aldrig. Den almindelige Skildpadde findes til alle Tider, men har en farlig Fiende i Haien i de yderste Canaler.

Blandt de mange Fiske her findes, er ingen giftig. Sælunden og Hvalrossen, der før hyppig besøgte Øerne, ere nu næsten aldeles forsvundne.

De mangfoldige Bisværme bryder man sig aldeles ikke om. De fra Mauritius indbragte Hvepser, for menlig at ødelægge Insecterne, der gjorde Skade paa Kokostræerne, ere en sand Plage for Negrene.

Hunde er en vigtig Handelsartikel. Udmærkede Støvere findes her. Paa en af Øerne opdrættes en Mængde af dem, og en Neger — for det Meste en Spedalsk — er sat til at have Opsyn med dem. Hans Forretning bestaaer i at henkaste overalt paa Jorden i alle Retninger en uhyre Mængde af Colosnæddaffald, der udgjør disse Dyr's fornemste Næring. Ved Lavvande komme af og til nogle af disse Hunde svømmende over til Nabøerne paa Grund af deres inderlige Længsel efter Mennekker. Paa alle mulige Maader søge de at blive iblandt Mennekkene, men man sender dem stedse over igien, med Undtagelse af de faa som ere nødvendige for at holde Rotterne borte fra Eiendommene.

En lille Ø, omtrent midt i Gruppen, er Opholdsstedet for Millioner Søfugle, f. Ex. Lommen, Nodgaasen, den almindelige Maage, flere Slags Terner, den hvide saakaldte Baandsmand og Krildanden, men ingen Nodfugle findes paa Øerne. Negrene indsamle paa visse Steder af Karet Fjærene, der ere fortrinlige til at stoppe Sengklæder med.

Mais trives ypperligt paa det aabne Land; Kaal, Løg, Kartofler, Høer og flige Kiøkkenurter, i de Indfødtes Have. Den røde malabariske Yams vøxer frodig i de smaa Dale, og Græskar og Vandmeloner modnes tidlig paa de solbare Bakker, ligesom Brødsrugttræet og Baniatræet i den fugtige Muldjord dybt nede. Citront træet bedækker de varme Eider af Høiene, og Bomulds træet vøxer overalt, men dyrkes ikke videre.

Negrenes Uvidenhed med Hensyn til Jordens Dyrkning er forbausende, men Naturen kommer dem tilhjælp, saa at Jorden, uagtet de tidt og ofte udpine den til det Yderste, dog ikke bliver svag og gold. Overalt paa Øerne vore nemlig høit og her hele Rækker af kæmpemæssige Træer, Bois Mapan. Disse Træer opnaae en overordentlig Størrelse og Høide, og vore yderst hurtigt, idet de, efter et Par Aaaneders Forløb, fra det lille Skud blive stolte Træer, og, efter andre faa Aaaneders, vorde Skovens Kæmper, der hæve sig høit op over de andre Træer, og give Coloslundene Ly

bed deres brede og vægtige Løv. De skulle kunne opnaae en Høide af 200 Fod og derober. Men neppe have de naaet Grændsen for deres Væxt, før allerede Tegn paa Forraadnelse viser sig i det bløde porøse Ved; det krummer sig, og lidt efter lidt falder den uhyre Masse sammen, synker til Jorden og forraadner til et giødende sort Muld, der spredter sig ud over den udpiinte Jord, og saaledes fremdeles. En aldeles lignende Proces foregaaer paa nogle af Øerne i det indiske Archipel.

Øerne have Overskødighed af godt ferskt Vand. Man kan grave Ferskvandsbrønde 3—400 Alen fra Havet; Vandet falder og stiger deri med Ebbe og Flod.

Climaet er mildt og stadigt paa disse Øer, og Indbyggerne ere, som Følge deraf, meget sunde, med Undtagelse af Negrene og Mulatterne der befænges af Udslæt. Varsliden ere regelmæssige og bestemt affondrede. Regntiden begynder ultimo December og vedvarer til Mai, og det blæser da fra N. og V. og af og til Byger fra S. V. og V., medens Barometret staaer mellem 76 og 82 Grader. I Juni begynder den smukke Varslid. I Skyggen er Luften kold og i det Hele særdeles behagelig.

Regelmæssige Strømninger, stadig afvekslende med Vinden, sætte ind giennem Canalerne i dette Archipel. Af og til forarsager Vindens hurtige Skiftet fra et Hjørne til et andet svære Rulinger og en kort, oprørt Sø. Dyrningen hæver sig da selv i de indre Canaler 15 til 18 Fod. Strømmene komme langveis fra: svære, tilhugne Trømmer fra 20 til 40 Fod lange, med Bogstaver og Mærker, komme undertiden drivende, hvilke ikke kunne være komne uden fra Malabarysten, ligesom hyppigt Bambustræer af umaadelig Størrelse, og store Stumper af Paon-Træer, Kanoer fra de malayiske Farvande, samt Kokosnødder, Kornsorter, Træfrugter og Bær fra Seychelle Øerne.

Ved Kysterne af de store Øer have Negrene, efter Opsynsmændenes Anviisning, opført bekvemme Oliemagaziner og Boliger, samt velbyggede og rummelige Baadestuur til Herretæst og deres

Besuldmægtigedes Velvæmmelighed, medens den fattige arbejdende Klasse maa stotte sig selv. For deres Opdragelse sørges aldeles ikke: Insulanerne have ikke den ringeste Idee om et høieste Bæsen. Deres Sæder og Skikke ere raae og simple, uden Overtroe, de skydes ikkun Noden. De rige Giermænd, der, som ovenfor sagt, ere af fransk Herkomst, føre et overdaadigt Liv af Dens Indkomster, men lade Øboerne, af hvis Flid de leve, henflæbe det ene Aar efter det andet i deres Stammes oprindelige Barbarie.

Det engelske 42 Kanonstib Fiskgards, (Capt. J. A. Dunke) Fart giennem Mangelhaens Stræde fra Øst til Vest.

(Naut. Mag. Oct. 1849.)

Forlod Rio Janeiro den 20de Septbr. 1848.

Først den 13de Oct. om Aftenen fik Landet isigte nord for Strædet. Ved Dagbrækningen den 14de Cap Virgines i 8 Leagues Afstand. Ankrede ved Middagsstide med Strømmen imod. Kl. 3 lettede under en let Brise og stod ind i Strædet. Gik tilankers for Natten ikke langt fra Possession Point. Kl. 10 F.M. med Strømmen vesteri, stod vi mod de første Snævringer, der ere vanskelige at passere: de fornemste Mærker — Mont Aymond og Højskærne ere kjendelige nok, men derimod ikke Direction Gild. Efter at være passeret Indløbet, holdt vi meest over ad Jdslandet, og da vi fik Cape Bara isigte, styrede vi langs den patagoniske Side. Efter at være passeret Snævringen stod vi Kl. 6 E.M. i Maanestien og med en rafl Kuling videre ad Gregory Bay, 4 à 5 Knob i Timen. Kl. 8. 30 Min. rørte Skibet — uden at der var noget Tegn til grundt Bunde, — men ganske

lidet, og Skibet gled af; hvorpaa ankredes i 20 Favne. Da det blev Dag saae vi, at vi maatte have været ved en blød Grund i Nærheden af Triton Banke.

Kort efter Frokost lettede med en let Brise fra N. O. med Gregory Heble paa Styrbord Boug. Under vor Passage gien- nem den næste Snævring: Variable Vinde, flyet Luft, Byger fra S. V. med Hagl og Slud, og Landet skjult i Taage, Strømmen med. Maatte holde over til Idlandet for at undgaae en Grund paa Nordsiden; en isinefaldende Banke paa Pa- tagoniens Kyst hjælper betydeligt som Mærke til at klare denne Grund. Kl. 4 Sigte af Derne Elisabeth, St. Martha og Mag- dalena. Kl. 5 ude af Snævringen. Gik tilankers om Aftenen paa Royal Nhed. Vi saae aldeles Intet til de Indfødte paa denne nøgne Kyst, der kun besøgtes af Guanacoer og Høje.

Om Morgenens stod vi sydlig med en let Brise, tæt langs Østsidens af Elisabeth Ø, og passerede gennem svære Masser Tang*).

Styrede nu ad Sandy Point; Kl. 8 tabte Elisabeth Island affigte, og Brijen tog til. Kl. 9 Cape St. Mary tvers ud for Bougen. Her fik Strædet et mere indbydende Udseende. Over- alt Træer og Buske paa de skarpe Klippetinder; Alt var grønt og behageligt. De høje, sneetoppede Bjerge, Graves og Tarn, ifigtede. Vinden tog stedse til, og vi skød en 11—12 Qvart- miles Fart, Hagl og Slud. Som vi nærmede os St. Anna Point, saa vi et Chilefisk Flag vaie fra den Bakke der danner Nordsiden af Bugten Famine Port, og som vi kom udfor Ind- løbet, saae vi en lille Skonnert under samme Flag liggende derinde tilankers. Kl. 2 gik vi om Cape Forward, den sydligste Punt af

*) Efter „Capt. Fitz Roys Opmaalinger“ behøver man ei at være ængst- lig ved at gaae gennem Tangstrækninger. Capt. P. Ring siger derimod i sine „Directions“, at man overalt bør undgaae Tang.

Syd Amerika, den ubyggeeligste, meest nøgne Pynt man kan tænke sig.

Kl. 3 ifigte af Cape Holland, og stod stedse ad Port Gallant. Kl. 4 blev Binden vestlig; vi gik da tilankers i en lille Vig (Woods Bay) under Cape Holland i 13 Favne tæt inde ved Land. Fortræffeligt fersk Vand løber ud i Bugten næsten heelt inde. Intet Spor til Indfødte.

Den næste Dag krydsede ved Hjælp af Strømmen op mod Port Gallant under en stærk Vestenvind, og kom først der tilankers ved Solnedgang i 20 Favne, omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Wigwam-Ø. Denne Havn yder Beskyttelse mod alle Vinde, undtagen sydlige.

Den 23de ved Daggry lettede; passerede en utallig Mængde Øer, og gik tilankers Kl. 5. 30 E.M. i Elisabeth Bay, efter at have gjort 34 Slag fra Port Gallant.

Om Morgen den 24de maatte, under en stærk Storm, forlade denne usikre Ankerplads med klosrebede Mær- og Bæseil, og naaede efter en vanskelig Seilads den forønskede Havn, Borja Bay, Kl. 4 E.M. efter 39 Slag, hvor vi da gik tilankers i 21 Favne. Her er en ypperlig Havn og Overflodighed af Vand og Brænde. Her, ligesom ved Wigwam Ø, forhindrede en tyk Skov os fra at trænge synderlig ind i Landet.

Den 26de F.M., under en bestandig svær Storm fra V., lettede for Smallow Bay, Strømmen med os. Efter 44 Slag naaede vi Kl. 2 til Snowy Sound, hvor vi gik tilankers i 18 Favne.

Den 29de ved Solnedgang udfør Playa Parada Bay.

Den 30te F.M. skimtede Cape Pillar. Ved Solnedgang havde vi krydset os op til det, og Kl. 7 vare vi lykkelig og vel vesten for denne sidste Vanskelighed, og glede langsomt ind i det Stille Hav, hvor en tung Tværse hæmmede vor Fart. Den næste Morgen ved Daggry kunde vi da med Sikkerhed sige at vi havde lagt Cap Horn forover, og satte nu Coursen efter Balparaiso.

Capitainen gjør sluttelig den Bemærkning, at hvis Vinden endnu var vedbleven at være gunstig i 24 Timer, da de vare udfør Cape Holland, vilde Farten fra det atlantiske til det Stille Hav være bleven gjort i omtrent 1 Dage.

Falklands-Øerne; en engelsk Colonie.

(United serv. Mag., Jan. 1850.)

Falklands-Øerne ligge i det sydlige Atlanterhav, N. D. for det Magelhaenske Stræde, og omtrent 270 Qvartmiil fra Kysten af Patagonien; de strække sig fra 51° 6' til 52° 30' S. Br., og fra 56° 3' til 62° 15' V. L. Gr., og ligge saaledes lige i Færvandet for alle Skibe, der ere bestemte om Cap Horn til det Stille Hav, som overhovedet for alle Skibe der gaae til Sydhavet. De bestaae af 2 Øer, Øst- og Vest-Falkland, hver omtrent 200 Qv. Miil i Omkreds, adskilte ved en Arm af Søen, Falkland- eller Carlisle-Strædet fra 6 til 10 Qvartmile bred, og ere omgivne af en Mængde smaae Øer. Allerede Byron omtaler Øernes mangfoldige fortrinlige Havne.

Man antager at Capt. Davis, under Thomas Cavendish, først har seet dem, nemlig i 1592; derefter Sir Richard Hawkins 1594, der, til Ære for Dronning Elisabeth, kaldte dem „Hawkins Maiden Land“. Sebalt de Wert gav dem i 1598 Navn af „Sebaltøerne“, idet han antog dem for at være ubekjendte, og det Navn have de beholdt i de hollandske Kaart.

1683 besøgte Dampier Øerne, og Cowley rimeligviis paa samme Tid. Denne saae dem kun i Afstand, og gav dem Navn af Flapys Jølands.

1689 gik Capt. John Strang, Raperskibet Welfare af London paa 270 Tons, ind i Canalen mellem Øerne, gik iland der den 27de Januar, og den 29de Jan. ankrede Skibet paa Vestsiden

i en Havn, omtrent 8 Leagues inde i Sundet paa Styrboardside. Den 1ste Febr. gjordes det vestlige Forbjerg som gaves Navnet Cap Farvel. Sundet kaldtes Falklands Sund, efter Admiralitetets 1ste Lord, Viscount Falkland; den vestlige Ø angaves at være 24 Leagues lang, Sundet 17 Leagues, med 7 à 8 Favne Vand ved Indløbet.

1699 besøgte en Franskmænd, Bouchein Gouin, Verne, og 1721 Hoggertwin, en Mecklenborger i hollandsk Tjeneste, der omsejlede hele Øgruppen, og gav den Navnet „besigst Australien“. Franskmændene kaldte dem ialmindelighed „Malouinerne“ efter St. Malo's Indbyggere, som de gierne ville have anseet for de første Opdagere. Frezier kalder dem i sine Raart „de nye Øer“.

Efter Ansons Reise i 1740 begyndte man i England at tale om at colonisere disse Øer. 1748 blev Sagen atter optaget, og Planen lagt til en lille hemmelig Expedition i den Retning, hvilken imidlertid maatte opgives paa Grund af Spaniernes Remonstrationer, idet disse forsøgte at etablere deres udelukkende Ret til at befare Sydhavet, dog uden at Englænderne erkjendte denne Paa-stand.

Carl Gylmont udsendte som Marine-Minister, i Maret 1765, Capt. Byron for at undersøge Øerne, om det befandtes hensigtsmæssigt at tage dem i Besiddelse, hvilket da ogsaa formodentlig skete i Begyndelsen af Maret.

I Mellemtiden havde Franskmændene, efter Tabet af Canada henvendt Opmærksomheden paa disse Øer; flere fransk-canadiske Familier havde nedsat sig der, og i 1763 besluttede den franske Regjering at gjøre Øerne til en ny fransk Colonie; Bougainville førte i 1764 flere canadiske Familier derhen, og i 1765 forøgedes Colonisternes Tal til 150, og indførtes til samme Tid et betydeligt Antal Kreaturer. I 1774 overlode de imidlertid Colonien til den spanske Regjering.

Capt. Byron angav Beliggenheden til 51° 27' S. Br. og 6° 54' V. L. Variationen til 23° 30' D.; kom den 14. Jan. tilankers i en Havn i 10 Favne Vand som han gav Navnet

„Port Egmont“, og skildrer som saa stor, at hele Englands Flaade kunde ligge der sikkert og godt tilankers under alle Vinde. Fjerst Band overalt og Fuglevildt i Overflodighed; mangfoldige antiscorbutiske Urter.

27de Januar 1765 tog Byron igien bort fra Øerne uden at efterlade nogen Besætning; men strax efter hans Tilbagekomst til England blev Capt. Mc. Bride udsendt for at etablere en lille Coloni, og ankom han der d. 8. Jan. 1766. Han omseilede Gruppen, og tegnede det fortrinlige Kaart, der findes i Hawkesworths Voyages.

I Novbr. 1769 begyndte Spanierne atter at gjøre deres Fordringer paa Øerne gjældende, idet en spansk Coloni var bleven anlagt paa Den østerefter, uden at Engelskmændene havde været vidende derom, og den 19de Juni 1770 fordreve Spanierne Englænderne. Under 22de Januar 1771 gave Spanierne for saavidt efter, at de lovede at tilbagegive Englænderne Fortet og Havnen Egmont med Alt hvad der befandtes ved Capitulationen, dog med udtrykkelig Forbehold, at dette Engagement hverken kan eller bør paa nogen Maade vedrøre (affect) Spørgsmaalet om det tidligere Herredømme over Malouinerne, ogsaa kaldet Falkland=Islands.

Kort efter forlod Englænderne Øerne.

1817 plantedes atter det engelske Flag paa Øerne; men efter 3 eller 4 Aars Forløb forlode Englænderne atter Stationen.

1833 bleve Øerne atter tagne i Besiddelse af Englænderne, og i 1841 blev udnævnt en Vice-Gouverneur, en vedvarende Coloni grundlagt, den engelske Lovgivning indført og Øerne aabnede for fremmede Colonister.

Østøens Klima er mærkelig tempereret og er erklæret for et af de sundeste Steder i Verden; Vestøen er endnu ubekendt og endnu aldeles ubeboet. Jordbunden er et 1 til 10 Fods Tørvelag, for det Meste et godt Brændsels Material, nedenunder fast Leer. Ypperlige Græsange.

Leilighedsviis omtaler Anmelderen i United serv. Mag. Cobolds Patent-Tørv, idet Tørven paa disse Øer vilde kunne afgive

det behørigte Materiale. Efter Cobbolds Methode udblødes nemlig Torvejorden dygtig med Vand, og ved ganske simple mekaniske Midler udsondres Fibrerne og de grovere Dele. Disse blive, naar Vandet er sivet fra, saa faste at de kunne lægges i Forme, og yde da, tørrede i Luften, et fortræffeligt Brændsel til Skibsbrug og i Smedier, fornemmelig ved Smedning af Jern, da det intet Svovl indeholder. Det er ogsaa fortrinligt stikket til Dampskibsbrug, idet det kun optager $\frac{2}{3}$ Stuverum mod Kul, afgiver meer Hede end de bedste Dampskibskul, og vil kun koste 4—5 Shilling pr. Ton. Derne yde fremdeles Gummi og en lavtvorende Bux af Smag som Spruce-Fyrren, der, sat paa Ol og Sirup, giver en fortræffelig antiscorbutisk Drik.

At antiscorbutiske Urter forekomme vild Persille, Skovhyrer *cc.* Fremdeles er der Overflodighed af Tang, Coraller og Perlemusling, Svampe og Conchylier. Havet yder en Mængde Fisk.

Gouvernementets Sæde er nu flyttet fra Port Louis til Stanley ved Port William nær Cap Pembroke paa Ost-Falkland. Stedet er let at løbe ind til og man er strax i Havn, og ved Udgaende strax tilføjes klar af alle Farer. Her ere to meget sikre ydre Ankerpladse for Skibe der blot ville indtage Vand eller Forfriskninger. Vil den indre Havn, Port William („Jacksons Harbour“), kan de større Skibe passere med alle Vinde.

Derne ligge 7 Dages Seilads fra Magelhaens Stræde, 18 Dages Seilads fra St. Catharine paa Brasiliens Kyst, og 20 Dages til Chiloe omkring Cap Horn.

Efter officiel Rapport af 27de Januar 1849 bestod Befolkningen af: Europæer, 101 Mandfolk og 41 Fruentimmer; strangers og aliens, 58 Mandfolk og 25 Fruentimmer; Couleurt, 5 Mandfolk og 4 Fruentimmer, — Ialt 164 Mandfolk og 70 Fruentimmer. De fleste Fremmede ere enkelte Mennesker fra Platafloden, eller Matroser der have lidt Skibbrud eller ere deserterede fra deres Skibe.

Vest-Falkland var endnu ubeboet.

Sluttelig anbefales Skibe, der fra Cap Horn gaae til Europa,

at gaae til Falklandsøerne (Port-Stanley eller Port Louis), istedetfor til Rio Janeiro, for at fylde Vand og indtage Forfriskninger, hvorved spares som mindst 3 Ugers Tid og derhos de svære Afgifter i de brasilianske Havne.

Chronologisk Fortegnelse over Orkaner i Vestindien siden Aaret 1493.

(Naut. Mag., Aug. og Septbr. 1848.)

1493. 12te Febr. blev Columbus, paa sin første Hjemreise, overfaldet af en Orkan i den nordlige Deel af det atlantiske Hav, udenfor Vendekredsen; den varede 3 Dage.

Admiralskibet havde ingen Ballast indtaget, som man havde efterladt for ikke gaae glip af den gunstige Vind, hvilket man for en Deel bødede paa ved at fylde tomme Fade med Saltvand. For at de Dydagelser, han havde gjort, ikke skulde gaae tabt, skrev Columbus en kort Beretning derom paa Pergament, som han nedlagde i en Kasse, og overgav til Havet. Vinden gik om til V. med heftig Regn, og Stormen lagde sig. Fik Kiending af Azorerne om Morgen den 15de og ankrede ved St. Marie, men blev drevet bort derfra ved en anden svær Storm, der lagde sig den 21de. Omfiden kom han ind i Tajo, og den 15de Marts til Palos.

1494. 16de Juli traf en voldsom Orkan Columbus paa hans anden Reise paa Sydsiden af Cuba. Stormen blev redet af, thi den 18de ankrede han N. for Cape Cruz.

1495. 3 Octbr. blev Spanieren Aguada, som han vilde rejse fra St. Domingo, overfaldet af en Orkan. Et nyt Skib blev bygget af Bragene af hans 4 forliste Skibe, hvormed han i Forening med Columbus gik til Europa den 10de Marts 1496.

1502. 29. Juni 1. og 2. Juli red Columbus en stærk Orkan af ved Domingo, idet den Commanderende i Domingohavn forbyd ham at løbe ind under den sig nærmende Orkan. Den 5te Dec. ligeledes ud for Puerto Bello. En Skypumpe brast tæt ved dem. En Storm fra V.
1503. Medio Mai udholdt Columbus atter en Storm udfor Queens Garden.
1504. 19de Octbr. mistede Columbus sine Master, paa Tilbageveien til Europa.
1508. 3die August ødelagde en Orkan alle de straatæggede og flere teglhængte Huse i St. Domingo, hvert eneste Huus i Bonaventura og 20 Skibe. Vinden blæste først fra N., og gik derefter pludselig om til S. Dens fremskridende Bevægelse ret V.
1509. Kort efter den 10de Juli blev Byen St. Domingo næsten aldeles ødelagt ved en Orkan.
- I samme Aar omtales, for første Gang, de voldsomme i den mexicanske Bugt saa almindelige Stormvinde, de saakaldte Norths. Fernandez de Cordova beretter om en sliq Storm i Febr. eller Marts, der varede i 4 Dage.
1526. I Octbr. gjorde en voldsom Storm stor Skade paa Espanola; disse Storme gaae hyppigere N. V. over Luvartsøerne end mere vestlig.
1563. Ligeledes.
1591. 10de August overfaldt en Orkan fra N. en spansk Flaade af 77 Seilere paa Veien fra Havana til Spanien under 35°, hvori 6 Skibe (iblandt hvilke 1 paa 1000 Tons) forliste. Under 38° overfaldt dem en anden Storm, hvori 22 Skibe forliste. Den 6te Septbr. fik de tilbageblevne 48 Skibe Flores isigte, da en tredie Storm splittede dem ad, og 19 forliste.
1623. 19de Septbr. passerede en Orkan over Luvartsøerne; paa St. Christoffer blev Tobakhøsten ødelagt.
1643. 3 Orkaner, hvoraf den anden varede 24 Timer, og 23

Skibe forgik ved St. Christopher, hvor alle Huse ødelagdes, samt alle Bomulds- og Tobaksplantager.

1651. En Orkan.

1652. En Orkan paa det caribiske Hav.

1653. To Orkaner.

1656. Blev Guadeloupe besøgt af en forfærdelig Orkan; de fleste Huse bleve ødelagte, alle Huusdyrene dræbte og Plantagerne ødelagte; alle Skibene paa Rheden forliste og de fleste af Besætningerne omkom.

Nok een raserede mellem Øerne.

1664, een paa Guadalupe, der ødelagde hele Høsten.

1665, een i Octbr. mellem Øerne.

1666, 4de August, rasede en Orkan, der begyndte Kl. 4 E. M. fra N., og vedblev med Boldsjæmhed indtil Midnat, da, efter et Kvartees Stille, Orkanen atter begyndte fra O. S. O. Alle Skibe og Fartøier paa Kysten af Guadalupe bleve slagne istykker; hvert Skib ved the Saints blev drevet iland, og af hele Lord Willoughbys Flaade paa 17 Skibe, reddede sig kun 2. Orkanen varede 24 Timer. Huse og Træer blæste om. Et Batterie med 6 Fods tykke Volde blev ødelagt og dets 14pde Kanoner skyllede bort. Orkanen blev mærket paa St. Christopher og Martinico. Først bevægede Orkanen sig vesteri, og vendte sig saa pludselig sydvesteri.

1667, Orkaner paa St. Christopher 1ste Septbr. der begyndte Kl. 9 F. M. fra N. og varede til Kl. 5 E. M. Kl. 6 gik Vinden om til S. Alle Huse og andre Bygninger blæste om. Orkanen skred frem i ret V.

1670, 7de October, blev Admiral Morgan's Flaade drevet paa Land af en Orkan. 3 af hans 11 Skibe forliste.

1674, 10de August, gik en Orkan over Barbados, blæste 300 Huse om og ødelagde Plantagerne. 8 Skibe forliste i Havnen.

1675, en Orkan, ligesledes i August.

1681, blev Den Antigua ødelagt af en skrækkelig Orkan.

- 1694, 17de Octbr. gif en Orkan over Barbados, hvorunder de fleste Skibe i Carlisle Bay gif paa Land.
- 1704, Mai, en Orkan imellem Jamaica og Carthagena paa Fastlandet.
- 1707, ødelagde en Orkan Neviz.
- 1712, 28de Aug., Orkan over Jamaica som aldeles ødelagde Savana-la-Mar.
- 1722, 28de Aug. atter Orkan over Jamaica. 26 Coffardiskibe forliste i Port-Royal. Stormen begyndte Kl. 8 F.M. 2 Dage før Maanekliste, og meldte sig 48 Timer iforveien ved Bølgernes larmende Brydning paa Kaierne, der ikke stod i Forhold til Kulingen, bestandig Svulmen af Havet uden Ebbe. Stormen begyndte med Vindstød fra N. D., foer hurtigt om til S. D. og S. S. D. hvor den blev staaende. Af 50 Seilere i Port Royal, red kun 6 Stormen af. Under Antagelse af at N. D. var Forløber og S. D. Cirkelens første Vind, feiede blot N. D.-Grændsen af Stormen denne Deel af Den. Orkanens Focus gif sandsynligviis vesteri, klar af Landet.
- 1726, den 22de Oct. Kl. 9 F.M. kom en Orkan over Jamaica, der varede til 12½ Eftermiddag. Dens Cirkel var saaledes kun været lille. Den skred frem Norden for Vest. Den østlige Ende og Midten af Den leed meest, men blev knap mærket paa den vestre Side. 50 Skibe forgik i Kingston, Port Morant, Port Royal og St. Ann's.
- 1728, 19de Aug., Orkan paa Antigua der varede 24 Timer
- 1734, dito paa Jamaica.
- 1737, 9de Septbr. om Aftenen ødelagde en Orkan aldeles St. Louis paa St. Domingo; alle Skibe strandede; — gjorde ligeledes stor Skade paa St. Kitts og Montserrat.
- 1740, Orkan paa Antigua og Martinique.
- 1744, 20de Octbr. frygtelig Orkan paa Jamaica, fra Kl. 6 E.M. til Kl. 6 F.M., hele Tiden S. fra. 8 Orlogsmænd og

96 Goffardskibe forliste. Blot den østlige Kant af denne Storm berørte Port Royal; dens Hovedstyrke maa derfor have været vesten derfor.

Meteoret maa enten have været af stor Udstrækning, eller dets fremadstridende Bevægelse yderst langsom, idet det blæste en halv Dag fra et og samme Hjørne.

1745, ligeledes een paa Verne.

1746, Jan. en dito under 40° N. Br., er formodentlig opstaaet in the Variables.

1747, 21de Septbr. og 24de Octbr.; 14 Skibe forliste ved St. Kitts, og 36 ved de andre Øer.

1751, 2den Septbr., Orkan paa Jamaica.

1754, Septbr. Orkan paa St. Domingo. 12 Skibe strandede.

1759, Septbr., tvang en svær Storm fra N. D. Golfstrømmen ind i Bugten, saa Tortuga med flere Øer forsvandt, og Vandet gik over de høieste Træer paa Halvøen Yarga.

1761, findes ingen Orkan noteret, men derimod den Bemærkning, at Den Mevis dette Aar var meget usund, formedelt Mangel af Orkaner og Storme.

1762, 9de Decbr., en Søndensstorm ødelægger en Deel af Carthagena paa Fastlandet.

1765, Juli, Orkan paa Gustace, som naaede til Martinico, hvor 33 Skibe forliste, og til Guadaloupe, hvor 6 Skibe forliste.

1766, 21de Septbr., en voldsom Orkan paa St. Gustace. Saltværkerne ødelagdes til samme Tid paa Tortuga.

6te Octbr. forliste 5 Skibe ved Dominique, og henimod 50 ved Guadaloupe.

13de, 14de og 15de Septbr. forliste alle Skibe ved Montserrat, og 13 ved St. Kitts.

22de og 23de Octbr. Orkan i Havnen ved Pensacola. 5 Skibe forliste i Bugten ved St. Bernard.

1767, 13de Aug. Orkan paa Martinico begyndte Kl. 10 EM. med Vinden fra N. V., til Kl. 3 FM.

1768, 25de Octbr.; Orkan ødelagde i Havannah 96 offentlige Bygninger og 4048 Huse. Stormen begyndte sønderfra og lagde sig fra N.; varede 2 Timer. Har det været en Hvirvelvind, maa den have gaaet østeri, som strider mod senere Erfaring. For at redde Theorien, har man kun den Udvei at ansee Nordenbinden for „Accession“ Stormen, og at den saaledes ikke hørte til Cirkelen, og vi altsaa maae antage, at ifkun den østlige Mand af Orkanen passerede over Havannah. Men i Virkeligheden maa den være gaaet østeri. Intet standsede Vinden paa dens Bane, og antage vi at Meteorot er gaaet nordest, vilde Saadant giøre Rede for Stormens Strængthed, eftersom Luftstrømmens Bane vilde gaae med og parallel med Stormen, og dens Styrke saaledes forøges.

Intet findes noteret om Orkaner paa Jamaica i dette Aar, som gjør Tingen endnu besynderligere, eftersom, hvis Stormen var kommen fra S. O., den nødvendig maatte være passeret over denne Ø, med mindre den var meget lille, i hvilket sidste Tilfælde dens østre Mand maa være passeret fri af Øen og have truffet Havannah; eller den maa være naaet lige til S. for Øen, og derefter have vendt sig mere nordlig i Den Pines' Meridian.

1772, 31te Aug. forliste flere Skibe i den engelske Havn paa Antigua. Ved Daggrø begyndte Orkanen paa St. Christopher fra N. O. Ved Middagstid lagde Orkanen sig og begyndte atter fra S. V. t. S. med forøget Voldsomhed, og ødelagde Basses-Terre, Sandy Point og Old Road, anrettede ligeledes Ødelæggelse paa St. Gustave, Saba, St. Martin; flere Skibe forliste paa St. Dominico; Ødelæggelser anrettedes paa Montserrat og Nevis, paa St. Croix og St. Thomas. Focus af Orkanen passerede over St. Christopher, Saba, St. Gustave og de virginske Øer, med en Stille Cirkel i Centrum. Rimeligviis kom Vinden Nordfra

paa St. Croix, stridende frem mod N. B. idet den gik over diése Der.

1780, 3die Octbr. paa Jamaica, og 10de paa Barbados og andre Der, gaaende nordvesteri (N.D.?) paa Jamaica passerende over Savana de Mar begyndte den Kl. 1 E.M. i S. D. og gik Kl. 4 E.M. om til S. og vedblev med fuld Styrke til Midnat.

Paa Lucia begyndte Orkanen med Binden fra N. D., derpaa Stille $\frac{1}{2}$ Time og derefter Storm fra S. B., Centrum var passeret ligederover fra S. D. til N. B.

Orkanen paa Barbados begyndte om Morgen den 10de Octbr. og vedblev med ringe Mellemrum i 48 Timer, anrettede Ødelæggelser paa Barbados. Den 9de om Aftenen var det mærkeligt stille, men Himlen var overordentlig rød og glødende. Om Morgen den 10de regnede det voldsomt med Binden fra N. B. (Stormforløberen). Den 10de E. M. var Binden N. N. B. tiltagende. Stormen rasede endnu bestandig den følgende Morgen. Efter Logbogen paa et engelsk Krigsskib blæste det den 10de meget stærkt fra D. N. D., Kl. 1 E.M. fra N. D. t N., Kl. 2 N. N. D., og $\frac{1}{2}$ Time efter Midnat (0^h 30^m den 11te), Orkan med Regn og Binden gik vesteri.

Paa Martinique begyndte Stormen fra D. N. D., og gik S. og S. B.

Denne Orkan gik N. D. efter.

1781, 1ste og 2den August, Orkan paa Jamaica; begyndte fra S. og gik om til S. D.; denne S. D.-Bind var sandsynligviis Accension-Stormen. Mange Skibe forliste.

1782, Orkan den 25de Juli under 43° 33' N. Br., 42° 20' B. L. fra S. B. til N. B. gaaende Østerefter.

1784, 30te Juli, Orkan paa Jamaica. Næsten alle Skibe i Port Royal forliste. Begyndte Kl. 8. 30^m E.M. og vedvarede til over 11 E.M.

1ste, 2den og 3die August Storm paa St. Domingo.

1785, 27de Aug., Orkan paa Jamaica.

1786, 20de Octbr. ligeledes.

I Aug. ødelagde en Storm den sydlige Kyst af Espanola, anrettede Ødelæggelse i Havnen ved St. Eustace.

10de Septbr. anrettede en Orkan Ødelæggelser paa Guadalupe.

Den 2den Septbr. Orkan paa Barbados.

1787, 23de Septbr., Orkan i Belize (Honduras) imellem Kl. 4 og 5 F.M. fra N.N.W.; Kl. 10 gif Stormen om til S. W. og blæste med forøget Voldsomhed. Stormen gif W. N. W. hen.

Den 3die, 23de og 29de August Orkaner paa Dominica.

1790, Aug., Orkan i Nevis.

1791, 20de Octbr. Orkan over Jamaica.

1792, 1ste Aug. Orkan over Antigua.

1793, Aug. Orkan over St. Christopher.

1795, 10de Aug. Orkan over Jamaica.

1804, Septbr.; 13 Skibe forgik i en Orkan ved St. Christopher, hvilken anrettede stor Ødelæggelse paa alle Luvartsæerne. — Stormen begyndte paa Antigua den 3die Septbr. med Vinden fra N. der gif om i W. og endte med den i S. Stormen varede 62 Timer; men det er sandsynligt at Meteorets fremadskridende Bevægelse kun medtog 24 Timer. Den var af betydeligt Omfang, og Expansionen lader til at have været stor. Dens fremadskridende Bane var i N. $48^{\circ} 6' W.$ Kl. 2 F.M. den 5te naaede det Silver Cay Bank, en Afstand af 590 Lym., som det tilbagelagde i 38 Timer, eller $15\frac{1}{2}$ Lym. Miil i Timen. Den 6te sporedes den østenfor Guadalupe bpiende sig nordesten østen for Bahamaverne; den 7de udfor Charleston; den 8de ved Chesapeake; den 9de ved Boston og op ad Fundybugten over Ny-Skotland.

3die Septbr. Storm paa Jamaica.

1805, den 29de Juli; en stærk Orkan under $26^{\circ} 17' N.$ Br. og $57^{\circ} 42' W.$ L., 262 Leagues N. for Barbados. Stormen begyndte med Vinden fra D. N. O. og endte med den fra S. S. W. Den varede 22 Timer.

1806, 4 frygtelige Storme paa Bahamaerne: paa Eleuthera den 30te Aug. der varede fra Kl. 8 E.M. til den følgende Morgen ved Daggry. Alle Marker bleve ødelagte; ligeledes den 13de og den 27de Septbr., og endelig den 5te October. Den 9de Septbr. paa Dominique Kl. 7 E.M. med forfærdelige Lyn og Vindstød; formodentlig den samme som den paa Bahamaerne den 13de. 16 Skibe forgik og 148 Menneſker omkom. Stormen rasede til samme Tid imellem Halifax og Bermuda og under $26^{\circ} 19' N.$ Br. og $66^{\circ} 39' W.$ L.

1809, den 2den og 3die Septbr. udfor S.W.-Enden af Porto Rico. Stormen begyndte Kl. 8 om E.M. den 2den med Vinden fra N. N. O.; ved Midnat var Vinden Øst; Regn og Lynild i S. O. Kl. 5 F.M. den 3die, Vinden Øst til S., med forfærdelige Byger Kl. 7, Vinden efterhaanden om til S. O. t. S., før S. $14^{\circ} W.$ hen. Kl. 11 F.M. var Orkanen passeret. Denne Storms fremadstridende Bevægelse var $N. 78^{\circ} 45' W.$, dens Diameter omtrent 148 Qvartmile; Fart fra 20— $37\frac{1}{2}$ Qvartmiil i Timen, Varighed $14\frac{1}{2}$ Time. Dens Focus passerede over Altarela.

Octbr., Orkan udfor Tortola.

1812, 2 Orkaner paa Jamaica, den 14de August og 12te Oct.

Paa Antigua en dito s. N.

I Trinidad paa Cuba den 14de Oct.

1813, paa Jamaica den 1ste Aug.; skal være bleven forudjagt nogen Tid iforveien af en gammel Mulat, en Planteur.

2 Orkaner paa St. Dominica strax efter hinanden.

Den 11te Septbr. en dito paa Nordkysten af Barbuda.

1815, paa Jamaica den 18de Octbr. Ved Kingston begyndte Stormen om Morgenens fra N., og gik, efter en Times Forløb, om til S. O., hvor den blev staaende Resten af Dagen med stor Voldsomhed og svære Regnskyl, og blev ved hele Onsdag og Torsdag til om Middagen, da den tog lidt af.

Vinden var atter gaaet om til N. om Onsdagnat, og blev staaende til Stormen ophørte tidlig om Morgen. *)

Den 31te Aug. og 1ste Septbr. paa de vestindiske Øer (ved St. Barthelémy). Stormen rørte ikke Barbados.

Den 20de Septbr. paa Turks Island, østlige Bahamaer.
1818, den 10de og 12te Septbr. passerede en Orkan over Caymansøerne og Campeche.

Den 19de s. M. en dito paa St. Domingo.

Den 21de — — — Barbados og Dominica.

Fra d. 22. til d. 25. s. M. ligeledes tilluvert af Antigua.

Den 7de Oct. ligeledes ved Port Royal (Jamaica).

1821, 1ste Septbr. passerede en Orkan N. for Portorico og Bahamaerne (Medfields Nr. 8).

1827, den 17de August, passerede en Orkan over Guadaloupe (Medfields Nr. 3); den 29de havde den samme Storm naaet Ny-Foundland.

Den 18de Aug. en Orkan over St. Domingo. I Port au Prince skiftede Vinden fra N. D. t. N. rundt om til N. Ø. (8 Streger), medens i Byen St. Domingo Skifterne vare fra S. D. til S. S. Ø. (6 Streger). Denne roterende Storms Diameter synes at have været 150 Qvartmiil, og dens fremadskridende Cours N. t. Ø.

1828, 18de Septbr. passerede en Orkan N. Ø. for Bermuda.

1830, 12te Aug., Orkan over Barbuda (Medfields Nr. 6).

29de Septbr., en dito N. Ø. for samme Ø (Medfields Nr. 7).

22de Aug., en dito N. for Bahamaerne (Medfields Nr. 9) som man ved Kysterne af de forenede Stater fornam d. 24., 25de og 26de. Den 23de, 231 Qvartmiil Ø. for Bermudas, hvor den overskaldt et engelsk Krigsskib Kl. 1 G.M. og ophørte Kl. 1 F.M. den 27de, i hvilket Tidsrum Meteoret lader til at have forandret Bane fra N. Ø. til N. N. D.;

*) Maaskee har ingen af Nordenvindene hørt til Orkancirkelen.

det begyndte at bøje sig da Vinden blæste fra S. t. D. den 24de, og naaede sin N. t. Østlige Cours, da Vinden var S. t. V. Kl. 10 E.M. den 25de.

1831, blev Trinidad besøgt af en Orkan den 24de Juni;

Yucatan den 28de f. M. (Medfields Nr. 1).

Den 13de Januar i Floridastrømmen (Medfields Nr. 10).

Den 10de August Orkan paa Barbados (Medfields Nr. 2)
og andre Der, Jamaica, Hayti, Cuba.

Den 17de Octbr. en dito i Ny Orleans.

1832, den 7de August, en kortvarig voldsom Orkan over S. D. =
Kysten af Jamaica, fra Kl. 4 F.M. fra N. D. til Kl. 7
F.M., da den var gaaet regelmæssig rundt til S. D., hvor
den endte. Denne Storms Diameter var kun 30 Qvartmile,
og dens fremskridende Bane V. t. N. eller V.

1835, den 26de Juli, Orkan paa Barbados, derfra til Marti-
nique, St. Cruz og Floridastrædet.

August, 1 do. paa Antigua: fra Deseada, klar af Guadeloupe
over Antigua og St. Kitts. Montserrat, Barbados og St.
Martins gik frie. Dens Diameter oversteg ikke 25—30
Qvartmil; dens Fremstriden medtog 10 Timer. Vinden var
fra N. til N. N. V., V. og S.

18de Septbr. Orkan om Natten paa Matamoros (den
mexicanske Bugt), Brassas de San Jago, og Brou del Rio,
Bocachica.

12te August ødelagde en Orkan Antigua, Nevis, St.
Kitts, St. Thomas, St. Croix, Porto Rico, — den 13de
Hayti, og Turks Island den 14de, Havannah den 15de,
Lortugas den 16de, Matamoros den 17de og 18de og Texas.
(Medfields Nr. 5).

1837, den 2den Aug. Orkan hen over Antigua, der naaede Ame-
rikas Kyst den 8de. Paa Darien blæste det om Morgenens
raaf fra N. D., og gik om Nstenen rundt om til S. D.,
da Regnen begyndte at styrte ned i Strømme. I Savan-

nah begyndte Stormen voldsomt den 11te om Middagen, og blev ved hele Dagen uden at tage af. Ved St. Marys havde man den stærkt, og i Jacksonville varede den to Dage. Paa St. Kitts og St. Thomas rasede den voldsomt. Mærkedes Intet til den paa Montserrat.

Den 26de Juli paa Barbados fra D. S. D. Kl. 7. 30^m E.M. Kl. 8 gik Vinden sydlig, med rasende Storm. Kl. 8. 30 Min. var den N. E. V.; Kl. 9 begyndte Barometret at gaae op: paa St. Louis mærkede man knap noget til den; Martinique led meget.

Den 12te Aug. gik en anden Orkan N. D. for Øerne, der den 22de havde naaet den 40de ° N. Br.

Den 1ste, 2den og 3die Octbr. passerede en Orkan over Yucatan-Canalen ind over den mexicanske Bugt, N. 78° 45' B., og bøjede sig under 20° N. til N. N. D.; den 5te sporedes den under 26° 58' N. Br. og 87° 4' B. L.

Den 27de Octbr. en Orkan af 14—16 Timers Varighed ved Ny-Providence; kom om Natten fra D. S. D.; Kl. 7 F.M. Stille; Barometret gik ned til 28° 5'; en Time efter, Storm med fornyet Voldsomhed fra N. B. Kl. 10. 30 Min. var Orkanen forbi. Den skred frem til N. N. D. eller N. D. t. N. Focus passerede lidt østen for Den.

Den 18de, 19de og 20de Aug. 56 Timers Orkan N. for Florida-Canalen under 30° 45' N. Br., 77° 27' B. L. Vinden fra Ø. til S. og B. S. B.

1838, den 6te, 7de og 8de Septbr. en frygtelig Orkan over Bahamaserne.

Den 1ste Novbr. en stærk Orkan ved Vera Cruz.

1839, den 5te Novbr. 3 Dages Orkan ved Galveston, i Nærheden af Den St. Louis, i Texas, i den mexicanske Bugt, under 29° N. Br. og 95° 30' B. L.

Den 11te Sepbr. en ødelæggende Orkan over Bermudas-øerne. Under 32° N. Br. og 76° B. L., havde et engelsk Krigsskib den i 12 Timer paa sin N. B.-lige Cours.

Den 5te Decbr. en frygtelig Storm fra Troperne paa Azorerne.

1842, den 12te Juli en Orkan i Caracas i Amerika, over Washington, den 13de under 35° 25'.

1844, Orkan paa St. Kitts og flere Der. Paa Jamaica med Binden S. fra, den 3die Octbr. over den vestlige Deel af Den, den 4de over Havanna; mærkedes ogsaa ved Ny-Providence. Matanzas led betydeligt. Den 9de og 10de paa Griesøen, begyndende fra N. O. og gik pludselig om i S. V.

Den 4de og 5te October en frygtelig Orkan i Montego Bay der varede 12 Timer, hele Tiden S. fra.

1845, den 12te Octbr. i Florida-Canalen. Varede 48 Timer.

1846, den 11te Octbr. ved Cay West, Florida; begyndte fra N. O. om Morgenen, og varede til Midnat.

1847, den 11te Octbr. ødelagdes Tabago af en Orkan.

Enkelte practiske Bemærkninger i Anledning af Capitainlieutenant Tuxen's Afhandling „Nogle Bemærkninger om Krigsdampskibe“^{*)}

S „Nyt Archiv for Søværnet“ 2den Hæfte Nr. 27 har Marineministeriet ladet offentliggjøre en Afhandling af Capitainlieutenant N. E. Tuxen om Dampkraftens hensigtsmæssigste Anvendelse i vor Orlogsmarine, motiveret ved det Ønskelige i, at see Udførelsen underkastet Kyndiges Discussion. — Om jeg nu egentlig vilde regne mig til disse, navnlig som Theoretiker, vilde vistnok være forkeert; men da jeg i de sidst forløbne 2 Aar, i hvilken Tid jeg fordetmeste har ført Geiser, har havt mine Tanker meget henvendt paa Dampskibenes hensigtsmæssigste Anvendelse og

^{*)} Cfr. foran Pag. 197 og.

Armering, troer jeg dog, uden at sætte for megen Tillid til mine egne Anstuelser, ikke at burde tilbageholde dem ved denne Leilighed, saameget mindre, som de jo ingen Bægt ville have førend drøftede af Kyndigere end jeg.

Afhandlingen, der heelt igiennem vidner om den Grundighed og Alsidighed som vistnok characteriserer alt hvad der kommer fra Hr. Capitainens Haand, kan jeg, hvad det Theoretiske angaaer, aldeles ikke berøre, kun hvor de gjorte Bemærkninger forekomme mig stridende imod Erfaringen, skal jeg tillade mig at gjøre opmærksom derpaa, og dette troer jeg er Tilfældet, hvor Herr Capitainen, idet han fremsætter Styrken af Dampskibe der udræbes til at bugserer Skibe af forskjellige Størrelser, fordrer, for at bugserer Skjold med 6—7 Miles Fart i Stille, et Dampskib med 440 Hestes Kraft*). Saavidt jeg veed har Holger Danske med 260 Hestes Kraft løbet med Skjold med den attraaede Fart af $6\frac{1}{2}$; Geiser med 160 Hestes Kraft har i Stille, ja endog med en laber Brise næsten stik imod, løbet med Skjold med beholden fra 5.4 til 5.8, loggende fra 6.0 til 6.5. Geiser har i Stille, ja endog med labert imod, løbet med den svenske 24pdige Kanonfregat Josephine, som almindeligen ansaaes vel saa svær som Freya, med næsten 7 Miles Fart; til at slæbe en saadan Fregat anseer Hr. Capitainen et Dampskib paa 270 Hestes Kraft fornøden. — Et Dampskibets Skrogs Bægt og Form, hvilket Herr Capitainen ogsaa fremhæver, har megen Indflydelse herpaa, synes ved Erfaringen godtgjort derved at Lideren, som har 40 Hestes Kraft mere end Geiser, og almindeligen løber $1\frac{1}{2}$ til 2 Miles Fart mere, saavidt vides, har bugseret Linieskibet Skjold i Stille, med kun omtrent $4\frac{1}{2}$ Miles Fart, altsaa omtrent med 1 Miles ringere Fart end den 40 Hestes Kraft svagere Geiser, hvortil jeg endnu skal tillade mig at bemærke, at den fulde antagne Fart for Dampskibe alene og i Almindelighed, for med den givne Kraft, bugserende at beholde den attraaede mindst 6 Miles Fart, er anslaaet til 10.4,

*) Pag. 205.

medens Geiser iaar endnu aldrig har, endog med frist rum Vind og Seil til, logget mere end 10, altsaa antagen Fart igiennem Vandet 9, og, efter en enkelt Prøve, Geiser har havt med Holger Danske, da denne havde været 3 Uger ude uden at forsyne sig med Kul, Proviant eller Vand, medens Geiser kom fra Sønderborg, hvor den havde completeret Alt, maa jeg betvivle, at Holger Danske nogenfinde for Damp alene bringer det til 10 Miils Fart, idetmindste armeret som nu, den maatte da være saa læns for Kul at dens Maskiner vare at ansee som blottede, og i saa Tilfælde er den vel neppe at ansee for andet end halvt Krigsskib.

Hovedtanken i Hr. Capitainens Bemærkninger har jeg opfattet at være den, at anbefale Bygningen af Skibe med tilstrækkelig Dampkraft til i Stille at kunne drive sig frem med mindst 6 Miils Fart, og Bevæggrunden til at reducere Farten til dette Minimum i Stille, den, at skaffe Plads til Kul for længere Tid, samt tilveiebringe et Krigsskib der kunde være Damper og uafhængig af et andet Dampskibs Assistance, og dog være armeret og provianteret det stærkeste muligt.

Det er unægteligt et meget godt Argument for denne Anskuelse, at den engelske Marine for en stor Deel har adopteret den; men mig synes, vi kunne ikke ganske følge Exemplet, eftersom Forholdene ere temmelig forskellige. Det er jo udelukkende som Krigsskibe at disse Dampere her blive betragtede, og man maa da vistnok navnlig have Krigstid for Øie; at tænke paa i aaben See at søge en Fiende som England, eller en af de andre større Sømagter, vilde jo være en Umulighed, vi maatte da indskrænke os til vore egne Farvande, hvilket vi vel i det Hele maa være betænkte paa, og der vil det vel sjældent mangle paa Leilighed til at fornye Kul og andre Forraad, hvisaarsag det altsaa synes mindre hensigtsmæssigt at ville gjøre det til Regel, at formindste Hestekraften for at have længere Tids Kul og Proviant. Vilde man end risquere een eller flere Dampere som Krydsere i Nordsøen eller andet Sted fjernt fra egne eller venstabelige Havne, da maatte det netop være Skibe med Overlegenhed i Fart for at de ei strax skulle blive

ødelagte af den overlegne Fiende; hertil kunne altsaa ei de foreslaaede Dampskibe benyttes: de besidde hverken samme Artilleristyrke, som andre Krigsskibe af samme Størrelse, eller samme Fart som andre Dampskibe i Almindelighed. I Seilveir vilde ethvert Seilskib af samme Størrelse være dem overlegent, i Stille ethvert andet Dampskib med langtrækkende Skjts. Skulde man tænke sig fra Danmark's Side en længere Ekspedition, vilde de almindelig Dampskibe og navnlig Skibe lig det paa Stabelen staaende Skrueskib have saamegen Seilevne, at de nogenledes kunde hjælpe sig frem som middelmaadige Seilskibe og reservere Kullene til et fornødent Dieblis.

Naar man sammenligner det under Nr. 3 af Hr. Capitainen foreslaaede Dampskib paa 36 Kanoner, og Maskine af 220 Hestes Kraft, med en Fregat som Gefion og et Dampskib som Hekla, tør man vel antage, at Bygningen af Dampfregatten med 82.400 Fods Displacement vil være omtrent lig i Omkostninger med Bygningen af Fregatten Gefion paa 54,200 Fod + Bygningen af Dampskibet Hekla med vel omtrent 28,000 Fods Displacement, Maskinens Værdi eens for begge. Deres Mobilitet samlet i stille Veir vil vel være temmelig nær hinanden; men man kan derimod antage at i Seilveir de to mindre Skibe dreie hurtigere end den til at være godt Seils- og Manøevreskib for lang byggede Dampfregat. De 2 mindre Skibe tære omtrent 300 Centner mere i Artilleristyrke, eller 5 Bombekanoner eller lange 30pdige flere, — intet ringe Artilleri-Tillæg, der, i en Affaire, kan anvendes til Langskibsskyden, medens Fregatterne ligge Side mod Side; de mindre Skrog ere vanskeligere at træffe; ved andre Leiligheder har man 2 Skibe at anvende istedetfor eet, kan samle eller dele sine Kræfter som man vil, hvor der er for snevelt til at krydse ud, og for stiv Brise til ved Damp at bringe den store Fregat ud, og til ved Fartøier at bringe Warp, først kan lade Damperen føre en eller flere Længder ud med et Anker, derpaa vende tilbage og tage Fregatten paa Slæb, og ved de forenede Kræfter af Warpning og Bugseren, bringe Fregatten ud, hvilket ikke kunde have været iværksat om den svage Dampmaskine havde ligget i det svære Skrog.

Vilde Danmark lade et Dampskib gjøre en længere Tour, kunde man maaskee for den Tour sætte et mindre Skibs Maskine og Riedel ind, og derved vinde Plads til mere Kul og andre Forraad.

Paa Grund af Foranstaaende maa jeg tillade mig, at fremsætte som min Anskuelse, at denne saakaldte „Auxiliair = Skue“ egentlig kun er hensigtsmæssig for Linieskibe, for, i Tid af Bataille, uagtet Havarier i Rejsningen, at kunne holde sig paa sin Post. Et England har anvendt den i mindre Skibe, kunde muligens være forsøgsviis.

Jeg har her tilladt mig at fremsætte hvad mig syntes der var at indvende imod Seilskibe med auxiliair Skue, uden derfor bestemt at ville modarbejde dem; slutteligen skal jeg tillade mig nogle enkelte Ytringer om Armeringen og Dimensionerne af de af Herr Capitainen foreslaaede 3 Classer Skibe.

Hvad Bestykningen angaaer, da troer jeg det bør være et fast Princip: at en Dampskib saavidt muligt først og fremmest armeres med, om end kun een Kanon af den længstrækkende og største Caliber der bruges til massiv Kugle, idetmindste: 1 Stk. 18 Skp. 30pdig. I stille Veir kan en saadan Kanon fra en Dampskib allerede vise sig frygtelig for et Linieskib paa en Afstand, hvor Kuglen kun sætter sig fast i Siden, medens Linieskibets Rugler, saalænge idetmindste det ingen Dampmaskine har ombord, ei kunne være saa farlige for Dampskiben, og Granaterne, endog de 60pdige, ei ville naae saa langt, idetmindste ei trænge ind i Siden.

Jeg vilde derfor foreslaae,

at Nr. 1, mindste Krigsskib, 3-mastet Skonnert,

armeredes med 2 Stk. 18 Skp 30pdige = 115 Centner,

2 — 19 — 60pdige = 121 —

4 — 5 — 18pdige = 64 —

300 Centner;

Nr. 2, største Krigsskib med aabent Batteri, Corbet 14 à 16 Kan.	
armedes med 2 Sifr. 18 Stk 30pdg. =	115 Ent.
2 — 19 — 60pdg. =	121 —
10 à 12 — 12½ — 30pdg. =	400 à 480 —
	636 à 716 Ent.

og Nr. 3 saaledes som Hr. Capitainen foreslaaer.

De lange Kanoner og store Calibre have unægtelig Fordeel paa lang Afstand; paa nært Hold antager jeg ogsaa, at de ere ligesaa maniable, som de lette, der maae gøres slæbende for Nødsighedens Skyld, styde sikrere og gøre mere Virkning, kunne længere bruges til dobbelt Skarp, men den største Fordeel ved den store Kanon er altid at den langt vanskeligere gøres ubrugelig ved det fiendtlige Skarp eller eget Brug.

Ved Skibs-Dimensionerne finder jeg kun det at bemærke: at det mindste Slags formeentlig ingenlunde bør overstige 11½ Fods Dybgaende; de kunne da altid gaae igiennem Svendborgsund og Grønsund, samt nordenom Stanegrunden, hvilket ofte vil være af Bigtighed dersom en overlegen Fiende er i Farvandet. Med enkelte saadanne liggende inde i Grønsund, vil Hjelmsbugt i Stille ikke være nogen sikker Ankerplads for den meest overlegne fiendtlige Flaade, naar den ei er stærkere i Dampskibe end vor derliggende Styrke. Med det nævnte Dybgaende ville de i Nødsfald kunne tye ind til Helnæsbugten, til Falster over Fæmøe Sletter og til andre smaae Farvande, hvorfra de derimod ville være afslaaene ved 1 Fods mere Dybgaende.

I Forbindelse med mit før Ytrede, at Hjelpestruen egentlig kun er hensigtsmæssig for Linieskibe, maaskee Fregatter, vil jeg tilføie, at i en kommende maritim Krig, mindre Krigsskibe som ei ere heelt Dampere efter min Formening ganske ville tabe deres Betydning, uden netop for dem, som allerede ere Herrer over Søen, — for os da kun imod Tydskland.

De Størrelser og Armeringer af Dampskibe, jeg efter vore Farvande og Omstændighederne vilde finde hensigtsmæssige, naar

man, idetmindste for mindre Skibe, vilde frasælde Hjelpe-Skruen, ere som følger:

Nr. 1. 100 Hestes Kraft, 10 Fod Dybgaaende, armeret med 2 Stkr. 30pdige 18 Stk;

Nr. 2. 160 Hestes Kraft, $11\frac{1}{2}$ Fod Dybgaaende, armeret med 2 Stkr. 30pdige 18 Stk, 2 Stkr. 60pdige 19 Stk;

Nr. 3. 220 Hestes Kraft, 13 Fod Dybgaaende, armeret med 2 Stkr. 30pdige 18 Stk, 2 Stkr. 30pdige $12\frac{1}{2}$ Stk, 2 Stkr. 60pdige 19 Stk;

Nr. 4. 260 Hestes Kraft, 14 Fod Dybgaaende, armeret med 2 Stkr. 30pdige 18 Stk, 4 Stkr. 30pdige $12\frac{1}{2}$ Stk, 2 Stkr. 60pdige 19 Stk.

De lange 30pdige bør altid anvendes som Stevnskyts, da, saavel under Jagen som Flugt, Skarpskydning er af yderste Vigtighed; Bombe-Kanonerne burde placeres nærmest Midten af Skibet, midtskibs paa en Svingflade, saaledes at de begge kunde fixeres iborde paa samme Side over paa almindelige Side-Slæder, der stødte til Enden af Svingflæden. Det korte Skyts burde placeres som Sideskyts paa Skandse og Bak. Alt her kun er Tale om Skrueskibe er vel neppe fornødent at tilføie, og efter min Anskuelse bør 10 Miles-Fart i Stille være Minimum.

Skulde man frygte for at Skibet skulde faae for megen Krængning ved at have saa mange svingende Kanoner, som kunde komme iborde paa een Side, alle paa een Gang, da maa jeg tilføie mig at bemærke: at 1) bygges Skrueskibene bredere end Hjulskibene, ville altsaa være stivere, og Hjulskibene have allerede deres Artilleri for en stor Deel i det Slags Kanoner; 2) at Batteriet paa Skrueskibe rimeligen vil kunne lægges lavere end paa Hjulskibene, hvilket ogsaa bidrager til at gjøre dem stivere; 3) at paa Skrueskibe har Krængningen ikke den skadelige Virkning paa Farten eller Maskinens Virksomhed, som paa Hjulskibe; 4) at denne Krængning gjør Kanonen under Reculen meget roligere, og lettere at sætte tilborde efter Ladningen, og at man derfor ikke engang behøver at sætte Kanonen heelt iborde; og endelig vil denne Krængning kunne

modarbeides saavel ved de almindelige flyttelige Bægte paa Dampskibene der i dette Diemed kunne anbringes paa Banjerdækket, som fremdeles ved Barpankrene paa en Plan med Muller paa selve Dækket.

Geiser, i Nordsoen, den 11te August 1850.

P. Wulff.

Om Dampkraftens Anvendelse paa Krigsskibe, nærmest med Hensyn til Capitain-Lieutenant N. E. Tuxen's Afhandling „Nogle Bemærkninger om Krigsdampskibe“. *)

Det sidst udkomne Hefte af Archiv for Søværnet har Marine-ministeriet ladet offentliggjøre en Afhandling af Capitain-Lieutenant N. E. Tuxen om Dampkraftens Anvendelse paa Krigsskibe, for derved at fremkalde Discussion om denne for Marinen høist vigtige Gienstand.

Idet vi føle os kaldede til efter Gvne at give vort Bidrag til Besvarelsen af det opklarede Spørgsmaal, skulle vi blot forudstille den Bemærkning, at medens vi i Meget af det Fremførte tiltræde Forfatterens Udviklinger, indeholder Afhandlingen dog nogle Sætninger og Talstørrelser, hvis Rigtighed vi ikke kunne indrømme, hvoraf vi imidlertid skulle forbigaae nogle som mindre vigtige, forbeholdende os at komme tilbage dertil, dersom denne Discussion skulde blive ført ind paa nærmere Datailler. — Vi slutte os til Afhandlingen.

Forfatteren søger først at vise hvorledes de havende Krigsdampskibe kun ere lidet stikede til at optræde som selvstændige

*) Cf. d. Tidsskr. foran Pag. 197.

Krigsskibe, og at deres Nytte derfor nærmest maa være at ledsage en Eskadre af Seilskibe, ic. I Resultatet kunne vi vel være enige med ham, naar der kun henføres til de havende Hjuldampskibe; men da hele Afhandlingen gaaer ud paa, at Skrue-dampskibe ere eller ville blive almindelige, saa formenes, at der ved Spørgsmaalets Drøftelse maa henføres til disse Skibe, og at hvad der af Capitainen er debiteret om Dampskibene ialmindelighed, ikke gjælder for dem.

Den største Feil ved de havende Dampskibe, betragtede som Krigsskibe, antage vi nemlig at være den: at deres Maskinerie er meget udsat for Bestadigelse ved Skud; denne Mangel er saa væsentlig, at intet saadant Krigsdampskib bør bygges, saasnart Maskineriet til Skrueskibe har naaet den Fuldkommenhed, at man uden Fare tør anvende det, og da Dette nu antages opnaaet, vil der formodentligen ikke i Fremtiden blive bygget andre Dampskibe til Krigsbrug end Skrueskibe.

Det er naturligt, at saalænge man kun havde Hjuldampskibe, søgte man at udvikle deres Hastighed og Bugsererne med Opofrelse af Artilleristyrke og Seilegenskaber, for at deres Hurtighed under Damp fordeelagtigen kunde benyttes til at opjage et svagere eller undgaae et stærkere fiendtligt Krigsskib, — for at de kunde give Seilskibene den kraftigste Hjælp, etc.; men naar Forfatteren, som Grunde for at Dampskibe ikke skulde kunne benyttes som selvstændige Krigsskibe, anfører andre end den ovenfor angivne (Maskineriets Udsættelse for Bestadigelse ved Skud), da indseer vi ikke Nødvigtigheden af disse, som i det fremsatte Exempel med Dampskibet *Holger Danske*. Dette Dampskib har en Artilleristyrke, der, i Forhold til Deplacementet, er næsten ligesaa stor som de af Forfatteren proponerede Seilskibes med liden Dampkraft; vel angives det at være svært armeret, men vi maa hertil bemærke, at vore øvrige Krigsdampskibe *Zecla* og *Geiser* føre omtrent samme Artillerivægt i Forhold til deres Størrelse, at *Holger Danske* egentlig er bygget til Paketskib, og at det derhos vilde soulagere Skibet

meget betydeligt, dersom man renoncerede paa Hjulskasfartøjerne med Tilbehør. Naar de havende Dampskibe antages under Seil at kunne ledsage en Eskadre af Seilskibe, saa indsee vi ikke hvad der forhindrer dem i at seile alene og spare Kul til saadanne Seiligheder hvor Forbrugen deraf bliver nødvendig, og da Bægten af 1 Dags Kul i Holger Danske er lig Bægten af 4 Ugers Vand og Provisioner, vil Provianteringstiden uden Banskelihood kunne forlænges til 12 Uger, dersom saadant ansees fornødent. Vi have saaledes imodegaaet Forfatteren hvad de angivne Mangler ved Krigsdampskibene angaaer, og formene derfor at disse kunne benyttes som selvstændige Krigsskibe, naar, som sagt, deres Maskinerie ikke er udsat for Skud, hvilket kan opnaaes ved Skruedampskibe.

Til at ledsage en Eskadre af Seilskibe ere vi enige med Forfatteren i at Dampskibe ville være til megen Nytte, og vi antage det saaledes, uden videre Udvikling, for afgjort, at Skruedampskibe paa 2—400 Hestes Kraft ville være uundværlige for en kraftig Marine, og at de kunne udføre al den Tjeneste tilføes hvortil man hidtil har benyttet Brigger, Corvetter og smaa Fregatter, medens det bliver at undersøge om Seilskibene paa Grund heraf skulde kunne undværes.

Et saadant Skruedampskib er nu under Bygning, det vil kunne prøves næste Aar, og efter de Erfaringer, der da erholdes om dets Egenskaber, ville nye Bestemmelser kunne tages for fremtidige Skibe af dette Slags, navnlig om hvorvidt det maatte være rigtigt at formindske Maskinkraften til Fordeel for Seilegenskaberne; men ligesom vi erkiende, at man i fremmede Mariner og isærdeleshed i den engelske kun har anbragt lidet Artilleri paa Dampskibene for at udvikle stor Hastighed og Bugseerebne, saaledes formenes det ogsaa, at man vel maa vogte sig for at gaae til den anden Yderlighed og reducere Dampkraften saameget, at den ikke kan være til nogen væsentlig Nytte, hvilket vi frygte for vil blive Tilfældet med Dampkraften i de af Forfatteren proponerede Skibe.

Naar det formodes, at Handelsflibe med liden Dampkraft ville fortrænge alle andre Skibe, saa troe vi der heri er gaaet altfor vidt, thi vel er det naturligt, at Skibe, der stadigen skulle passere saadanne Steder hvor de i længere Tid kunne vente at træffe vedholdende Stille, søge at passere disse ved Hjælp af en anden Kraft end Vindens, og at Skibe, der indtage saadanne Ladninger som ved længere Tids Ophold paa Søen ville beskadiges, maae søge at hjælpe paa Vindens Ustadihed ved at kunne benytte Dampkraft; men da denne Krafts Anvendelse medfører store Udgifter for Skibet, og optager meget Lastrum i dette, saa tør vi med temmelig Sikkerhed forudsige, at det ikke vil komme dertil, at Seilskibene ialmindelighed ville blive fortrængte af Skibe med Skrue, med mindre Beføstningen ved Maskineriets Anskaffelse og Anvendelse samt Børgten og Rummet det optager med tilhørende Brændematerial skulde blive meget betydeligt reduceret.

Paa samme Maade vil det forholde sig med Krigsskibene. Dersom disse skulle benyttes paa saadanne Steder eller til saadant Brug at det vil være fornødent stadig at lade dem ledsage af et Dampskib, da vil det være rigtigst at placere Dampskibet inden i Seilskibet; men er det rimeligt at de ofte kunne og ville blive brugte hver for sig, og er det nødvendigt at have baade Seil- og Dampskibe, da bliver det Spørgsmaalet, hvorvidt det er hensigtsvarende at konstruere et tredje Slags Skibe, hvis Fordele idetmindste ere tvivlsomme.

Naar man, selv i England, Maskinernes og Rullenes Hjem, ikke er kommen videre end at der kun er bygget een Fregat og nogle mindre Krigsskibe af det anførte Slags, medens mangfoldige Handelsflibe med ringe Dampkraft i længere Tid have besejlet alle Have, da forekommer Dette os som et tydeligt Beviis for, at man der indseer disse Skibes ringe Nytte som Krigsskibe, og dog kan England vistnok hensigtsmæssigt anvende saadanne Skibe paa mange Steder, medens de kunne være uanvendelige for Danmark. Men selv hine enkelte Krigsskibe ere kun byggede til Forsøg, og hvorfor skulle vi ikke oppebie Resultaterne heraf?

Da det ansees af saa stor Vigtighed at denne Sag tages under næstste Overveelse, og Forfatteren mener, at der ikke bør bygges noget nyt Krigsskib, førend der er udarbejdet Tegninger til Skibe med liden Dampkraft af tilsvarende Artilleristyrke, saa forekommer det os, at Meningen dermed maa være, at saadanne Skibe skulde fortrænge Seilskibene. I denne Henseende troe vi, at Seilskibene ere og maae vedblive at være vor Hovedstyrke, og det ikke blot saalænge vi ikke kunne sikre os Brændematerial til Dampskibene og saalænge Landets Maskinværksteder ikke have naaet en betydelig større Udvikling og Fuldkommenhed, men ogsaa i Betragtning af flere med Indførelsen af de foreslaaede Skibe forbundne Ulemper, som:

- 1) Deres Kosti-barhed i Forhold til Artilleristyrken;
- 2) Deres Risibrydning, i Dplag, der rimeligviis vil blive betydelig paa Grund af den store Længde, det fyldige Middelspant, skarpe For- og Agterskib, og hvorved derhos Maskin-arens Bevægelse vil blive vanskelig;
- 3) Vanskeligheden ved Maskineriets Conservation i Dplag, i det denne neppre kan stee tilfredsstillende medmindre det udtages af Skibet;
- 4) Vanskeligheden ved at faae Skibene hurtigt udrustede, idet Udrustningen vil forsinkes ved Maskineriets Anbringelse og den deraf følgende Opbrydning og Nedlægning af Dækkene;
- 5) Reparationernes større Udstrækning og Bekostning paa Grund af Maskinstroer, Leier for Axler, Rullasker, etc.
- 6) Agterskibets Svækkelse ved Anbringelse af Axel og Strue, og Mangelen paa Dæksforbindelse Midtskibs, paa Grund af Nabninger igiennem alle Dæl til Maskineriets og Riedlernes Optagelse og Nedsettelse.

Men selv om disse Ulemper kunde overvindes, hvilke ere da vel Fordelene ved et saadant Skib? — Et Skib, — der koster ligesaa meget som et Linieskib, — vil kunne armeres som en Fregat, og bevæge sig i Stille som om det fløbtes af et Dampskib, medens det er tvivlsomt om det i alle andre Tilfælde vil være saa bruge-

ligt til Krigsskib som Fregatten. Vi, for vort Bedkommende, antage foreløbigt, at man vil være bedre tjent med en Fregat og et Dampskib.

Ifølge de fremstillede mathematiske Slutninger, kommer Forfatteren til det Resultat, at der idetmindste behøves et Dampskib paa 440 Hestes Kraft for at bugser et Linieskib som Skjold med 6 Miils Fart i Stille, medens dette dog er angivet af Dievidner at være udført af Dampskibet Hekla, der kun har 220 Hestes Kraft, og medens en Dampmaskine paa circa 170 Hestes Kraft anbragt i et Skib som Skjold, efter de angivne Formler, skulde kunne fremdrive dette med samme Hastighed. Ligeledes er der gaaet ud fra at Skibets Hastighed varierer som tredie Rod af Hestekraften eller at naar f. Ex. Dampskibet Holger Danske med 260 Hestes Kraft løber lidt over 10 Miils Fart, saa skulde et Maskineri paa 32 Hestes Kraft være tilstrækkeligt for at bevæge dette med 5 Miils Fart.

Uagtet vi ikke gierne indlade os paa næiere Undersøgelser af Formler for Skibes Bevægelser, saalænge der i denne Retning ikke er foretaget nøiagtige Forsøg i det Store, og der saaledes ikke findes noget Paalideligt om de forskellige Forhold og Coefficienter, hvilke vi antage variere betydeligt under forskellige Omstændigheder og for forskellige Skibe, saa bliver det dog nødvendigt at opdage hvad der forårsager de anførte, efter vor Formening, betydelige Afvigelser fra Virkeligheden.

Det findes da, at ifølge de fremsatte Formler vil et Dampskib, ved at bugser et andet Skib, tabe ligesaameget i Hestekraft som det taber i Fart, uagtet det forekommer os som de paa flere Steder givne Forklaringer modsige dette, og, efter hvad der er os bekendt, taber en Maskine kun Halvdelen af sin Kraft naar Skibets Hastighed bliver Nul.

For at undgaae Misforstaaelse ville vi vise dette med de opgivne Formler.

$$R = \alpha M v^3 \quad . \quad . \quad . \quad (1)$$

$$H = \beta M v^3 \quad . \quad . \quad . \quad (3)$$

heraf faaes $H = \frac{\beta}{\alpha} R v$; indsættes denne Værdie i

$$R = \alpha M v'^2 + \alpha' M' v'^2 \quad (2)$$

faa udkommer $H = \beta (M + \frac{\alpha'}{\alpha} M') v'^2 v$.

Sættes den Maskinkraft der behøvedes, naar Maskinen arbejdede fordeelsagtigst, lig H' , faa er

$$H' = \beta (M + \frac{\alpha'}{\alpha} M') v'^3$$

altsaa $\frac{H}{H'} = \frac{v}{v'}$, eller, i det anførte Talerempel er antaget

at Maskinen taber $\frac{44}{104}$ af sin Kraft derved at Dampskibet bruges til Bugsering, og, foruden dette directe Tab, er der indført et indirecte, hvilket forarsages derved, at Dampskibets Størrelse, og altsaa Modstanden, er antaget for stor. Hvorvidt det isørigt er rigtigt at antage Modstanden af flere Skibe, der slæbes efter hinanden, lig Summen af hvert enkelt Skibs Modstand naar det bevæger sig alene, ansee vi for tvivlsomt.

Med Hensyn til det andet Tilfælde, nemlig Kraftvirkningen af en lille og en stor Maskine i det samme Skib, da har Forfatteren, ved at sætte $H = \beta M v^3 \quad . \quad . \quad (3)$, og betragte β som constant, ikke taget Hensyn til at Forholdet imellem Skibets Modstandsflade og Skovlernes eller Skruens Flade i Vandet vil variere betydelig derved at den første er en constant Størrelse, medens den anden vil aftage eftersom Maskinkraften aftager. Den lille Maskine i et stort Skib vil saaledes arbejde ufordeelsagtigere end den store, eller β vil komme til at tiltage naar v aftager.

Vi have saaledes angivet de Grunde hvorfor vi formene at Forfatteren har undervurderet Bugseerdampskibets Evner, og ansat Virkningen af et lidet Maskinerie i et stort Skib for høit, medens vi paa den anden Side gierne tilstaae, at vi ei kunne

fremsætte nøiagtige Formler og Coefficienter for de anførte Tilfælde.

Støttet paa hvad der i det Foregaaende er anført, antage vi at den danske Marine bør bestaae af:

Krigsdampskibe paa 2—400 Hestes Kraft, der kunne bevæges ved Seil som ved Damp, og føre et saa kraftigt Artillerie som disse Fordringer tillade. Disse Skibe ville være de fordeelagtigste til at udspeide Fiendens Stilling og Styrke, opjage og tage enkelte mindre fiendtlige Krigsskibe eller undgaae de større, beskytte Handelskibe, assistere Krigsseilskibene, blokere fiendtlige Havne &c.: de danne Marinens Fortrop.

Krigsseilskibe armerede med svært Artillerie, og saa hurtigtseilende som Artilleristyrken tillader. De kunne holdes i Søen endskiøndt Communicationen med andre Lande er afflaaren, de kunne angribe en sig nærmende fiendtlig Eskadre i aaben Sø, og forøvrigt benyttes enkelt ligesom Dampskibene, skjøndt mindre fuldkomment: de udgiøre Marinens Hovedstyrke.

Derhos bør Kanonbaads-Systemet ordnes, da disse Fartøier ere det simpleste og sikreste Beskyttelsesmiddel paa vore Kyster, i Fjorde og Sunde, imod et Angreb fra Søsiden. Disse Baade kunne, ved deres ringe Dybgaaende, som oftest undgaae en overlegen Fiende, og benytte enhver Leilighed til at angribe med Fordeel.

Transport- og Landgangsvæsenet bør organiseres saaledes, at Tropper paa den hurtigste og sikreste Maade kunne bringes fra Sted til andet, ud- og indskibes uden Tidsspilde.

De fornødne Dampskibe til Bugsering, Avisos og til Kanon- og Transportflotillens Assistance bør have til Disposition i Krigstid; hvilket formodentligen vil kunne opnaaes ved at benytte Vaquet-, Post- og Bugseer-Dampskibe.

At organisere og completere en saadan lille og kraftig Marine, der kan benyttes under alle Omstændigheder, og hvis Hovedformaal maa være at beskytte Landet mod fiendtligt Overfald fra

Sesiden, antage vi at være den største og vigtigste Opgave for Marinens Bestyrelse. Om Krigsskibe med liden Dampkraft dertil ville være hensigtsmæssige, ansee vi for tvivlsomt, og i alle Tilfælde forekommer det os, at Fordelene derved ikke kunne være saa store, at vi ikke skulde oppebie de Erfaringer som ville opnaaes ved Forsøg paa andre Steder.

O. S.

S Nr. 27 af „Nyt Archiv for Søværnet“ har Herr Capitain-lieutenant N. E. Tuxen fremsat flere interessante og oplysende Bemærkninger over Dampskibsværnet. Saaledes: om Dampmaskinens Hestekraft, Bægt og Kulforraad, om Forholdet imellem Seil- og Damp-Krigsskibets Artilleristyrke, om Damp-Krigsskibets væsentlige Nytte som Tender til Seil-Krigsskibet, om Dampskibets Bugseringssevne og Forholdet af dets Hestekraft til det bugserede Skibs Middelspantareal, om Nødvendigheden af under Bugsering at bruge en mindre Strue, eller at rebe Skoblerne, for at conservere Anvendelsen af Maskinens hele Kraft (Stemplets Hastighed).

Efter at have givet en Oversigt over Damp-Krigsskibets Character, og viist, at det ikke kan træde istedetfor Seil-Krigsskibet, foreslaaer T. at bygge Skibe med Dampmaskiner for kun 6—7 Miles Fart, og som tillige ere Seilskibe.

Med megen Interesse har jeg giennemlæst denne Afhandling, og det saameget mere, som den i sin Consequence nødvendigen maa medføre en Forandring af Krigsskibets Dimensioner netop i den Retning, som efter min Overbeviisning er den eneste rigtige, idet Skibet med større Længde nødvendigen vil erholde større Seilevne, Lubholdning, Stivhed, Rummelighed indenbords, og kunne gives sværere Artilleri.

Over nogle enkelte Punkter, hvori min Mening, deels i Realiteten og deels i Fremfættelsens Form, er afvigende fra Forfatterens, skal jeg i det Følgende nærmere udtale mig.

Pag. 205 giver Forf. saaledes en Formel for Bugseringen af Skibe, uden at tage Hensyn til Skibenes Masser.

Erfaringen viser, at naar en constant continuerende Kraft, hvadenten Vind eller Damp, bevæger et Skib fremad, da vil dette, efter en kort Tids Forløb, erholde en constant Hastighed, og der indtræder da en dynamisk Ligevægt imellem Kraft og Modstand. Betegnes de Kræfter, som bevæge Skibet fremad, ved Q , Modstanden ved R , og Skibets Hastighed ved v , saa har man for et Tidsmoment dt :

$$\frac{dv}{dt} = Q - R$$

Integralet heraf er:

$$v = v' + Qt - Rt,$$

hvor v' er Hastigheden ved Begyndelsen, og v Hastigheden ved Slutningen af Tidsrummet t . Er nu den dynamiske Ligevægt indtraadt, saa er $v = v'$ altsaa:

$$Q = R.$$

Det vil sige: naar Skibets Hastighed er constant, er Kraften lig Modstanden.

Vi kalde Skibets Masse D , og Vindens eller Dampens horizontale Bevægelsesmoment K . Saasnart Kraften K har givet Skibet det første Stød fremad, fremkommer et nyt Bevægelsesmoment i samme Retning, nemlig Massens Inertie, som er lig Dv , saa at Summen af Bevægelsesmomenterne under den fremadskridende Bevægelse er $K + Dv = Q$; og man har altsaa:

$$K + Dv = R,$$

som saaledes er en Sundamentalligning for Skibets fremadskridende Bevægelse.

Heraf fremgaaer aabenbart, at man, ved Bedømmelsen af et Skibs Hastighedsevne i Almindelighed, og altsaa ogsaa af dets Bugseerevne, ikke tør ignorere Massernes Inertie.

Vag. 203 siger Forf.: „Skibets Modstand, som Maskinen „skal overvinde, afhænger i stille Veir af Skibets Størrelse, Form „og Hastighed. Den ansees proportional med Hastighedens Qua- „drat, og for ligeartede Skibe kan den endvidere nærlig ansees „proportional med Middelspannets Areal, saa at den bliver lig med „Productet af disse, multipliceret med en Størrelse (α), der af- „hænger af Skibets Form, dets Overflades Bessaffenhed, og Ban- „dets Modstandsevne“.

Forudsat at Forf. ved ligeartede Skibe, forstaaer saadanne, som 1) omtrent have samme Skarphed, 2) hvis Masker omtrent have samme Forhold til Arealen af deres Middelspanter, og 3) som omtrent have samme Hastighedsevne, indrømmer jeg Rigtig- heden af det af Forf., som tilnærmende Form for Modstanden, givne Udtryk:

$$R = \alpha M v^2.$$

Naar disse 3 Betingelser derimod ikke fyldestgøres, da op- hører α at kunne betragtes som constant, idet den er afhængig af Skibenes forskellige Skarphed, af de forskellige Forhold imellem Skibenes Masker og deres Middelspantsarealer, og af Vandets Adhæsion til Skibets Overflade, som er større og mindre med for- skjellige Hastigheder og Skarpheder.

Den sikreste og naturligste Maade at finde Bugseerevnen for Dampskibe er vistnok, at foretage praktiske Forsøg med samme. Med Resultaterne af saadanne paalidelige Forsøg for sig, vilde man med større Sikkerhed kunne danne en Norm for Bugseerevnen af de forskellige Klasser af Dampskibe, end naar denne ene skal byg- ges paa den yderst difficile Modstandstheorie.

Jeg gaaer nu over til at omtale Forfatterens Forslag at bygge et Skruedampskib, som tillige er Seilskib, og hvis Maskine kun er beregnet til at meddele det den Fart, som man ellers kunde vente opnaaet ved Bugsering. Et saadant Skib vilde kunne erholde en betydelig større Vægtstøtte end det almindelige Krigsdampskib. Som Seilskib betragtet vilde det have samme, og, i mange Tilfælde,

større Frihed i sin Bevægelse, end om det var ledsaget af et Dampskib, saasom i stille Veir, i Floder og snævre Farvande, i Bataille, og naar Skibet var kommet i en precair Stilling.

Jeg er aldeles enig med Forfatteren om det særdeles Nyttige og Tilraadelige i at bygge saadanne Skibe; kun at man bør indskrænke Fordringen paa Dampkraft og Kulforraad til et betydeligt Mindre end Forf. har gjort, især hvad Kulforraadet angaaer, da Offeret fra Krigsskibets Side bliver betydeligt større med en kun lidet udvidet Fordring paa Dampkraft og Kulforraad.

Skibet bør efter min Mening fornemmeligen være Seilskib, og aldrig benytte Dampen uden yderste Nødvendighed. Den største Sparfommelighed maa anvendes ved Kulforbruget, og denne Sparfommelighed bør tiltage i samme Grad som man ikke kan vente snart at komme til et Sted, hvor Kulforraadet kan fornyes. Fuldstændige Krigsdampskibe have sjelden mere end 7—8 Dages Kulforraad, og et Seil-Krigsskib med Auxiliair-Dampmaskine maa antages at være tilstrækkeligt forsynet med 3 Dages Kulforraad. Vil man fra Krigsskibets Side bringe Dampkraften et større Offer, da bør man langt hellere forøge Maskinens Kraft end Kulforraadets Størrelse, og saaledes hellere have en Auxiliair Dampmaskine af 120 Hestes Kraft med 3 Dages Kulforraad (Vægten af Maskinen er omtrent liig Vægten af 8 Dages Kulforraad), end en Dampmaskine af 60 Hestes Kraft med 14 Dages Kulforraad; thi man kan tænke sig, at et Krigsskib kan komme i en saa precair Stilling, at det er af yderste Bigtighed, blot for 1—2 Timer at udvikle den størst mulige Bevægelseskraft. Paa den anden Side kan jeg ikke tænke mig en Situation for et iøvrigt godtseilende Skib, hvor Skibets og Mandskabets Medning kan beroe paa et nok saa stort Kulforraad, som dog ikke kan conserveres, og som afgiver et variabelt Vægtmoment, der influerer skadeligt paa flere af Skibets Egenskaber, saasom Stivhed, Seilads &c. Hertil kommer, at en Forøgelse af 11 Dages Kulforraad omtrent formindsker Skibets Artilleristyrke en Fjerdedeel. En Auxiliair-Dampmaskine, som

i stille Veir kan give et isvrigt godt seilende Skib en Fart af henimod 6 Mil i Dagten, maa efter min Mening ansees for at være et godt og derhos tilstrækkeligt Soutien.

Forfatteren siger Pag. 213: „Ved Skibets Form, kan man hverken vælge Seilskibet eller Dampskibet til Mynster. Det Førstes ringe Længde, i Forhold til Bredden, gjør det lidet skikket til at bevæges ved Damp, og det Sidstes store Længde og ringe Brede giver et mindre godt Manœuvreskib under Seil, samt tilslader ikke godt at føre langt Sideskylts. Man maa søge en Middelvei imellem begge, som jeg antager findes, ved at gjøre Skibets Længde $4\frac{1}{2}$ —5 Gange Bredden. Ved Middelspantets Form bør man især have Dampskibet for Øie“.

Herimod maa jeg bemærke: Det nuværende Seilskibs Form er en Overlevering, men ingenslunde et Resultat af en theoretisk Demonstration. Den strenge Theori kender ingen Forskiel paa Formen af Skibet, hvadenten det skal bevæges med Damp eller Seil. De meest hurtigløbende Dampskibe ere netop dem, der ogsaa ville kunne seile bedst, idet de ogsaa have hviere beliggende Metacentre, og altsaa ere stivere end Seilskibe i Almindelighed. Undertagelser herfra danne saadanne Dampskibe, der, for at kunne indtage et meget stort Forraad af Kul, have et meget stort og fyldigt Middelspant, hvorved Metacentret kommer til at ligge lavt.

Naar man vilde bygge et Krigsskib med en auxiliair Dampskruer, skulde jeg foreslaae, at man først bestilte en Maskine (Dampkiedler) med en saaliden Udstrækning i Metning af Skibets Brede som mulig, hvorefter Middelspantet kunde konstrueres saa lidet som muligt, idet tilbørlig Dybde for Skruens Anbringelse, og en tilstrækkelig Metacentrerhøide conserveres. Da det antages, at Displacementets Størrelse er givet, saa vil herved den størst mulige Længde erholdes. Disse Størrelser varieres, indtil man har fundet en Længde, Brede, Dybde og Stivhed, som convenerer, og som tillige passer til den Reisning og det Seilareal, man vil give Skibet. Overskibet bør have stort Udfald, hvorved Muligheden af Skibets Be-

vægelse i Slingring forvges, Bredden paa Dækket, Rummet under Dækket og Masternes Forstøtning forstørres.

Til Slutning har Forf. fremlagt et Udkast til Dimensionerne af 3 Klasser af Krigsskibe, der alle ere bestemte til en Maskinkraft, hvorved de kunne bevæges med 6—7 Miles Fart i Stille, og med Kul for 14 Dage, naar de ere paa rette Dybgaende. Til Sammenligning med disse, gives her ligeledes de omtrentlige Dimensioner af 3 Klasser af Krigsskibe, med de samme Deplacementer, som Forf. har givet de ovenfor anførte Exempler, og med en Dampkraft, hvorved de kunne bevæges med henved 6 Miles Fart i Stille, og med Kul for 3 Dage.

For at kunne sammenligne Skibene ikke alene med Hensyn til Artilleristyrke, men ogsaa med Hensyn til Seilads og Stivhed, har jeg givet de omtrentlige Størrelser af Middelspantzarealet, Metacenterhøiden, og det Seilareal de maatte have, naar de, med samme Høide for Seilenes Virkningspunkt, skulde have lige Seilstivhed.

Til Sammenligning ville vi her benytte den Formel Forf. Pag. 205 har angivet for Hestekraften:

$$H = 0,001 M v^3$$

dette giver: for $v = 6$ Mil,
og for M respective liig 164, 268 og 438.

$$H = 35.4, 57.9 \text{ og } 94.6.$$

Herefter har jeg bestemt Hestekraften til:

$$\text{Nr. 1} = 40. \quad \text{Nr. 2} = 60 \text{ og } \text{Nr. 3} = 110.$$

	Nr. 1.	Luxen's Nr. 1.		
Det givne Depl. paa Tommeret = D	22000 f.	22000 f.		
Størrelse af Hæftekræften og Kulforraad	40 — 3 Dage	70 — 14 Dage.		
Maskinens Vægt i Cubf. Sovand à 63,3 A	1108.8	1940.5		
Kulforraadets Vægt	426.6	3981.1		
Den vertil svarende Deel af Egentyngselen	1530.0	5920.0	Diana.	Ornen.
Den Deel af Depl. som absorberes ved Dampkræften	3065.4	11841.6		
Den Deel af Depl. som ikke absorberes ved Dampkræften	18934.6	10158.4	17218 f.	12880 f.
Lang imellem Spundingerne i Bandl.	180 f.	135 f.	112 f.	96 f.
Største Brede paa Tommeret i Bandl.	27.	27.	29.25	28
Dybgaaende over Livet	10.	12.5	13.2	12.58
Arealet af Middelspantet under Bandl. = M	164.	210	225	202
Metacentret over Bandl. = m'	7.0	4.0	5.1	5.6
Metacentret over Systemets Lyngdepunkt = m	6.5	3.5	4.6	5.2
Stivhedscoefficienten = $r = \frac{D \cdot m}{S \cdot h}$	0.22	0.22	0.17	0.16
Høiden af Seilenes Virkp. fra Bandl. = h	46.	46	46.8	45
Arealet af Hovedseilene = S	14130.	7610	10097	9762
Seilarealet div. med Midsp.-Arealet $\frac{S}{M} = s$	86.	36	45	48
Armatur paa aabent Batteri	10 Stkr. 30pbiger à 12½ Stk. og 4 Stkr. 30pbiger à 18 Stk.	3 Stkr. 18pbiger à 12½ Stk. og 8 Stkr. 18pbiger à 7 Stk.	20 Stkr. 18pbiger à 5 Stk.	16 Stkr. 18pbiger à 5 Stk.
Vægt af Kanonerne	197 Stk.	93½ Stk.	100 Stk.	80 Stk.
Antal af —	14	11	20	16

Heraf sees, at man, ved at renoncere paa omtrent 1 Mills Fart ved Damp, og paa det større Kulforraad, har erholdt et Skib med over den dobbelte Artilleristyrke, og som, med lige Seilstivhed, har over det dobbelte Seilareal, i Forhold til Middelspant-Arealet ($\frac{2}{3}$).

Nr. 1 maa gives 4 Mastes;—Størrelsen af Arisningen og Seil liig med Corvetten Dianas.

Anm. Depl. betyder Displacement, Cubf. Cubitfod, Bandl. Bandlinien, Midsp. Middelspantet, Virkp. Virkningspunkt.

	Nr. 2.	Luxen's Nr. 2.		
Det givne Depl. paa Tømmeret = D	41870 f.	41870 f.		
Størrelsen af Hestkraften og Kulforraad	60—3 Dage	140—14 Dage		
Maslinens Vægt i Cub. Sovand à 63.3 f	1664.3	3881,1	Hohlenbergs Venus.	Galathea,
Kulforraadet's Vægt	639.8	7962,3		
Den hertil svarende Deel af Egentyngselen	2300.0	11840,0		
Den Deel af Depl. som absorberes ved Dampkraften .	4604.1	23683.4		
Den Deel af Depl. som ikke absorberes ved Dampkraften .	37265.9	18186,6	36628	26367
Lang imellem Spundingerne i Vandl.	213	165	139	133
Største Brede paa Tømmeret i Vandl.	33	34,5	36,5	33.5
Dybgaende over Livet	13	15,5	15,33	14.25
Arealet af Midsp. under Vandl. = M	268	340	382	285.
Metacentret over Vandl.	7.1	5,0	5,6	5.6
Metacentret over Systemets Tyngdepunkt = m . . .	6.5	4,4	5,0	5.0
Stivhedscoefficienten = $r = \frac{D \cdot m}{S \cdot h}$	0.22	0,22	0.16	0.20
Høiden af Seilenes Virkningsp. fra Vandl. = h . . .	56	56	63	56.3
Arealet af Hovedseilene = S	22090	14960	18717	11899
Seilarealet div. med Ribbelspant-Arealet $\frac{S}{M} = s$. .	82	44	49	42
Armatur paa aabent Batteri	22 Stfr. 30pbiger	1 Stfr. 60pbigt	26 Stfr. 18pbiger	26 Stfr. 18pbiger
	à 12½ Stf.	à 12½ Stf.	à 12½ Stf.	à 7 Stf.
Bægt af Kanonerne	8 Stfr. 30pbiger	16 Stfr. 30pbiger	10 Stfr. 18pbiger	
	à 18 Stf.	à 12½ Stf.	à 5 Stf.	
Antal - - - - -	419 Stf.	219 Stf.	375 Stf.	182 Stf.
	30	17	36	26

Nr. 2 bør gives 4 Master; Størrelsen af Reisingen og Seil omtrent lig med Galathea's, førend Forandringen foretoges.

	Nr. 3.	Luxen's Nr. 3.		
Det givne Depl. paa Tommeret = D	82400 F.	82400 F.	Dronn. Maria raferet.	Gefion.
Størrelse af Festepræsten og Kulforraad	110—3 Dage	220—14 Dage		
Raffinens Vægt i Cubf. Søvand à 63,3 A	3049.4	6098.6		
Kulforraadets Vægt	1173.0	12512.2		
Den hertil svarende Deel af Egentyngselen	4220.0	18610.0		
Den Deel af Depl. som absorberes ved Dampkraften	8442.4	37220.8		
Den Deel af Depl. som ikke absorberes ved Dampkraften	73957.6	45179.2	73938 F.	54280 F.
Lang imellem Spundingerne i Vandl.	253	198	175	160
Største Brede paa Tommeret i Vandl.	39.5	44	46	41
Dybgaende over Ribet	16.5	19	19	18.16
Arealet af Middelspantet under Vandl. = M	438	554	609	481
Metacentret over Vandl.	7.2	6.8	7.3	5.9
Metacentret over Systemets Tyngdepunkt = m	6.5	6.1	6.6	5.2
Stivhedscoefficienten = $r = \frac{D \cdot m}{S \cdot h}$	0.22	0.22	0.24	0.20
Høiden af Seilenes Birkn. fra Vandl. = h	75	75	81.8	68.7
Arealet af Hovedseilene = S	32461	30463	24454	20195
Seilarealet div. med Midsp.-Arealet $\frac{S}{M} = s$	74	55	40	42
Armatur	Batteri	2 Stfr. 60pbiger à 19 StA.	30 Stfr. 30pbiger à 18 StA.	28 Stfr. 24pbiger à 15½ StA.
		42 Stfr. 30pbiger à 18 StA.	22 Stfr. 30pbiger à 18 StA.	
	Standsse og Bat	2 Stfr. 60pbiger à 19 StA.	30 Stfr. 18pbiger à 12½ StA.	18 Stfr. 18pbiger à 7 StA.
		18 Stfr. 30pbiger à 12½ StA.	10 Stfr. 30pbiger à 12½ StA.	
Vægt af Kannonerne	981 StA.	597 StA.	915 StA.	560 StA.
Antal -	60	34	60	46

Nr. 3 bør gives 4 Master; Reisingen og Seil omtrent af samme Størrelse som Dronning Marie. For at undgaae Aftæ-
ringer og Skodder paa Banierne og paa Batteriet, kan man, imel-
lem de to mellemste Master, bygge et Hus af 70 Fods Længde
og 20 Fods Brede, som kan indrettes til Logement for Chefen og
Officererne.

Anm. Det er en Selvfølge, at hvorsomhelst her er anført 30-
pundiger af 18 Stk Vægt, kan disse remplaceres med
60pdige Bombekanoner af 19 Stk's Vægt.

Kjøbenhavn den 25de August 1850.

Stephan Middelboe.*

Efterretninger for Søfarende.

Tramore Bay og Waterford Havn.

Tramore Bay aabner sig mellem Great Newtown Head 147
Fod høi, mod Vest, og Browntown Head 102 Fod høi, mod Øst,
hvilket sidste er beliggende 6 Qvartmiil Vest for the Hook eller
den østlige Side af Indløbet til Waterford Havn. To Bartegn
ere opreiste paa Browntown Head, og 3 paa Great Newtown
Head*) for at skielne Tramore Bay fra Indløbet til Waterford
Havn. Disse Taarne ere hvide, og ere fortræffelige Landmærker.

De østlige og vestlige Kyster i Bugten ere høie og bratte.
Paa den vestlige Kyst, næsten 2 Qvartmiil indenfor Great New-
town Head, ligger Landsbyen Tramore. Fra dette Sted løber,
tværs over Bugten til Rhinesbark, en smal Sandrevle, der giver
Bugten den ulykkelige bedrageriske Character. Indenfor denne
Barre ligger en vid Strækning oversvømmet Land „the Back

*) Hvoraf den midterste har en colossal Mandfigur.

Strand" omgivet paa N.D.-Siden af lave Marskbredder, og som i taaget Veir da ogsaa bidrage til at give det Udseende af Afstand. For Østenden af denne Barre ligge nogle svære Sandbanke „the Rabbit Burrow", tildeels bedækkede med Siv og Græs.

Imellem Foden af Sandbanterne og Marskkysten udgyder Vandet i Back Strand sig gennem en snever Canal, der ved Flodstrømmens Hurtighed efterhaanden er bleven 23 Fod dyb, ikke mere end 300 Alen lang og 150 Alen bred, „Rhinehart Harbour".

Fra Burrow til Brownstown Head strækker sig en lang spids Sandpynt. Canalen til Havnen, der næsten er tør ved Lavvande, ligger mellem denne Pynt og Strandbredden. Omtrent 150 Alen fra Kysten udfør Vestenden af Burrow og næsten $\frac{1}{2}$ Fjerdingvei fra den høie Strandbred, ligger Pollock Rock. De Skibe, der strande paa denne Side af Bugten, komme ind i Brændinger, og ere uden Nedning. Den vestre Deel af Kysten er reen, og i den yderste Nød er her dog Udsigter til at fresse Liv og Ladning, og staae lige iland.

Bugten er heelt ind $2\frac{1}{2}$ Qvartmiil bred, og trænger $1\frac{3}{4}$ Qv. Miil ind i Landet, saa at den med sine steile Næs og lave indre Kyster let kan tages for Indløbet til Waterford Harbour. I en ret Linie imellem Brownstown Head og Landsbyen Tramore, en Fjerdingvei fra Brownstown Head, er en Klippeplade med 15 Fod Vand. Bunden er Klippe med Sand, men intetsteds Ankergrund. Vandet strømmer stedse ind i Bugten, fornemmelig med Floden.

Der er imidlertid i Virkeligheden kun ringe Lighed mellem Waterford Harbour og Tramore Bay. Den vestre Bred er rigtignok høi og steil, men Hook-Land eller den østlige Bred er lav; Fyrtaarnet paa Pynten med Landsbyen Churchtown lidt indenfor og den store Loftrushall falde strax i Øinene, og stille det let fra hvert andet Land i Nærheden.

(Naut. Mag. Mai 1850.)

Sire Banker i Mainship Channel over Nantucket Shoal.

I Slutningen af 1849 er i Mainship Channel over Nantucket Shoal ved Amerikanernes Sø-Dybmalinge opdaget følgende 4 skarpe, steile Revler fint hvidt Sand, kiendelige ved Bølgeslaget eller ved Vandets Farve, begyndende fra den vestlige Banke.

Nr. 1 i en nordvestlig Retning, $\frac{1}{4}$ Qvartmiil lang, med 14 Fods Vand under Lavvandmærke;

Nr. 2 dito lille rund Banke, med 15 Fod Vand;

Nr. 3 i en nordvestlig Retning, $\frac{1}{8}$ Qvartmiil lang, med 14 Fod Vand;

Nr. 4 lille rund Banke, med 9 Fod Vand.

De grunde Steeder under følgende Peilinger og Afstande fra Nantucket Island:

Nr. 1, fra Great Point Fyr N. $86^{\circ} 30'$ D. (retvisende), Afstand 9,5 eng. Sømiil. Fra Sancaty Head N. $39^{\circ} 58'$ D. (retvisende), Afstand 9,6 engelske Sømiil;

Nr. 2, fra Great Point Fyr N. $85^{\circ} 40'$ D. (retvisende), Afstand 10,2 eng. Sømiil. Fra Sancaty Head N. $42^{\circ} 18'$ D. (retvisende), Afstand 9,7 eng. Sømiil;

Nr. 3, fra Great Point Fyr N. $87^{\circ} 00'$ D. (retvisende), Afstand 10,3 eng. Sømiil. Fra Sancaty Head Fyr N. $43^{\circ} 55'$ D. (retvisende), Afstand 9,6 eng. Sømiil;

Nr. 4, fra Great Point Fyr N. $86^{\circ} 45'$ D. (retvisende), Afstand 10,7 eng. Sømiil. Fra Sancaty Head Fyr N. $44^{\circ} 50'$ D. (retvisende), Afstand 9,9 eng. Sømiil.

Fremdeles er funden to smaa Grunde med 18 Fod Vand:

Den ene bærende fra Great Point Fyr N. $85^{\circ} 40'$ D. (retvisende), Afstand 9,8 eng. Sømiil. Fra Sancaty Head N. $40^{\circ} 16'$ D. (retvisende), Afstand 9,4 eng. Sømiil;

Den anden bærende fra Great Point Fyr N. $85^{\circ} 10'$ D. (retvisende), Afstand 11,2 eng. Sømiil. Fra Sancaty Head N. $45^{\circ} 25'$ D. (retvisende), Afstand 10,6 eng. Sømiil.

(Shipping Gazette og Naut. Mag. Febr. 1850.)

Vind for at løbe ind i Rangun Revier.

(Naut. Mag. Januar 1850.)

Skibe, som ere bestemte til Rangun i Monsunerne, bør gjøre Landet 10 eller 12 Qvartmiil S. for Elephant=Point, og som let kan findes ved nogle adspredte Palmetræer 13 Qvartmiil S. for Pynnten.

Har man Elephanten N. t. V., skal man bringe Pilot Bushen N. $\frac{1}{2}$ D., og holde den saaledes, til Elephanten peiler N.N.V., hvorefter man dreier N.V. ind i Riviret imellem Spit Sand og Halvandenfabn=Banken.

Som man bringer Elephanten vesten for N. t. V., har man med Floden som Mindst 7 Favne eller mere, og naar Elephanten peiler N. V. t. V. $\frac{1}{2}$ V., eller naar man er i den snævrreste Deel af Kanalen, grunder det op til 5 Favne, hvorpaa atter faaes 6—7 Favne inde paa Riviret. Ved Lavvande vil man ved ovennævnte Peilinger i Canalen ikke have mindre end $3\frac{1}{2}$ Favne.

Med Pilot Bush N. $\frac{3}{4}$ D., Elephanten N. V. t. V. $\frac{1}{2}$ V., er man paa Kanten af Hagen (spit); med Pilot Bush N. $\frac{1}{4}$ D., Elephanten N. V. t. V. $\frac{1}{2}$ V., er man paa Kanten af Halvandenfabns Banken. Naar man er kommen ind paa Riviret, maa man holde sig paa den vestlige Side for at undgaae en Mudderbanke der fra den østlige Side strækker sig Halvveien over Riviret. Udfor Basseen Creef paa den vestre Side, maa man holde over til den østlige Side for at undgaae da Selva Banke med $1\frac{1}{2}$ Favne Vand ved Lavvande, der ligger omtrent $\frac{1}{3}$ af Rivirets Brede fra den vestlige Side, og ligeudfor en Stakade paa samme Side; man maa derved vogte sig for at komme ind i Chokey Wig, og Floden sætter stærkt ind. Efterat man er passeret Chokey, bliver Riviret smallere, men er frit for Farer. Udfor Stakaden ved Pynnten ovenfor Chokey, maa man holde sig paa den østlige Side af Riviret for at undgaae Larn Sand der løber parallel med den vestlige Banke fra hvor Dallahs høie Træer begynde til Dallah Point. Er Rangun Reach vel aaben, holde man vestlig for at

passere mellem Nord-Enden af Larn Sand og Hasting Sand, hvor Pegu- og Mangun-Reach støde sammen, og som strække sig noget op ad Mangun Reach. You-e-thet høie Træer, $\frac{1}{4}$ Stibelslængde aaben Sydfør Kongens Bærst, er et godt ledende Mærke for denne Canal. Derefter kan man ankre udfor Flagstangen hvor man vil.

Anmærkning. Om Foraaret, under S. B.-Monsunen, blæser det ofte meget stærkt, og har man da at vogte sig for (i taaget Veir) at komme østenfor Middelgrunden, imellem hvilken og Zingout Bjergene eller Martabankysten Grundene strække sig langt tilsvæ, over hvilke Riverets Understrøm fuser med Flodtiden. Det er en almindelig Regel for hele Kysten fra Amherst til Point Parian, naar man ikke nøie veed hvor man er, og man faaer haarde Lodskud, at holde sydester for at komme i blødere Lodskud.

(Union presse.)

Havnen ved Tor (Arabien).

Tor (De Gamles „Phoinikon“) ligger paa den østre Kyst af det røde Hav, 120 Qvartmiil S. for Suez. Et Koralfrev, der strækker sig fra Nordpynten af Havnen, værner fra denne Side, saa at den selv for Baade er utilgængelig fra denne Side; dette Frev strækker sig ogsaa tværs over Bugten, saa at man kun kan løbe ind fra S. og B., med et smalt Indløb paa 10 og 7 Favne og 25 Fod ved Yderkanten af Havnen. Undergrunden er god. $2\frac{1}{2}$ Qvartmiil N. D. for Tor faaes ypperligt Vand, hvorimod det man faaer ved selve Tor har en Braksmag. Ved Indløbet findes Ruiner af en formeentlig venetiansk Fæstning, ligeledes af ægyptiske eller phønisiske Badehuse.

(Naut. Mag. Jan. 1850).

Bun Shoal (chinesiske Hav)

er benævnet en Banke, i Efteraaret 1849 opdaget af et Bombay-skib der med Vinden N. t. V. under Kreisel stod S. for at passere vesten for Pulo Sapata; $1-1\frac{1}{2}$ Favne Vand.

Da Pulo Sapata peilede S. t. N. $\frac{1}{2}$ N., Ceicer de Met Island N. t. N. $\frac{1}{2}$ N. og Gattwic S. S. N., var Skæret N. N. $\frac{1}{2}$ N., i en Afstand af $\frac{3}{4}$ Qvartmil; det angives at ligge under $10^{\circ} 17'$ N. Br. og $108^{\circ} 57' 30''$ O. L. Gr.

(Shipping Gazette, Naut. Mag. Febr. 1850.)

Havnen ved Myab (Arracan).

Anviisninger til Opseiling mod Havnen Myab ved Floden Arracan:

„De til Myab bestemte Skibe maae, under S.W.-Monsunen, rette deres Cours til den sydlige Ende af den vestre Bolongo, paa $19^{\circ} 50'$ N. Br., $93^{\circ} 3'$ O. Lgd., og saa styre nord- og vestværts, circa 5—6 Miles fra Land, langs med Kysten, indtil Fyret paa Great Savage, ved Indløbet til Arracan Floden, kommer i i Sigte. Derefter styrer man saaledes, at samme peiler N. t. N. eller N. N. O., og dersom man har isinde at seile ind om Natten, saa vil man efter en af disse Peilinger passere Warren paa det bedste Sted, nemlig paa 3 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid.

Har man passeret samme, og befinder sig i dybere Bunde, saa maa Coursen forandres til N. t. N. eller selv til N. N. N., alt efter Flodens Høide og Svæns Tilstand, for at undgaane den vestlige Klippe over Bundet (Western Rocks), som man peiler fra Fyret S. N. $\frac{1}{2}$ S., Distance næsten $\frac{1}{2}$ Mil; Floden sætter ind paa denne Klippe.

Saa snart Fyret peiler N. og man befinder sig paa 6 til 9 Favne paa Manden af den sig vestværts befindende flade Banke, maa Coursen forandres til N. N. O. og N. O. til N. Har man Fyret saaledes, at det peiler S. O. til S. $\frac{1}{2}$ S., saa befinder man sig indenfor „Passage Rock“, hvilken Klippe hæver sig 5 til 7 Fod over Bundet og peiler fra Savage-Fyret N. N. $\frac{1}{2}$

*) Cfr. b. Bdfr. 4de Bind Pag. 401.

N., Distance $\frac{1}{4}$ Mil. Derpaa styrer man N. D., østlig, for at undgaae Nebet, som fremspringende fra Faquirs Point strækker sig 1 Dm. sydværts og hvoraf nogle Stier ved halv Ebbe ere synlige over Vandet.

Ved det sydlige Indløb er en rød Bøie udsagt paa circa 9 Favnes Dybde, som med nogen Opmærksomhed vil være synlig ved klar Nat, selv uden Maaneskien, og efter at have bragt Faquirs Point i Peilingen N. B. til N. t. N. B., er det rigtigst at gaae tilankers.

Et lille Fyrtaarn paa Faquirs Point, hvis Fyr er af mørkerød Farve, vil være synligt circa 6 Miles, eller 3 Miles ud over Barren, og saaledes tjene som Ledetraad til at klare den vestlige Klippe, idet man holder det lidt aabent vestværts fra Savage-Fyret (saavel naar man styrer ind, som ud); man vil ogsaa der ved lettest overbevise sig om, at Skibet er naaet indenfor Nebet i Nærheden af Faquirs Point.

Veiler dette Fyr N. B. til N. til N. B., saa har man en god Undergrund, som er ligesaa fortræffelig i Fasthed, som beskyttet for Sren.

Fremmede Capitainer skulle undgaae at seile ind om Matten, isærdeleshed ved Negtid, undtagen ved Hvivande eller til fuld Ebbetid, da Ebbestrommen i Nærheden af Passage-Moet løber meget raft over den farlige vestlige Banke, og Floden i ligesaa raske Strømninger trækker til Klipperne. Under N. D.-Monsunen maa de til Nyab bestemte, nordværtsfra kommende Skibe bestræbe sig for at faae Fladlandet af den vestlige Bolongo i $20^{\circ} 1' N. Br.$, og derpaa styre lige Ø., da de saaledes ville undgaae Dyster-Nebet (paa $20^{\circ} 5' N. Br.$, $92^{\circ} 40' Ø. L.$), der er fjernet 15 Miles lige B. fra Savage-Fyret. Denne Cours er ogsaa at anbefale, fordi, omendstiondt ved gunstigt Veir Savage-Fyret allerede er at see udenfor Nebet paa 16 til 17 Favne Vand, Dybden pludselig aftager, og regnsuldt eller taaget Veir vilde forhindre fra at see Fyret, dersom man nordværts fra $20^{\circ} 1' N. Br.$ uden videre seilede op

mod Fyret, hvorved man vilde være udsat for Fare ved pludselig at geraade paa Dyster-Nebet, forinden man fik Fyret isigte.

Det er i ethvert Tilfælde ikke at anbefale Fremmede at betjene sig af Farvandet indenfor Dyster-Rock eller Nebet.

I Maret 1843 blev en rød Boie udlagt ved N. D.-Nanden af Barren, paa $3\frac{1}{2}$ Favnes Dybde ved Lavvande Springtid.

For det Tilfælde, at den røde Boie ved Nanden af Barren skulde være dreven bort fra sin Plads, saa er det raadeligst, for at passere Barren, at agte paa, at Great Savage-Fyret ikke peiler østligere end N. D. t. N., indtil man kommer i dybere Vand, hvorefter man igjen følger de ovenanførte Anviisninger.

Da det røde Fyr ikke kommer isigte, forinden man har passeret Barren, saa er hiin Advarsel for Indseiling om Natten ogsaa endnu at iagttage.

(Naut. Mag. Mai 1850.)

Vink for Andvning af Lødsstationen til Zughly-Revier under S. V.-Monsunen.

(Publiceret af East-India House, London.)

Da Erfaringen har godtgjort, at man med den største Letthed kan passere den sydlige Canal fra Falske Point, og at Skibe let fra den nye Lødsstation derudfor kunne blive forsynede med Lødsfer, vil denne Lødsstation, beliggende omtrent 15 Qvartmiil S. N. t. V. for det yderste Fyrskib under $20^{\circ} 56'$ N. Br. og $88^{\circ} 03'$ Ø. L. Gr. paa 17 til 22 Favne Vand, fremdeles forblive*) der under S. V.-Monsunen 3: fra 15de Marts til 15de September.

Der er aldeles ingen Vanskelighed ved at gaae fra Falske Point til nærværende Lødsstation, naar man blot vil henvende almindelig Opmærksomhed paa Løddet, og derhos iagttage Følgende:

„Falske Point Fyrtaarn ligger under $20^{\circ} 19\frac{1}{2}'$ N. Br. og

*) Istedetfor, som tidligere, udfor Palmyras Point.

86° 47' Ø. Egd. Gr., og den sydlige Canals Bøie under 20° 59' N. Br. og 88° 4' Ø. L., og peiler fra Fyrtaarnet N. 61° Ø. retvisende eller N. D. t. D. $\frac{1}{4}$ D. efter Compasfæt, i en Afstand af 83 Qvartmiil, udlagt i 12 Favne Vand.

„Man bør løbe ned langs Pilots Ridg^e*), som let kan skee ved at bringe Fyrtaarnet til at bære B. S. B. eller S. B. t. B. i omtrent 10 til 15 Qvartmiles Afstand, saa styre D. N. D.-lig, og, naar man da har faaet 23 Favne paa Østfiden af Revlen, lægge Coursen saaledes, at man holder det mellem 23 og 27 Favne, og, ved at være opmærksom paa Loddet, Coursen og den udløbne Distance fra Fyrtaarnet, er det næsten aldeles umuligt at gaae feil af Lodsfibene, enten ved at komme for langt tilluvart eller for langt tillæ, eftersom Lodskuddene være saa hurtigt tilføes fra den nærværende Station, at 28 Favne kun vil være 3 eller 4 Qvartmiil Syd derfor, og 23 Favne i samme Afstand vesten derfor. Lodskuddene tilføes fra Revlen ere i Regelen et mørkegrønt Mudder, med Skaller af og til.“

Skibe, der nærme sig Stationen om Dagen, maae vise det sædvanlige Lodssignal, og om Natten, saa tidligt som muligt og saa tydeligt som muligt, melde sig ved Skud, Blaalys og 2 Lanterner i en vertical Stilling, saa de lettest sees; men om muligt bør man helst undgaae at andube Stationen om Natten. I mørkt, truende eller virkelig ondt Veir, kan man ikke finde Lodsfibet, og træffer man endog paa det, kan man ikke lægge det paa Siden, og ei heller kan Lodsen føre det ind, om han var derombord. Skibscheferne paalægges det for Alting, under saadanne Omstændigheder at holde sig ude tilføes.

Som Kiendmærke vil et af Lodsfibene, om Dagen, vise en stor St. Georg's Gigs (hvid med rødt Kors) paa Toppen af

*) Dannet af Muddret fra Floden Kunka og de andre Revirer ved Palmyra Pynten, og hvilken Revle strækker sig N. B.-efter. Fra Soen grunder det pludselig op fra 28 til 23 Favne paa Revlens østre Kant.

Store-Bramstang, og, om Natten, et stærkt Lys fra Mastetoppen, og vil hver anden Time afbrænde afbrændende et Blaalyd og en Maroon, og give et Skud Kl. 8 E.M., et ved Midnat og et Kl. 4 F. M.

Det anbefales Skibene at vogte sig for at rage uflare af hinanden indbyrdes som af Fyr=*) og Stationsskibene, og, naar det er nødvendigt at gaae om dem, da at gjøre det agten om.

Algoa Bay og Port Elisabeth.

(Naut. Mag. Nov. 1848.)

I Aaret 1486 blev Bartholemæus Diaz udsendt af den portugisiske Konge Henrik, for at finde Søveien til Ostindien, og passerede paa sit Togt det store Forbjerg paa Afrikas Sydpunkt uden at opdage det. Efter at være gaaet fra Cape Vostas ved Mundingen af nuværende Orange Rivier paa Vestkysten, var det første Land, han andubede, det vestre Næs af nuværende Mossel-Bay, som han gav Navnet Cape Vaches, efter Dvæget han saae der; men forgiæves vare hans Efterforskninger hos de Indfødte for at erholde nogen Underretning angaaende Maalet for sin Reise, Indien; han gik derfor atter under Seil, og ankom den 14de September f. M. til en lille Klippe i en Bugt, der nu fører Navnet Algoa Bugten, den fornemste Havn i Provindsen østen for Cap Colonien, og hvilken D han til Dagens Ære kaldte San Croiz, hvor han opreiste sit andet**) Kors, som et Tegn paa Opdagelse og Besiddelse.

Her begyndte hans Sælf at tabe Modet: de ræddedes for de fraadende Bølger — der vare voldsommere end de før havde været vant til — bleve hvirvlede, og erklærede, at de ikke vilde gaae videre. Deres Indsigelser, piinlige som de vare for Expeditionens fyrige Chef, bleve fremførte i et ærbødigt, findigt, men be-

*) Hvilke skulle vise et Lys paa Gaffelnøkken, for at angive hvad de ligge.

**) Det første Kors opreiste han ved Sierra Prada under 24° Br.

stemt Sprog; de forklarede, at deres Mundforraad var knapt, og at det desaar sag var nødvendigt at vende tilbage og see efter deres lille Transportstib, som de vare blevne skilte fra, thi det var bleven saa langt tilbage, at de begyndte at blive ængstlige for dets Sikkerhed, og de maatte uden Medning doe af Hunger, hvis det var forulykket, — at de meente, deres Chef burde være tilfreds med deres havte Anstrengelser, eftersom de kunde bringe langt flere Nyheder hjem til deres Fædreland, end nogen tidligere Sofarer, da de havde opdaget saa meget Land, og de erklærede sig overbeviste om, at de maatte være passeret et eller andet stort Fjorbjerg, eftersom Kysten syntes at trække sig længer ind i den Retning hvorfra de kom, nemlig Nordost, — og at de meente at det var bedre at vende om og sprede efter det.

Diaz, som blev tvungen til at give efter for deres Betænkeligheder, og nu havde at forsyne sig med et authentisk Vidnesbyrd om de Hindringer der havde hævet sig mod hans videre Fremskridt, landede ved Santa Croix, kaldte her Expeditionens fornemste Officierer sammen og nogle af Sofolkene, og nærede maaskee det Haab at Religionens rørende Høitideligheder skulde formilde en Dom der var saa haard for en saa fyrrig Mand som hans, og som en brændende Tørst efter Hæder og tragtede efter store Foretagender. Ved Foden af det Kors, han havde plantet med sine egne Hænder, lod han den hellige Nadvere uddele til Besætningen. Da den hellige Handling var tilende, lod Diaz de tilkaldte Personer bredige deres nedskrevne Formeninge om hvad der bedst vilde fremme Kongens Tjeneste. Enstemmig erklærede de sig Alle for at vende tilbage, og som han havde faaet sine Instruxer af Kongen for hvorledes han skulde handle under slige Yderligheder, lod han dem underskrive et Document til dette Viemed. Da det var skeet, besvoer han dem, ligesom Columbus senere, at søie ham i endnu at seile to eller tre Dage langs Kysten, og forbandt sig til, at, hvis endda intet Spor viste sig til Indien, der skulde kunne bevæge dem til at gaae videre, han da vilde opfylde det almindelige Ønske; — og de gif

ind derpaa. Paa dette videre Togt blev Rio d'Infante, nuværende Store Fiske-Revier opdaget, der fik sit Navn efter Capitainen paa det andet Skib, Santa Pantaleone, Joao Infante, der var den Første der gik iland der.

De gik ind i Revieret, og forbleve her 3 Dage, uden at høre noget til Indien, Expeditionens eneste Formaal. „Indbyggerne vare et vildt Slags Folk“. Under Opholdet der fornyede Erfolkene atter deres Klager, der da tvang den stakkels Diaz til at opgive videre Reise, og han vendte tilbage til Santa Croiz i Algoa Bay, idet han stiktes fra Mindeesmærket om sin Daad, fra Korset paa den nøgne Klippe, „som om han havde forladt en Søn i evig Forvisning“, siger Krøniken. Han fik aldrig mere dette Sted at see, og forliste mange Kar efter udfor Kap.

Paa Hjemveien opdagede Diaz det store berømte Forbjerg, som han gav Navnet „Cabo das Tormentas“ eller Stormenes Forbjerg, der siden af den vise Henrik blev forandret til Buona Esperanza, eller „det gode Haabs“, paa Grund af den Forventning man nærede om, ad den Wei at naae det store Formaal — Ostindien.

Fra denne Tid hører man ikke videre til Algoa Bay førend Sir J. Lancaster's Besøg (den Samme der senere var med Baffin paa hans N. B.-Passage-Expedition, og efter hvem Lancaster-Sundet fik Navn), som i 1593 laae der tilankers i 6 Uger for contrair Wind.

I Aaret 1652 blev Colonien ved det Gode Haabs Forbjerg etableret af gamle Chirurg Van Nebeek, som i nogle Kar havde anbefalet det for den hollandske Regiering som en vigtig Colonie, og Algoa Bay (Bahia de la Goa som den portugisiske Navigator stiller fra Rio de la Goa, eller Delagoa Bay) lader til først i 1669 at være bleven besat af Hollænderne. I Aaret 1772 satte det hollandske ostindiske Compagnie endeel faste Mærker langs Kysten: en paa Swartkops River og en paa en Sandbanke ved Sharks sydfør Ankerpladsen, hvor den endnu findes, — en lille Skifer-Obelisk med Compagniets Mærke.

Opdagelsen af dette vigtige Punkt var saaledes ikke bleven skænket den behørig Opmærksomhed, og ganske hændelsesviis var det at dets Vigtighed blev aabenbaret for Hollænderne ved et Besøg af en Engellmand, hvis Landsmænd saa Nar efter skulde med fuld Souverainitet besætte denne Kvantgarde for Hollændernes Besiddelse af deres indiske Nige.

Den 2den Mai 1785 anløb et engell-ostindisk Compagnistib Algoa Bay, og landsatte, med Land-Autoriteternes Tilladelse, henimod hundrede scorbutiske Patienter, der bleve lagte ind paa en Bondeggaard. Denne Nyhed naaede ikke til den dengang nærmestliggende Regjeringsautoritet i Swellendam førend den 10de Juli, en Afstand af omtrent 90 Miil (350 Qvartmiil), — saa langsom var Communicationen paa den Tid. En Passageer ombord paa Skibet, Oberst Dalrymple, leiede en Vogn der, og ankom, til største Overraskelse for Regjeringsmændene, i Cap Byen, og væltede dem af deres Slummer.

At en engell Officier, der tilmed blev anseet for en dygtig Ingenieur og Landmaaler, fra en saa uventet Kant havde aflagt dem et Besøg, foruroligede det hollandske Gouvernement, og den umiddelbare Følge var, at der blev optaget et nyt District, Swellendam og Stellenbosch, der hidtil havde straalet som Grændsepunkter mod et østligt Terra incognita, og et nyt Øvrighedsæde oprettet i Graaf Reinet, som indbefattede Bugten, Alt i den Hensigt „at forhindre nogen fremmed Magt at nedsætte sig ved Bahia Delagoa.“ I 1804 blev Staden Uitenhage grundlagt ved Swartkops Rivir.

I 1799 blev Pladsen, hvor nu Byen ved Port Elisabeth ligger, besat af engellske Tropper formedelst Grændsestridighederne; til samme Tid blev det lille Fort Frederik opført, men afstaaet ved Freden til Amiens tilligemed det øvrige Colonialterritorium til Englænderne, efter den anden Besættelse af Colonien i 1806.

I 1820 ankom engellske Colonister til Stedet, 2020 Mandfolk, 607 Fruentimmer og 2032 Børn. Byen blev kaldt Elisabeth efter Gouverneurens afdøde Hustru.

Til den Tid vare de eneste Bygninger paa Pladsen: ovenomtalte Fort, en lille Caserne, et Forsamlingshuus, Commandantens Bolig, et Par midlertidigen opførte Hytter, foruden den gamle Bondegård. Indbaanernes Antal 35 Sjæle; Handelen indskrænkede sig til et Kystfartoi nu og da, med store Mellemrum, der, for Klædningsstykker og militaire Fornødenheder, tiltastede sig Smør. I 1845 har Udsførselen i 130 Skibe beløbet £ 195163, og Udgivterne i 124 Skibe £ 179254. Befolkningen er steget til 3382 Sjæle; Husenes Antal er 416, og Hytternes 278. De faste Eendommens Værdi £ 125780. Her findes en Commissariats-Bygning, en biskoppelig Kirke, flere Capeller for Secterer og romerske Catholiker, et Naadhuus, et Arresthuus og en Børs. Et Dampskib gaaer regelmæssigt mellem Taselbay og Port Elisabeth. Touren medtager 3—4 Dage frem og ligesaa længe tilbage.

Den eneste Fære under Indgaaende til Ankerpladsen i Algoa Bay er Roman Rock (Despatch Rock) med 7—8 Fod Vand ved Lavvande; den ligger med følgende Peilinger:

De yderste Klipper af Cap Recife S. t. V., i en Afstand af 5 Qvartmiil.

Breast Warterne V., i en Afstand af $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil.

En hvidagtig Klippe udfor Rocky Point, overet med Flagstangen paa Fiskerhuset, N. N. V. $\frac{1}{2}$ N.

Pyramiden over Byen N. V. $\frac{3}{4}$ N.

Magazinet ved Stranden, overet med Kirken, N. V. $\frac{1}{2}$ N.

Ankerplads N. V., i en Afstand af 5 Qvartmiil.

Warderne staae tæt ved Strandbredden, den nærmest Havet har en hvidmalet Tjæretønde paa Toppen.

Warden indenfor har et hvidt Kors, og, bragt overet med de andre, danner den en lille Veirmølle, peilende ret V. fra Klippen.

Et Skib, der kommer ind i Bugten om Cap Recife med god Høide i Farvandet, har at styre N. N. O., indtil Breast Warterne

ere overreet, og naar Korsen er vel aabent af den anden Varde to eller tre Skibslængder, kan det dreie tilankers N. V.

Imellem Roman Rock og Fastlandet er der Plads og Dybde nok for hvilket som helst Skib, Farvandet i S. t. D. og N. t. V.

Bugten er, fra Ankerpladsen, aaben 6 Streger fra N. t. S. til S. t. D. $\frac{1}{2}$ D., og kun naar Vinden blæser indenfor disse Streger kunne Skibe paa Ankerpladsen være udsatte for Fare. Nices Kort er i denne Deel urigtigt. I det Hele blæser Vinden 4 Dage fra Land mod 1 Dag paa Land.

Skal et Skib blive liggende her for længere Tid, maa det fortrøies med to Svær-Anker, med aabent Klyds mod S. D., og især vogte sig for ikke at ligge over andre Skibes Ankere, eller paa nogen Maade udsætte sig for at rage uklar af dem. Skibe, som blot anløbe for at fylde Vand eller indtage Forfriskninger, kunne ride for et enkelt Anker, men de maae da ankre godt nordlig, for ikke at drive ned paa de Skibe der ligge fortrøiede, og da stikke ud 70—80 Favne Rietting; det andet Svær-Ankertoug skulde være overhalet om Bradspillet, og Ankeret holdt klar til at falde.

Et rødt Flag heist paa Toldbygningen er Tegn paa at Baade ikke kunne gaae iland.

Om Sammensætningen af Mandskaberne paa den danske Flaade under Forenin- gen med Norge.

(En Giendrivelse af Professor Munch's uhiemlede Paastande
i denne Sag.)

Nærværende Undersøgelse er foranlediget ved et Skrift (som siden skal nævnes) af Herr Professor P. A. Munch i Christiania, en Historiker, der, ligesom nogle andre Børde i Norge, ikke sjældent har lagt en høist besynderlig Uretfærdighed mod Danmark for Dagen.

Man kunde maaskee sige, at disse Mænd i visse Maader søge at plukke den danske Historie for at kunne smykke deres egen og saaledes fortsætte, paa eengang begyndt Viis, den famøse Op-
givelses-Akt imellem Rigerne, i det Danmark mere og mere skal ned-
sættes for at Norge desmere kan forherliges; Norge, der dog sån-
delig selv har nedarbejdet Hæder nok, og allermindst trænger til en
saaledes tilliist. Men det maa ogsaa tilføies, at et saadant Sindelag
mod Danmark er laagt fra at være det almindeligen i Norge
herskende.

Det Skrift, hvori Prof. P. A. Munch har søgt, til Fordeel
for sit eget Fødeland, at berøve Danmark hvad det hidtil neppe
er faldet nogen Anden ind at ville fratage det: Dets gamle Dr-
logs-Hæder, — er en Afhandling Om Scandinavismen, deels
trykt i f. M. i det norske Morgenblad, deels særskilt udgivet. Ste-
det, som her tilsigtes, er at læse i Skriftets Slutning, og lyder
saaledes: *)

*) I det hos Boghandler Dahl i Christiania 1849 udkomne, i Rio-
benhavn prentede særskilte Aftryk findes det her anførte Sted Side
63—64 i Noten.

„En af Hovedaarsagerne, der gjøre Tydskerne saa forpikkede (!) paa at tilrive sig noget af Danmark, er den, at de derved troe at kunne erhverve Grundlaget for en Krigsflaade. Heri tage de vistnok Feil, men det er for en stor Deel den eensidige danske Nationalforfængelighed, som har vaalt dette Haab hos Tydskerne og saaledes bidraget til at fremmane det Uveir, som nu truer. Hvis man nemlig i tidligere Dage havde gjort Europa viis paa, at det isærdeleshed var ved norske Matroser, at den forrige dansk-norske Flaade bemandedes, og at de danske Kystbeboere ikke i Almindelighed have deres Bedrift paa Havet og opvænnedes dertil,*) da vilde vel neppe Tydskerne gjøre sig saa store Forventninger af at erhverve et dansk Landstøb.“**)

Saa vidt Herr Professor Munch.

Hvor dog de menneskelige Ting hænges i en tynd Traad! De Danstes ældgamle Søkrigs-Vere (fra Krilds Tid anpriist ikke alene i et heelt Land men i en heel Verden) er her med et Pennesstrøg saa godt som tilintetgjort; i det en brav Mand nu endeligen kommer og lærer os, hvorledes hiin Vere i Grunden tilfalder Norge, hvis Matroser i Særdeleshed bemandede den danske Orlogsflaade, medens Danmark selv kun bidrog lidet eller intet dertil. Det er (lærer han os videre) for en stor Deel den danske Nationalforfængelighed, der har udrettet det Vidunder, at man i hele den civiliserede Verden nu i Aarhundreder har troet paa en dansk Sømagt, der dog, forladt af de norske Matroser, ikke engang eier Grundlaget til en Krigsflaade!

Efter Prof. Munch skulde det egentligen være for at erholde Matroser til en Orlogsflaades Bemanding at Tydskerne føre Krig

*) Mirabile dictu! Er det maaskee ogsaa norske, eller andre fremmede Matroser, der drive Fiskeriet i Danmark, eller nyder man maaskee der kun saltet Fisk, som sendes os fra Norge?

**) Det i denne Citation med udhævet Tryk Anført, er ikke udmærket i Originalen.

med Danmark, og denne Krig have de, efter samme Autor, begyndt af lutter Wildfarelse, hvortil de Danske selv have forledet dem ved at prale af Bedrifter, som i Særdeleshed skyldes Norge. Det synes herefter som det havde staaet f. Ex. i en norsk historisk Professors Magt, at afvende den tydske Krig fra Danmark, naar han betimeligen (ikke, som nu, først bagefter) havde gjort Tydskten „vilis paa“, at det var Tant med hele den danske Orlogshistorie, og at dygtige Matroser i Særdeleshed kun fødes eller findes i Norge; eller i al Fald

„Kun i Engeland og der“;*)

og der burde Tydskterne altsaa have søgt dem!

Men det er en underlig Misforstaaelse af en norsk Professor, især en Mand, som giver sig af med at skrive de seneste Begivenheders Historie,**) naar han mener det er for Erhvervelsen af Matroser, at Tydskterne have overskudet Danmark. Det er ikke Matroser (dem troe ogsaa de, at have bedre end vi), men Orlogshavne, Germanien affecterer at trænge til.***) Og naar Professoren fremdeles mener at Danmark, siden Udskiftelsen fra Norge, mangler Matroser, hvorfra troer han da Søfolket kommer, som nu farer med vore Orlog- og Handelsflibe, eller som driver Færgesfarten mellem de danske Øer, eller som besørger de vidtløftige Rod-

*) „Jeg hos klække Nordmand priser
At han steds ivrig viser
Han sit Fødeland har kjær;
Men jeg troer, han gjorde ilde
Om han vilde sig indbilde,
At der fødes Menneffer
Kun i Engeland og der.“

Skulde det ikke være godt, om visse Folk i Norge endnu erindrede sig disse Besøfs Ord?

**) See Almeenlæsning for det Norske Folk ved P. A. Munch. 1ste Hefte. Christiania. 1849.

**) En frugtbar, riig og lykkelig dansk Provinds var naturligtvis ei heller at foragte og altid værd at tage med.

serier i de danske Farvande? Mener vor norske Værde virkelig, at Danmarks udstrakte Kyster kun i det højeste undtagelsesviis frembringe Sømand?*)

Dog med disse sidste Paradoxyer er det ikke anderledes bevendt, end at man rolig kan stille dem hen ved Hr. Professor Munch's mange øvrige.

Naar det derimod som afgjort paastaas, at det i Særdeleshed var med norske Matroser, at den forrige dansk-norske Flaade bemandedes, saa kunde vel den Sikkerhed, hyormed Paastanden er fremsat, gjøre mangen Læser tvivlsraadig; en urigtig og skadelig Mening kunde fattes om den danske Marines Dygtighed og Fortienester af Fædrelandet, og om Danmarks Evne til, ogsaa efter Tabet af Norge, at besætte de danske Linjeskibe og Fregatter med det fornødne Antal af duelige Søfolk. Ikke blot hos Fremmede, ogsaa hos os selv, kunde en sliq Mening finde Udgang; thi til Trods for hvad Hr. Prof. Munch's Partie jævnligh forer i Munden om det danske Folks Forsængelighed og stolte Tanker om sig selv, er en besteden Undervurdering af det Egne snarere et Træk i National-Charakteren.

Det er derfor vel værdt, historisk at fremdrage hvad der vid-

*) Af Bergsøe's den danske Stats Statistik 4. D. S. 172 påsættes, til Sammenligning med Hr. Professor Munch's Paastand følgende Bemærkning: „Paa Grund af den danske Kystbefolknings naturlige Anlæg til Søtjeneste behøver et dansk Linjeskib af heles- og halvbefarne Søfolk kun 280 i Krigstid og 250 i Fredstid (af 665 og 498 [526] der resp. udgjør den hele Skibsbesætning) og en Fregat 164 i Krigstid og 148 i Fredstid (af resp. 354 og 277 Mand), og foruden dem, den faste Stok kan afgive, behøves saaledes til hele Flaadens Bemanding circa 3000 befarne Matroser. Vor Cossardie-Marine kan calculeres at bestieftige c. 10,000 i indenlandsk Fart og circa 2000 i fremmed Fart.“ Hovedrullen over de Søværnepligtige i Kongeriget talte ved Udgangen af 1849 19,699 Mand, hvoraf 11,045 kunde udskrives til Orlogs. De Slesvigske Soinbrulleredes Antal angives til 5—6000 Mand og de hollsteene til 3—4000.

ner om, at selv under Forbindelsen med Norge har det ikke været i Særdeleshed med norske Matroser, den danske Flaade bemandedes.

De i Aarene 1832—1834 i Kiebenhavn udkomne „Efterretninger om den Danske og Norske Sømagt“, udgivne ved Commandeur Garde, indeholde en Materialsamling, der for den største Deel, navnlig forsaavidt angaaer det 18de Aarhundrede, er øst af den Kongelige danske Marines og flere Kiebenhavnske offentlige Archiver. Paa denne Materialsamling, i Forbindelse med andre trykte Kilder, grunde sig nærværende Bemærkninger om Fremgangsmaaden ved Bemanningen af den danske Flaade i de sidste Aarhundreder.

I det 16de Aarhundrede brugte man endnu den i Norden gamle Skik, at Rigsstæderne stillede Folk og Skibe til Leding, naar denne af Kongen paabødes. I Danmark, hvor Landet i ældre Tider havde den eiendommelige Inddeling i Havnslæg og Skibe, hvorefter der udstreves til Krigstieneste, findes paa denne Tid kun meget faa Spor til saadan Ydelse udenfor Rigsstæderne.*) Men uagtet der i Norge kunde tillige udskrives Søfolk af Kyst-Egnene, har man dog ingen Efterretning, der tyder paa, at Norge i det 16de Aarhundrede afgav rigere Forraad for Bemanningen af Flaaden end Danmark. Man kiender forskiellige, men for det meste kun enestaaende Udbud, snart til en, snart til en anden Deel af Nigterne. Aar 1551 fik Lehnsmanden paa Tronsberg Befaling at levere Mandskab til tre Skibe, som skulde udsendes for at be-

*) Adelen, i hvis Hænder alle Land-Districterne da vare komne, havde erhvervet sig Fritagelse for deres Bønder for al Slags Krigstieneste; ifølge Kong Hans's Paandfæstning: „oc skulle vi ey tilstæde vore Fogder eller Embismænd, eller nogen Anden, aarlig Skat eller Bestatning, Hæstestade, Gæstning, Skibsfærd eller nogen anden Tynge, hvad det helst kand være, paa Kirker, Klostre, Kierkerie, Ridderstab, deres Hion eller Landbo eller Læn paalægge eller affreffve ubi nogen Maade.“

flytte Handelen under Feiden mellem Franrig og Keiseren. *) — 1555 fik Kiøbstæderne i Jylland Ordre at stille fiorten Skibe med 509 Mand og samme Aar paabødes i Dødslo 100 Matroser, af hvilke dog kun 70 tilveiebragtes, og for Stillingen af et Orlogsskib ansøgte Byen sig fritaget. Til et Slags Sammenligning mellem Nigernes Deeltagelse i Udrustning af Krigsskæder er der dog maaskee kun en enkelt Angivelse, der leverer noget Bidrag. Aar 1569 udgik Kongebud til Kiøbstæderne i Danmark, hvorefter de forpligtedes at stille 669 Baadsmænd og 106 Skippere, Styrsmænd, Badskerere o. s. v., ialt 775 Mand, hvorimod der samtidig i de norske Kiøbstæder (de Bahusiske ikke medregnede) paabødes 280 Baadsmænd; af denne Udskrivning mødte dog kun fra Danmark 330 Mand og fra Norge 80. **)

I Christian den 4des Tidsalder, den første Halvdeel af det 17de Aarhundrede, er det endnu knappere med Optegnelser i Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal. Af de saa enkelte Underretninger, der tilfældigen et eller andet Sted kunne findes, kan neppe noget Resultat uddrages. Imidlertid er det klart, hvad ogsaa lod sig formode, at begge Nigterne maatte yde stærke Udskrivninger til de Krige, Kong Christian førte, navnlig til Flaaden, paa hvilken dengang endnu kun Indfødtte bleve anvendte. Begge Nigters Mandskab medtoges haardt, og endda klagedes over at den Kongelige Flaade var slet bemannet, samt tillige: at Svfolket var ikke godt logeret (i Land) og dets Besolding heller ikke som den burde være. ***)

Det er rimeligt, at ogsaa dette gav Anledning til at de saakaldte

*) Garbe, I. S. 32.

**) Jacobsen, Om de danske Kiøbstæders Borgervæbning og Deeltagelse i Krigsvæsenet i det 16de Aarhundrede. (I Nyt historisk Tidsskrift, redig. af Chr. Molbech, 1. Bd. S. 171, jfr. S. 182).

***) Christian den 4des egenhændige Breve, udgivne ved Chr. Molbech. Kiøbenhavn. 1848. I. Brevet Nr. 398, cfr. Anm. ibid.

Nyeboder af Kong Christian den 4de anlagdes og en fast Stof oprettedes. Hovedstammen for Flaadens Bemanding var fra den Tid af i Kiøbenhavn. Rigsraadet havde paa denne Tid foreslaaet, reent at afflasse Søfolkets Udskrivning, med Hensyn til det uduelige Mandskab, denne Udskrivning leverede, og i dens Sted at bruge hyret Mandskab.*) Mueligt gav netop dette Forslag Kongen Idee til Stiftelsen af hiin faste Stof, der blev den Stamme, hvoraf især Orlogstienestens Underofficierer, Baadsmænd, Qvarteermestere og en Deel til denne Tjeneste oplærte heelt befarne Matroser, samt ogsaa endeel Halvbefarne og Drengene toges, og der, som sagt, nu var i Danmark. Hvervings-Systemet synes først i den anden Halvdeel af Aarhundredet, under de følgende Konger, at være blevet almindeligere benyttet. Hertil bidroge maaskee Cort Adelaer og Niels Juul, der fra fremmed Søtjeneste medbragte Anskuelse af Søforsvaret, til hvis Udførelse der ikke fandtes Kræfter hjemme i Rigerne selv, og vi see derfor fra denne Tid meget betydelige Hvervinger foretages udenlands baade i Holland, England og Hansetænderne. Imidlertid fandt ogsaa saavel Udskrivning som Hverving Sted indenlands. (Den i England velbekendte Presning til Orlogsslaadens Tjeneste har ogsaa fundet Sted i Danmark, selv i nyere Tider).

Det er imod Slutningen af det syttende (1676—1678) og i Begyndelsen af det attende Aarhundrede (1709—1720) at det danske Flags betydeligste Seire ere vundne, og hvor de forenede Rigers Hovedflaade, under Admiraler som Niels Juul, Byldenløve, Gabel og Raben, havde den største Leilighed til at lægge sine Anføreres og sit Mandskabs Dygtighed for Dagen; thi i begge hine Søkrige var det betydelige Flaader under dansk Flag (deels hen-

*) See Molbechs i forrige Note nævnte Udgave af Christian IV's egenhændige Breve (det cit. St. S. 456, Not.), Rigsraadets Svar paa en Skrivelse fra Kongen.

imod, deels over en Snees Linieskibe, foruden Fregatter og mindre Seilere) der manoevrerede, og fægtede i Linie, mod ikke mindre betydelige Svenske. *) Vare hine seirende Flaader besatte med et saa overveiende Antal af norske baade Matroser og Officerer (thi disse maa vel og komme i Betragtning) at det, efter Prof. Munchs Paaastand, er kun en eensidig dansk National-Forfængelighed, der har bragt Udlandet i den Formening, at de Danske eiede „Grundlaget for en Krigsflaade“? Hr. Prof. Munch kunde med samme Føie paaastaae, at de seirrige engelske Flaader i Særdeleshed vare bemandede med skotske og irlandske Matroser, fordi en stor Deel af saadanne (tilligemed et ikke ringe Antal fremmede Søfolk) altid ombord i britiske Skibe, have deeltaget i de engelske Sø-Seire; og at det altsaa kun er den eensidige engelske National-Forfængelighed, der har faaet Verden til at troe paa Englands gamle Sømands-Værd, der ikke er ældre end Danmarks, men, efter den Munchske Slutningsmaade, maa være ligesaa forfængelig.

Den danske Coffardie-Fart har altid sysselsat et stort Antal indfødte duelige Matroser, hvoraf Flaaden i Orlogssaaavel som i Fredstid har faaet sin Deel; hvormegit danske Matroser stedse søgtes udenlands, i England og Nord-Amerika, er bekiendt nok. —

I Begyndelsen af Maret 1676 foresloges af Admiralitetet, at der, til Flaadens Udrustning i Anledning af den med Overrig udbrudte Krig, hvervedes 1600 Mand i Glückstadt, Hamborg, Lybek, Wismar og Helsingør, 3400 Mand i Holland, samt at der udstreves 1000 Mand i de danske Riksstæder. I Tjeneste havde 4000 Mand, deels bestaaende af det faste Mandskab (der uden tvivl paa denne Tid udgjorde omtrent Halvdelen af det sidstnævnte

*) Tordenskiold og Gehestedt, uidentvivel Marinens genialeste Flagmænd i Krigen 1709—1720, commanderede ikke i noget større Søslag i aaben Sø, skøndt de, især Tordenskiold, netop i denne Krig udførte deres saa berømte og følgeriae Bedrifter.

Antal) beels af ikke hiemsendte Udstrebnene, muelig ogsaa af Hvervede fra de nærmest foregaaende Aar. Med Hensyn til bemeldte Udstrebnes Antal habes alene den Oplysning, at der i Aaret 1675 var udstrebet i Norge 360 Mand og i Danmark 739. Af disse Angivelser er det vel ikke mueligt at fastsætte det nøiagtige Forhold mellem den danske og norske Bemanding paa hiin Flaade, hvilken i Aarene 1676 og 1677 vandt de navnkundige Seire under Beland, Fehmern og paa Rigsbugt. Men at Nor-mændene have udgiort den største Deel af Besætningen, eller blot været stærkere i Antal, end de Danske, seer man let ikke med nogen Grund kan paastaas, end mindre bevise.

Heller ikke skete der ved Completeringen af Mandskabet for de følgende Krigsaar nogen Forandring i denne Henseende. En Rgl. Resolution af 16de Novbr. 1677 bestemte, at der skulde udskrives i Rigsstæderne i Danmark, Slesvig og Holsteen 1200 Matroser, og hverves i Fyrstendommerne, saavel som i Oldenborg, Delmenhorst, Hamborg, Lybek og Bismar 1000 Mand, i Holland 800, i Norge derimod alene hverves 800 Mand. Rigsstæderne i dette Rige vare nemlig, ifølge Statholderens Indberetning, ikke istand til at kunne stille de dem paabudne 600 Mand, og maatte derfor ved Pengebidrag være behjælpelige til Hverving af det anførte Antal.

Man havde, da den skaanske Krig var endt Aar 1679, henvendt Opmærksomheden paa en mere hensigtsmæssig Ordning af Flaadens Bemandingsvæsen. Det var ved denne Leilighed at Tanken om Indrulleringen først gjorde sig gjældende. Begge Riger inddeelttes i Districter, hvoraf skulde udtages saa og saa mange Mand, der bleve at indføre i Admiralitets-Ruller, for derefter, naar fornødent gjordes, at udskrives til Tjeneste. I Danmark skulde indrulleres 2000 Mand og ligesaa mange i Norge. Men denne Plan, hvis Udførelse allerede var begyndt, mødte saa stor Modstand, at den atter opgaves, og Hverving sees derfor anvendt

i Mæret 1700, da der i Jylland og Fyen hvervedes 2276 Mand (hverken Siælland, Smaagerne eller Slesvig nævnes) og i Norge ligeledes hvervedes 2312 Mand, og i Holland o. a. Steder 1879 Mand. Desuden udskreves til det faste Mandstabs Compagnier 600 Mand i begge Riger. Altsaa ikke heller her noget om Flaadens udelukkende eller fortrinnsvise Norstthed. I Hensyn til Hvervingen maa bemærkes, at skøndt en Deel af denne Hverving skete i Rigerne selv, kan det dog ikke antages, at derfor alle de der Hvervede vare Indfødtte.

Med kongelige Forordninger af 1703, 1704 og 1705 skulde omsider en mere ordnet *Ex-Indrullering* indføres, men heller ikke den kom i den følgende Krigsperiode til Fuldstændighed og Barighed. Af Fortegnelser over de i Møllerne Indførte sees rigtignok, at man nu fik for Danmark, i Hoved: Møllerne 4,620 og i Extra- og Ungdoms-Møllerne 3,198, ialt for Danmark: 7,818; for Norge ialt: 8,264 (for dette Rige findes nemlig ingen saakaldte Extra- og Ungdoms-Møller); men det viste sig snart at disse 16,082 Mand for begge Riger (hvoraf Norge skulde bidrage 446 mere end Danmark) kun tildeels vare til i Møllerne d. e. paa Papiret. Og ligesom denne Indretning overhoved ikke for det første fik den ene afgjørende Indflydelse paa Flaadens Bemanning, i det Hverving, ja endog Presning, endnu i Krigen fra 1709—1720 hyppig brugtes og var nødvendig, saaledes viste Norge sig heller ikke istand til virkelig at kunne nedsende et saadant Antal, som deroppe paa Papiret kunde indsamles. Landets affides Beliggenhed, dets store Udstrækning høit imod Nord, med en spredt Befolkning, gjorde, at man aldrig havde Mandstabet ved Haanden naar det skulde bruges, og at det altid var forbundet med store Vanskeligheder og Bekostninger at hente dem den lange Vej ned. De norske Indrullerede anvendtes derfor ogsaa saa meget mueligt i Norge selv, til hvis Kyst-Forsvar den i Christianssand stationerede Galei-Flotille udkrævede en betydelig Besætning. En udtrykkelig Bestemmelse i denne Henseende habes fra en tidligere Tid med Hensyn til Mandstabet fra Nordlan-

dene*). Disse til et andet Klima og en fra den danske meget forskiellig Levemaade vante Sømænd vare ikke blot udsatte for Sygdom, men endog for en høi Grad af Dødelighed under deres Ophold i Danmark, eller i forandrede Climater; hvilket uidentvielt, skændt i ringere Grad, ogsaa var Tilfældet med andre norske Matroser.**)

Ved den allerede forhen nævnte Krig med Sverrig, fra 1709 til 1720, blev den nye Indrullering strax underkastet en Prøve, som den ikke tilfredsstillende bestod. I Maret 1709 indkaldtes fra Danmark de Indrullerede i et Antal af mellem 2300 og 2700, og fra Norge mellem 1200 og 1360; i Maret 1710 befalede samtlige brugelige Indrullerede udstrevne, men hvormange der i det Hele mødte, og hvormange der mødte fra hvert af Rigerne, derom habes ingen Oplysning. Af Flaadens Regnskaber sees, at der dette Aar lønnedes 10,000 Maanedstienere af Matrosklassen. Af disse havde i Tienesten fra 1709, i det angivne Forhold (det dobbelte Antal Danske imod Normænd) henved 4000; men de øvrige 6000 tilveiebragtes ikke alene ved Indrulleringen. Der sendtes Officierer til Holland og England for at antage (det maatte ikke hedde at hverve) Matroser. Fra 1711 til 1714 foretoges hvert Aar Hvervinger deels i Holland, deels i Hamborg og Holsteen, men især i Slesvig. I Maret 1712 begyndtes imidlertid saa sildig paa Hvervingen, at den ingen Fremgang havde, og man maatte, for at faae Flaaden bemandet, i Hast samle Folk

*) Ved Resol. d. 13. Juni 1776 befalede, at der ikke skulde skee Udskrivninger i Nordlandene undtagen i Krigstid, og de derfra udstrevne Folk da tiene paa Gallei-Flotillen i Frederiksbørn; jfr. Grde 4 Bd. S. 246.

**) Den ombord i Linieskibet Prinds Christian Frederik, under dets sidste Togter, 1807 og 1808, mellem dets norske Mandskab udbrødte ondartede Sygdom, antoges saaledes at finde Næring ved den Normanden eiendommelige Piemvee, hvorved Legemet disponeredes for Sygdommen. (See Archiv for Søværnet, 12. B. S. 177.)

paa de danske Der, udskrive Fiskere, som hidtil havde været slaaede,*) og »presse uden Forskiel« i Kiøbenhavn alt derværende Mandskab, som lod sig bruge tilføes.**)

I alle disse Aar, fra 1711 til 1714, hører man intet til Udskrivning eller Hverving i Norge til Hovedflaaden. Den norske Galei-Flotille, og af og til fornøden Completering af Besætningen paa de til Eskadren i Nordsøen hørende Linieskibe og Fregatter, medtog uidentviol hvad der i Norge kunde udskrives og hverves; saa at intet derfra kom Hovedflaaden i Østersøen til Gavn.

Det maa her i Almindelighed bemærkes, at en Deel af det til Orlogstieneste dueelige norske Sø-Mandskab maatte til Kystforsvaret forblive i Norge selv. Til de norske Galeier og Skærbaade brugtes en stor Bemanding, hvoraf et ikke ringe Antal maatte være Søfolk.***) Desforuden krydsede sædvanlig under Rigernes Søkrige en dansk Eskadre i Nordsøen, Skageraget eller ved de norske Kyster, deels for at vedligeholde Forbindelsen mellem Norge og Danmark, deels for at beskytte Gøffardie-Farten mod fiendtlige Krydsere og Kapere. Denne Eskadre udgjorde vel sædvanlig to til fire Linieskibe (men dog ogsaa stundom indtil mellem sex og syv) foruden Fregatter og Brigger. Ogsaa vare enkelte Orlogsskibe opslagne i Norge. Den norske Stations Havne vare især Christianssand og Frederiksbørn. Maaskee have hine Eskadrer for en Deel faaet deres Mandskab af den norske Udskrivning; at Mandskabet completeredes fra de norske Havne (af Christianssand, Stavørns &c. Hverving, som det hedder) kan være meget

*) Fiskerne, hvoraf altid endeel ere Familiefædre, ere, af let begribelige Grunde, de, som sidst udtages til Orlogstieneste.

**) Garbe, II. S. 250.

***) Den norske Galei-Flotille (Galleier og Skærbaade) vedligeholdtes indtil inob Slutningen af det forrige (18de) Aarhundrede, da de nu brugelige Kanonbaade fandtes hensigtsmæssigere. Allerede fra Christian IV.s Tid skal der have været et Gallei-Børst i Christianssand. (Garbe, I., 309).

rimeligt. Til den norske Galeiflotille og til Eskadren i Nordsøen er vel saaledes en stor Deel af de i Norge udtagne Søfolk bleven brugt.

Bægger man Mærke til, at (foruden den almindelige Afgang, som en activ Flaades Besætning i et Tidrum af fem Aar ved Fægtninger og andre Tilfælde er underkastet) Pesten desuden i disse Aar hiemsøgte den danske Hovedflaade, saa indsees, at der (naar det manglende Antal ikke erstattedes fra Norge) i Aaret 1715 ikke kan have været noget overveiende Antal Normænd tilbage i Marinen, selv om Nogen vilde antage at dette var Tilfældet i 1710. I det, ved tre store og følgerige Søslag, udmærkede Aar 1715 *) fik Flaaden endelig, som det lader, en Forstærkning fra Norge; men udentvivel er denne kommen saa sildig, at den ikke kunde deestage i det mindste i to af Slagene, efterdi Befalingen til at hverve 400 til 500 Mand deroppe først er udfærdiget den 29de Mai, og man var derfor atter nødt til at presse Folk i Danmark.

Det var iøvrigt ved denne Leilighed at en Afdeling af det Bergenhusiske Regiment, 88 Mand, gav det skionne og mindesværdige Exempel, under den store Mangel paa Matroser, at tilbyde at gjøre Tjeneste som saadanne. Deres Tilbud modtoges, men de forløvedes igien ved Aarets Ende.

Indrulleringen, der var udtømt med Aaret 1710, ydede under hele Krigen ikke flere Folk. I Aaret 1716, hvervedes, foruden andetsteds, ogsaa i Norge, hvorfra i Juni ankom 600 Matroser. Normændenes Antal steg derved saaledes, at der i Aaret 1717, i en til Kongen indsendt Liste over den i Februar oplagte Flaades Mandskab (omtrent 10,000 Mand ialt, ogsaa Drengene indbefattet) anføres 3,207 Norske; fra Danmark og Holsteen var et Antal af 2,708, fra Hamborg 1282 Hvervede; om det faste

*) Den 24. April, 8 August og 24 September.

Mandskabs (Marstienernes) Nationalitet habes ingen Oplysning*).

Hermed ende Efterretningerne om Mandskabet paa den danske norske Flaade i hiin Søkrig, som for en lang Tid skaffede Danmark baade Anseelse og overlegen Magt i de nordiske Farvande. Jeg har ikke kunnet finde, at den i denne Ti-Mars Kamp erhvervede Fordeel og Hæder er vunden i Særdeleshed ved norske Matroser. Af Flaadens Besætning, der varierede mellem 12,000 og 16,000 Mand (den Christiansandske Galeisflotilles Mandskab ikke medregnet) kan Normændenes Antal, da det var størst, nemlig i Maret 1710, ikke anslaaes høiere end mellem 5000 og 6000 Mand. Fra denne Tid var deres Antal aftagende i de næste 4 Aar, og skøndt det vel ikke kan paastaaes, at der i 1717 ikke var flere Norske, end netop de ovenfor anførte 3207; saa er det dog ligesaa lidt beviisligt eller rimeligt, at deres Antal kan have været i nogen betydelig Grad større. I de to foregaaende Aar vare de forstærkede med omtrent 1000 i Norge hvervede Matroser (som dog knap alle vare Indfødtte), og i den første Halvdeel af 1715 har der derfor paa ingen Maade været noget betydeligt Antal af Normænd paa Flaaden, hvis Bemanding, som sagt, udgjorde mellem tolv og sextentusinde Mand.

Giennem den lange Hærætte fra 1720 til 1801 førte Danmark ingen Søkrig, hvor Flaaden i det Hele kom til at virke. Enkelte Gange blev den udrustet, men kom ikke tilhøjs, og de saa krigeriske Affairer, hvori Flaget indvirkedes, udførtes af færre

*) Garbe, 2. D. S. 349. Det kan med Hensyn til det ringere Antal Danske imod Normændene for det anførte Aar, da færre Skibe vare udrustede, erindres, at hine, i Tilfælde af Permittering, vare de Første der kom i Betragtning, fordi de boede nærmere og hurtigere kunde møde, saafremt ny Indkaldelse behøvedes. Bemeldte Liste indbefattede ikke Mandskabet paa den Eskadre, som hele Vinteren laa under Krydsning.

Stille. Imidlertid udsendtes ikke blot hvert Aar Krigsfære deels til Øvelse, deels til Colonierne, og undertiden paa Beseiling o. dsl. men ogsaa havde man under de forskjellige Krige, hvoraf Europa, især mod Slutningen af det attende Aarhundrede, hiemsøgte, i visse Perioder stærke Escadrer i Søen; i de senere Aar, f. Ex. 1794, forenede med svenske. Jeg skal til Oplysning om, at der ingen væsentlig Forandring foregik i Tal-Forholdet mellem Danske og Normænd paa Flaaden, i det Tidrum mellem hiin Krigs-Periode og 1801, anføre en Deel Exempler paa Udskrivninger fra denne Tid.

Et Forsøg, som i Aaret 1723 var gjort paa at kalde det under den foregaaende Krig aldeles tilgrunde gangne Indrullingsvæsen atter til Live, mislykkedes. Indrulleringen ophævedes ganske i Aaret 1726, og først 1739 blev den, ved Danneviold-Samsøes Bestræbelser, igien indført.

De nye norske Muller bleve ogsaa denne Gang omfangsrigere end de Danske; men en vigtigere, og meget væsentlig, Forskiel mellem begge var, at det kun var i de Søvantes og Usovantes Classer, at de norske Bister havde deres overlegne Styrke, medens Antallet af Heel- og Halvbefarne var overveieende i de Danske.*) Saaledes var af 17,151 Mand, som i Aaret 1776 fandtes i Hovedrullerne, og hvoraf 5,584 i de danske, og 11,567 i de norske, Fordelingen i de forskjellige Classer følgende:

Heelbefarne. Halvbefarne. Søvante.

I de danske Muller 2168 1503 1913

i de norske — 1999 1294 1816.

Resten vare Usovante. I Aaret 1777 var hele Antallet i Norge 12,452, der vare fordeelte saaledes:

Heelbef. 1823, Halvbef. 1107, Søvante 9522.

*) Classificationen er nemlig følgende:

1. Heelbefarne.
2. Halvbefarne.
3. Søvante.
4. Usovante.

I øvrigt gik det med Udskrivning til Tjenesten ligesom tilforn. Af det færre Antal Indrullerede i Danmark udfikres i Almindelighed enten flere end af det større Antal i Norge, eller ligesaa mange som der. Da Flaaden i Anledning af det truende Forhold til Sverrig i Aaret 1743 udrustedes, fik Indrulleringen i Danmark Befaling at stille 3150, og den i Norge 2180; men af 1400 Udfikrede i Christiansands Stift udebleve 463, hvorfor hele Antallet af norske Matroser ikke blev høiere end 1717, eller omtrent halvandet Tusinde færre end de Danske.

Til et Togt mod Algier udfikres i Aaret 1746: i Danmark 280 Mand og i Norge 450. Men i Aarene 1749, 1751, 1752 og 1756 udfikres alene af Danmark til forskjellige Togter, resp. 820 Mand, 100, 160 og 1450, og kun i det sidste Aar (1756) maatte Districterne i Norge tillige levere 772 Mand til det faste Mandsskabs Divisioner *).

Aar 1757 udfikres 400 Mand i Danmark, og 200 i Norge; Aar 1758 udfikres 2076, hvoraf ifkun de 846 fra Norge; Aar 1759 udfikres 3560, hvoraf 260 Normænd; Aar 1761 udfikres 550 i Norge og 450 i Danmark, samt desuden i Norge 80 Mand til Tjeneste ved Divisionerne **); Aar 1769 udfikres 3300, af hvilke 750 fra Norge; Aar 1779 udfikres 1313 fra Danmark og 2187 fra Norge, og saaledes fremdeles afvekslende, i det Fleertallet af de Udfikrede oftest kommer paa dansk Side.

Den Paastands Urimelighed, at det *„isærdeles“* var med

*) Om Sammensætningen af det faste Mandsskab til de forskjellige Tider findes hos Garde, med Undtagelse af den ovenfor S. 346 anførte, ingen Oplysning. Man seer at ogsaa Normænd have hørt dertil. Ved det i 1776 i Frederiksbavn oprettede Matroscompagnie ere sandsynligviis Normænd udelukkende bleven anvendte.

**) I Sommeren 1762 var en dansk Flaade af 14 Linieskibe og 8 Fregatter i Østersøen i Anledning af den ved den russiske Keiser Peter III. begyndte Krig mod Danmark. Om Udskrivninger af Søfolk i begge Riger for hiint Aar, findes ingen Efterretninger.

norske Matroser, Flaaden bemandedes, vil nu enhver kunne bedømme, og danske Sømand tør vel fremdeles med fuld Frie tilregne sig det gode Omdømme, vor Marine stedse nød, ogsaa efter Opløsningen af Forbindelsen med Norge. Den norske Sømands Bravhed og Dygtighed er dermed aldeles ikke negtet eller stillet i Skygge; den er velbekendt og fortjener ikke mindre Roes end den Danske.

I det sidste store Søslag, Marinen lige fra hiin Tid indtil vore Dage har leveret, Slaget paa Kiøbenhavns Bred 1801, havde Normændene for det meste ingen Deel. Det var Danske, og af dem især Kiøbenhavnere, der fra Skibene forsvarede deres By mod Nielson, ligesom deres Forfædre 1659 forsvarede den mod Carl Gustav fra Boldene, og alt i en ældre Tid (under Rich og Philippa) tilføjes havde fordrevet Tydskerne fra den vordende Kongestad.

Fra 1801 til 1807 fandt aarlig en Deel Udskrivninger Sted, fornemmelig af Danske (see Gardes Efterretninger 4de Bd. S. 378, 384, 387, 392, 400, 405).

Fra 1807 til 1814 (i Krigsaarene) skjøttede i Hensyn til Forsvarsvæsenet, hvert af Rigerne sig selv. Ikkun i Krigens første Halvaar (den sidste Halvdeel af 1807) bestod en Deel af Besætningerne paa de to Linieskibe Prinds Christian og Lovisa Augusta af Normænd. Disse Skibe vare nemlig indtil Efteraaret 1807 i Norge, hvor det ene havde overvintret og det andet var ankommet fra Kiøbenhavn om Sommeren, efter et Øvelsestogt i Nordsøen med Spradetterne. Efterat være komne ned til Kiøbenhavn i December 1807, gjorde begge Skibe et kort Krydstogt i Østersøen. Ved Hiemkomsten oplagdes Lovisa Augusta og gik siden som ubrugeligt ud af Flaaden. Men Linieskibet Prinds Christian gik atter med Convoi til Norge og krydsede i Skagerag indtil Marts 1808. Dets tidligere Skæbne og dets hæderlige Affaire ved Seiladsen til Store-Belt, er velbekendt. Tidligere end denne Affaire

havde det, formedelst den ovenfor (S. 347 Note) omtalte Sygdom, ilandsat 200 Mand i Helsingør og deraf faaet frisk Mandskab.

Om Forholdet mellem Dansk og Norsk af Mandskaberne paa de dansk-norske Orlogsslaader, hvis Bedrifter man har villet fraskrive det danske Folk, maa dette være nok. Lige saa vel som en Normand kan falde paa, at ville drage den største Deel af denne Danmarks Riges ypperste Prydelse over til sit Fødeland, lige saa vel, og fast med lige saa stor Ret, kunde det falde en Tydskler ind at ville drage en Deel deraf til sit. Thi saa lidet som det kan negtes, at Normænd strede under det danske Flag, ligesaa lidt kan det fragaaes, at dette samme Flag ofte og i dets meest glimrende Tider til Orlog og saa har vaiet over Tydskere og Hollændere. *) Men hvortil en sliq isoleret Betragtning af Matrosernes Landsmandskab, ligesom en Marines Godhed og Held alene beroede paa dem, eller ligesom Normændene vare fødte Orlogsmatroser og ikke først ved at giennemgaae Skolen i den danske Marine, og stadig paavirkedes af den i Marinen herskende Mand, uddannedes dertil? Det danske eller dansk-norske Søværn som en Heelhed er det, al Noes og Berømmelse tilkommer. Norge har dertil ydet sit Bidrag; det var jo forenet med Danmark og har sin Deel i Hæren. Men Søværnet er skabt af en dansk Konge, det er fremmet og styret af danske Konger og Mænd, dets Flaader førtes af danske eller i Danmark oplærte og dannede Officierer, og paa dets Skibe savnedes aldrig danske Matroser. Som

*) Ogsaa Dannebrog har en Normand villet paastaae, egentlig er det gamle norske Flag, i det han har villet vise, at det gamle Danske var guust med blaat Kors. (Se Samlinger til det norske Folks Historie, 4de Bd. S. 528, Noten.) Men denne urimelige Paastand har fundet en grundig og tilstrækkelig Giendrivelse i Norge selv. (Se N. Keyser: Historisk-heraldisk Undersøgelse angaaende Norges Rigevaaben og Flag. Christiania. 1842).

vi have seet stode de ikke tilbage for Normændene i Antal; hvor paa staae, at de stode tilbage for nogen i Dygtighed, Række eller Iver i Fædrelandets Tjeneste?

De Danske have, efter Tabet af den ældre Orlogsskade, og efter Adskillelsen fra Norge, bygget en ny Flaade: Linieskibe, Fregatter, Brigge og mindre Krigsfartøier. Danmark har ved denne Flaade og ved de dædige Fok, hvormed det kan bemande den, vedligeholdt sin Stilling som europæisk Sømagt. Det er ingen blind eller eenfidi National-Forsængelighed, hvorpaa Fædrelandets Tillid til sit Søværn, og Udlandets (ikke blot Tydskernes) fordeelagtige Mening derom, grunder sig. De have seet Riendsgierninger derfor saavel i ældre Krige, som i hiin nyere, da et tro- løst Overfald, og troløs Politik, stille Danmark ved sin gamle Flaade og tilsidst ved Norge, medens danske Sø-Officiers og dansk Sømandskabs Dygtighed vidste med et hurtig skabt midler- tidigt Søværn at beskytte de fædrene Ryster og tilsvie en over- mægtig Fiende sødelig Skade. Dersom saavel disse, som Danstes tidligere Bedrifter tilføes skulde af en Enkelt være bleve udkæbede paa en latterlig og overdreven Maade, saa falder dette kun tilbage paa den Enkelte selv. Nationen har aldrig samtykket eller deel- taget i slikt Storpraleri. I at skænke det fordm fælleds Sø- værn den tilbørlige Roes, deri have Normænd i sin Tid fuld saa meget deeltaget som Danske, og deri var Billighed, ingen een- sidig National-Forsængelighed. Men naar Hr. Prof. Munch tillægger den Norske Sømand ikke blot den Roes, der tilkommer ham, men uretellig tilegner ham endog den største Deel af den Danstes, i det han tillægger Normanden i Særdeleshed Fortie- nesten af den danske Flaades Bedrifter, saa er det jo netop ham selv (Hr. Prof. Munch) der er national-eensidig og forsængelig.

Bestydning for Eenfidi og National-Forsængelig- hed er, ogsaa i Almindelighed, en høist forunderlig Bestydning i denne Forsatters og Ligefindees Pen:

Quis tulerit Gracchos de seditione querentes?

At den danske Nation har ydet sine Sømcænd den fortiente Roes (en Roes, der lige saa fuldt ydes dem af alle andre Nationer) hvorledes kan det kaldes eensidig National-Forsængelighed? Men naar en Normand negter Dansken denne Roes, for at tilegne sin egen Nation den, hvad maa det kaldes?

E. D. M.

Flodseiladsen i de forenede nordamerikanske Stater.

(Dr. Lardner's Railway Economy).
(Mec. Mag. April 1850.)

Flodseiladsen i de forenede nordamerikanske Stater staaer i Forhold til Territoriets Udstrækning. Landet øst for de alleghaniske Bjerge, de atlantiske Stater, gennemstrømmes af en Mængde Floder, større og mindre, der alle ere seilbare for Skibe af betydelig Drægtighed. De fornemste Floder ere Hudson, Delaware, Susquehannah, Connecticut, Potomac, James, Roanoke, Savannah, Atamola og Alabama. — Landet vest for bemeldte Bjerge vandes af Mississippis og dens hundrede Bifloder, seilbare for store Skibe paa flere tusinde Qvartmile.

Foruden disse indre Flodcommunicationsmidler, yder den udstrakte Kyst, der strækker sig omtrent 4000 Qvartmiil fra St. Lawrencebugten til Mississippis Delta, en vid Beilighed for Transport tilvands, indstaaet som den er overalt med naturlige Havne og inddæmmede Bugter, bebræmmed af Øer, der danne Sundes, udslydende Næs og Forbjerge, der indeslutte Arme af Havet, i hvilke Vandfladen er værnet mod Oceanets Dyrking, og som, hvad den indre Seilads angaaer, ere at betragte som Floder og Søer. I det Indre fuldstændiggjøre Nætter af Ferskvandsløber Communicationslinierne.

Fra Aaret 1808, da den første praktisk-nyttige Dampbaad i Verden blev sat paa Hudsonsfloden for at gaae imellem Ny-York og Albany, fra den Tid lige til nu, har denne Flod været Skuepladsen for de mærkværdigste Forsøg i Locomotionen tilvands.

Hudsonsfloden udspringer i Nærheden af Champlain = Søen, og dens Løb er næsten en ret Linie 250 Qvartmiil sydefter, indtil den strømmer ud i Havet ved Ny-York. Flodtiden mærker man lige til Albany, 150 Dm. fra Ny-York; ovenfor denne By begynder Floden at trække sig sammen. Ad denne Flod transporteres Staten Ny-Yorks og Søerne Ontarios og Gries Producter til Byen. Seiladsen er meget levende paa denne Flod, fra hvilken Dampskibene endnu ikke have fortrængt Seilskibene. — Med et Par Ord ville vi omtale Dampseiladsen paa denne Flod, ikke blot for den uhyre Handels Skyld, den tjener, men fordi den kan betragtes som Typus for de fleste Nevirer i de atlantiske Stater.

For Dampskibene paa disse Floder fordres ikke anden Styrke eller Stivhed end nødvendig for at de kunne flyde og udholde en progressiv Bevægelse giennem Vandet. Da de ikke skulle støvne et aabent Havs oprørte Overflade, have de hverken Takkelage eller Seil, og ere byggede med udelukkende Hensyn til Hurtighed. I Sammenligning med søgaaende Dampskibe ere de spinkle og svage i deres Bygning, meget lange i Forhold til deres Brede, og af meget ringe Dybgaende.

Dette har betydelig Indflydelse paa Maskineriets Stilling og Form: da Maskineriet nemlig her ikke skal dækkes imod en stærk Søgang, er det stillet paa Dækket paa en forholdsmeessig høi Plads; — istedetfor søgaaende Skibes Cylindre af stor Diameter og kort Slag, benyttes her Cylindre af en forholdsmeessig lille Diameter og et langt Stempelslag. Sjelden bruges to Maskiner. En enkelt Maskine anbragt midt paa Dækket driver en Krumtap paa Aksen af de uhyre Skovhjul. Disses betydelige Størrelse og den Hurtighed der meddeles dem, gjør, at de kunne virke som Drev og bringe Maskinen giennem dens døde Punkter med en kun lidet

mærkelig Ueensartethed i Bevægelsen. Stempelslagets Bængde gjør at man kan anvende Expansionsprincippet med særdeles Virkning.

Dampskibene, som nu befare Hudson, ere store pragtfulde Skibe, og Maximum af deres Dybgaaende $4\frac{1}{2}$ feet. Uptøringen er Alt hvad man kan tænke sig af Pragt og Overdaadighed: Silke, Fløiel og de kostbareste Lepper, Speile af uhyre Størrelse, Forgyltning og udstaaret Arbejde; selv Maskinrummet er i nogle af dem beklædt med Speile, og i eet af dem, Allida nemlig, er Endevægen i Maskinrummet et eneste stort Speil.

Alle nyere, større Dampskibe kunne tilbagelægge 20—22 Qv. Miil i Timen, og gaae i Giennemsnit uden Anstrengelse 18 Qv. Miil i Timen, hvilket ialmindelighed opnaaes ved at Riedlerne ere istand til at holde Damp af 40 til 50 Punds Tryk over Atmosfæren, og ved at der pustes til Ilden med Vifter der sættes i Bevægelse ved en uafhængig Maskine.

Det bør bemærkes her, at denne store Forøgelse i Hurtighed kun opnaaes ved et uforholdsmæssigt Forbrug af Brændsel, idet hvad der medgaaer til at faae Blæsebælgene til at frembringe en tilstrækkelig levende Forbrændelse er uforholdsmæssig mere end den ved den opnaaede Hurtighed forøgede Modstand; i enkelte Tilfælde har saaledes en forøget Hastighed af 3 eller 4 Qvartmiil i Timen paa 18 Qvartmiil næsten forøget Kulforbruget tredobbelst.

Expansion anvendes ialmindelighed, men for at forebygge den Ujævnhed, hvormed Stemplet virkede paa Krumtappen, er det ikke fundet praktisk anvendeligt at affkøle Dampen paa kortere end den halve Slaglængde. Efter et Arrangement af Capitain Erickson, arbeides med Dampen successive i 2 Cylindre af forskjellig Størrelse, saaledes at det ene Stempels Virksomhed ikke svækker det andet, og at, uagtet Dampen expanderes 20 til 30 Gange dens oprindelige Volumen, Krumtappens Virksomhed er endnu mere eensformig end i den almindelige Krumtapmaskine, endog naar der arbeides uden Expansion. Efter anstillede Forsøg med en Maskine paa 10 Heste skal Forbruget af Kul derhos kun have været $1\frac{1}{2}$ Pund pr. Time pr. Hestekraft.

Hvad Seiladsen paa de østlige Floder angaaer, maa det bemærkes, at i de sidste 10 Aar ikke er hændt en eneste Sprængning, og det uagtet cylindriske Riedler af 10 feet Diameter og forfærdigede af $\frac{5}{16}$ inch. tykke Plader ialmindelighed bruges med et Damptryk af 50 Pund over Atmosfæren.

De deelte (split) Skovler have maattet vige for de almindelige hele, men disse anbringes for det Meste veselsviis nærmere ved og længere fra Centret. For det Meste bruges Træeger med støble Jernnaber.

Dampen bruges ialmindelighed med Expansion, og Indladnings- og Udladningsventilerne sættes i Bevægelse uafhængig af hinanden. En særskilt Maskine benyttes for at sætte Blæsebølgene igang, og for hver Riedel habes en cylindrisk Distebløsebølg. Nogle af disse Blæsebølge ere 10 Fod i Diameter og drives af en Krumtap paa deres Axe, der sættes i Bevægelse af den lille uafhængige Maskine.

Et af de nyeste Floddampskibe „the New World” har en Cylinder af 76 inch. Diameter og 15 feet Slag. Dampen i Riedlen har et Tryk af 40 Pund, og affkøres paa halv Slaglængde. Hjulene, som ere 45 feet i Diameter, gjøre 16 Omdreininger i Minutet. Hjulomkredsens Fart i en Time vil saaledes vare 25 Qvartmiil, eller, i Virkeligheden, 20 Qvartmiil i Timen. Stemplets Overflade, 4536 Kvadrat- inches, multipliceret med Slagets Længde $\times 2$, eller med 30, og Produktet atter med 16, Antallet af Omdreininger i Minutet, og dette atter med 40, Antallet af det effective Tryk pr. Kvadrat-inch, giver $87,091,200$ Pund hævet 1 Fod i Minutet, eller, efter den almindelige Beregningsmaade, $\frac{87,091,200}{33000}$, en Hestekraft for dette Dampskib af $2640 \div$ Afdrag for Friction ic.

Forøggelse i disse Skibes Dimensioner og af deres Maskinkraft har haat en betydelig Brændselsbesparelse tilfølg. Den Bøthed hvormed disse oberordentlig lange og smalle og kun lidet dybgaaende Skibe gaae giennem Vandet er meget mærkelig. Erfaringen har viist, at Modstanden pr. Kvadrat-feet af den nedsænkede Midtskibssection ikke

mærkelig forøges ved Skibets forøgede Længde og den deraf følgende forøgede Overflade og Friktion.

Et practisk Beviis paa det Deconomiske i denne Forøgelse af Kraft og Dimensioner, er, at Rhyderne af Hudsons Dampbaade have nedsat Fragten, altsom de gjorde Skibene større. For Dieblisset kunne Passagerer blive befordrede i et svømmende Palads omgivet af det pragtfuldeste Hotels Bequemmeligheder og Luxus med en Fart af 20 Qvartmiil i Timen, for knap $\frac{1}{2}$ Penny pr. Qvartmiil.

Det er ikke ualmindeligt, om Sommeren at træffe Personer ombord paa disse Skibe, der have taget Pladser for en vis Deel af Saisonen istedetfor som ellers at etablere sig i et af Hotellerne i Stæderne eller paa Strandveien. Deres daglige Udgifter ombord ere:

	Sh.	d.
Fragt	2	2
Udelukkende Benyttelse af Stadsværelse ic.	2	2
Frokost, Middagsmad og Aftensmad	6	6

Hele daglig Udgift med Opvartning og 150 Qv.

Miles Reise med en Fart af 18 til 20 Qvm.

i Timen 10 10.

Et slikt Dampskib af 1ste Klasse kan nogenlunde sammenlignes med en Thames wherry, men det er over 300 feet langt og 25 eller 30 feet bredt; over dette et Plankedæk der gaaer flere Fod udenfor paa begge Sider af Baanden samt For og Agter, ligesom en Flaade 250 til 350 feet lang og nogle og 30 eller 40 feet bred. Paa dette Dæk er opført en aflang, retvinklet Træbygning 2 Etager høi. I Skibet og under bemeldte Dæk er indrettet et langt smalt Lukaf med Koierækker paa hver Side, 3 eller 4 Rader høie; midt paa dette Underdæk er sædvanlig et aflangt retvinklet Rum for Maskineriet, hvilket Rum gaaer op igiennem Bygningen paa øverste Dæk og er giennembrudt paa en vis Høide over samme af Skovlularen.

For det Meste drives disse Hjul ved en enkelt Maskine, men undertiden af 2; Diametren af Hjulene varierer, efter Baadens Størrelse, mellem 30 og 40 feet. I det omtalte Ruf er en prægtig Sal for Damerne og de Herrer der ere i Selskab med dem. Ovenover, i øverste Etage, er en Række smaa Sovelamre, smukt udstyrede for dem, som mod en lidt større Betaling ønske særskilt Plads. Det nedre Rum benyttes sædvanlig til Spise- og Frokostbærelse.

I nogle Baade fremdrives Hjulene af 2 Maskiner, der staae paa det Dæk der gaaer udenfor begge Sider, hvert Hjul fremdrives af en uafhængig Maskine og med hver sin Axe, hvorved da hele Rummet i Baaden fra For til Agter bliver aldeles frit i en Længde af 300 feet.

Ved Signaler af forstieelliglydende Klokker styres Maskineriets Arbejde.

Sydvestkysten af Louisiade.

(Extract af en Skrivelse fra det engelske Krigsskib Rattlesnake, Octbr. 1849.)

(Naut. Mag. Juli 1850.)

Stod mod Den Røde for at søge Ankerplads ilæ af samme; men den lave lille Ø fandtes at hænge sammen med Mossel Island ved et uafbrudt Rev, udenfor hvilket intet Lodskud kunde faaes. Stod vesterefter langs den nordlige Side af Rebet i det Haab at finde en Giennemgang til det smule Vand indenfor; men fandt ikke engang en Giennemgang for en Baad. Ved Solens Nedgang udfør Peron Island, bleve nødt til at staae tilsees. Dagen efter slap ind gennem Rebet ved Peron Island gennem en Abning kun lidt over en Kabellængdes Brede, Dybden varierende fra 20 til 15 Favne, men fuldt af landløse Skr. Fandt en god Anker-

plads ilæ af en tør Sandbanke paa den vestlige Pynt af Revet. tæt ved en Ø, hvorpaa vi saae to Landsbyer og en Mængde Indbyggere.

De Indfødte vare i Begyndelsen frygtsomme, men kom Da-gen efter ud til os i deres Canoer, som kun have en enkelt Ud-lægger og Maattefeil der stilles op ved Stænger, uden at Fald eller anden Takkelage bruges, idet Vindens Kraft alene spænder Seilene fast til Stængerne. Vi fik Yams, Plantaner, Bananer og grønne Kokosnødder.

Et Par Dage efter gik vi iland og færdedes med Indva-erne, men turde dog ikke bove os ind paa Den giennem det tykke Jungle ved Stranden. Vand fik vi af en Åa, vi opdagede paa S. D.=Siden af Den.

Canoerne kom nu daglig ud til begge Krigsskibene (Mattle-snake og Bramble) for at tilstuske sig Baandjern, som de lode til at sætte større Priis paa endogsaa end Ører.

Den 3die Juli detacheredes Travailen og den anden Cha-loup for at undersøge, om der ved den sydlige Kyst af Johannel Island fandtes nogen Giennemgang for Mattle-snak, som imidlertid var gaaet tilankers ilæ af en Sandbanke S. for Chamolet Island. De i den anden Chaloup optog Kysten fra S. D.=Pynten af Johannel Island, til en lille Ø paa den sydvestlige Kyst. Denne lille Ø er Vestpynten af en temmelig rummelig Havn, dyb over-alt, med Undtagelse af den nordvestlige Deel, hvor et Flek stræk-ker sig langt ud fra Kysten mod Den. De bemærkede en heel Deel Indfødte oppe paa Bakkerne, men havde intet Samkvem med dem. Da de fik Øie paa et eneliggende Huus i en lille Vig paa N.-kysten, gik Lieutenanten iland selvanden og en bevæbnet Matros. Det befandtes at være en Fiskerhytte. Ved Solned-gang gik de tilankers under en Pynt tæt inde ved Land samtidig med Travailen omtrent 30 Fod fra den. Den 4de Juli ved Dag gry lagde 3 Canoer til Chaloupen, som vi gave os til at handle med, da vi blandt Mandstabet fandt flere Bekjendter. Ime-dens Folkene i Chaloupen vare beslektede med at nedtage Megn-

seilet, bemærkede jeg at de 3 Kanoer (med 10 Mand i hver) lagde sig rundt om Chaloupen, og af en af de Indfødtte prøvede Styrke med Quarttermesteren, medens nogle Andre grebe efter min Flint og Taske, og Lieutenanten gav derfor Ordre, til at hvide Ankeret op og vrille Chaloupen hen til Travailleurs. Derpaa sprang de Vilde i den forreste Canoe i Vandet med Chaloupens Fangeline, og søgte at hale den iland. Da Ankeret var hevet ind i Baaden, slog en af de Vilde efter Manden forude med en stor Steenøxe, og i det Samme en Anden efter Quarttermesteren. De kastede nu ogsaa med Spyd, hvorpaa Lieutenanten skød sin Brøse af paa en af dem, der faldt. En af Folkene blev nu truffet af et Spyd i Armen, hvorpaa de Indfødtte udstødte et Seiershyl; da Travailleurs imidlertid havde begyndt at fyre, vrillede de Vilde afsted i største Hast. Fra Englændernes Side var ingen Anledning givet til disse Fiendtligheder.

Bugten er fuld af Skær.

Sydkysten af Sydosøen indtil Halsøen Conde, fuld af Fleu og landsløse Coralbanker.

God Ankerplads ikke af Duchateau Øsland; her ender Hevbarren, og rene Løb findes tilføes imellem Hevene, der omgive Øgrupperne som danne Sydvestsiden af Louisiade.

Udter ombord i Skibene, og gik til Duperre Øslands som de optog.

Stærke Strømninger gjorde at de vare 12 Dage om at gaae fra Duperre Øslands til Bruinie Øslands udfor S. D.-Kysten af Ny-Guinea. Her fandt de god Ankerplads.

Paa den største blandt Bruinie Øerne saaes 2 Landsbyer og mangfoldige Indbyggere, og de kom med den største Tillid ud til os for at tuske. Ogsaa fra det faste Land kom mange ud til os i Catamarans, byggede af 3 Stykker sammenbundet let Træ, som de paa Madras, og af forskiellig Størrelse, nogle kun til een Person, andre tilstrækkelige til at rumme tyve Mand foruden Vams og Cocosnødder til Tuskning. Nogle Smaakanoer havde de ogsaa

med een Udlægger og Seil af Cocosblade paa Stænger opreiste fra forskiellige Punkter i Canoen. En større Canoe førte 25 Mand.

Den 4de Septbr. ankrede under Dufaire Island i Gul de Sac de l'Orangerie, hvor vi havde venligt Samkvem med de Indfødte.

Den 10de Septbr. forlode Gul de Sac, og naaede en Pynt som blev kaldt Nedscar, med en Ankergrund tæt ved. Et circa 12800 Fod høit Bjerg inde i Landet, det højeste af den hele Bjergkæde vi saae, blev kaldt M. Dumont d'Urville.

Fra Nedscar Pynt til Cap Possession, og derfra til Cap York, dybt Bandede tværs over ad Blighs Indløb, udfor hvilket Lodstud paa 66 Favne, aftagende som de nærmede sig Bramble Bay, ilse af hvilken er god Ankerplads. Ankrede ved Cap York d. 1ste October.

Selvantændelse af Kul*).

(Naut. Mag., Juli 1850.)

Vi ville her blot omtale Skibe og Fartøier ladede med Kul, og som der er gaaet Id i, og den store Udstrækning Dampseiladsen har faaet, har da meget væsentlig forøget Antallet af Skibe ladede med denne Artikel, og eftersom det er af største Bigtighed at Kulene i rette Tid ankomme ved de mangfoldige Depoter hele Verden over, er det klart, at Udeblivelsen af samme, maa afstedkomme de vigtigste Følger. Alene denne Grund er tilstrækkelig til at faae os til derpaa at anvende den største Omhu og Forsigtighed; men naar vi derhos tage i Betragtning det Tab af Skibe og Menneskeliv dermed er forbundet, bliver Sagen af endnu større Bigtighed.

*) Efr. d. Tidst. 3die Bd. Pag. 250 sqq. 4de Bd. Pag. 279 sqq.

Ocean Queen, Capt. Jewell, af 737 Tons Drægtighed, fuldlastet med Kul, bestemt til Cap, geraadede i Brand og gik op i Luer under $22^{\circ} 30'$ S. Br. og 53° D. Lgd. den 23de December 1849. Capt. Jewell havde Mistanke om at Kullene havde antændt sig selv, to Dage inden Katastrophen, og vilde skaffe sig Visshed i saa Henseende. Da Lugerne bleve tagne af, brøde Flammerne frem, og Alt blev nu anvendt for at qvæle Ilden. Saa saare imidlertid man indsaar at dette var umuligt, greb Capitainen de meest energiske Forholdsregler for at redde Mandstabet Liv, ved at gjøre Baadene klar for den faresulde Reise, de skulde begive sig paa: Gæfvingerne bleve gjorte høiere ved Lærred, der blev godt forstøttet; et stort Forraad af Vand og Provisioner blev samlet tlligemed noget Ol, Wiin og Brændeviin, og forsynet med alt Fornødent forlod Capitainen og Besætningen Ocean Queen den 23de Decbr., som de brændende Master gik overbord, og kørte efter at de vare stødte fra, stod hele Skroget i lys Lue og sprang i Luften inden Baadene vare langt borte.

Da de befandt sig lige midt i Hjertet af S. D. = Passaten, blev det anseet umuligt at krydse sig op mod Vinden og gaar til den nærmeste Havn, Mauritius eller Bourbon, og Baadene — Capitainen i det ene og Næst-Commanderende i det andet Læringsfartoi med 7 eller 8 Mand i hvert, samt Travailleurs med Overstyrmanden og det øvrige Mandstab (13 eller 14 Mand), styrede ad Madagascar til. Det nærmeste Punkt var Cap St. Vincent lidt N. for St. Augustins Bay, peilende B. $\frac{1}{2}$ N. for Ocean Queen i en Afstand af 550 Qvartmiil. I to Dage fulgtes Baadene ad, men om Natten skiltes Travailleurs fra de to Kuttere. Disse bleve tagne op af et fransk Skib den 30te Decbr. Travailleurs blev ligeledes tagen op af et fransk Skib den 4de Januar 1850 ved Île aux Sables, beliggende omtrent 400 Qvartmile fra det Sted hvor Ocean Queen var brændt.

Anmelderen i Naut. Mag. meddeler følgende Exempler paa Skibe der i det sidste Decennium ere brændte op paa Søen ved at Kullene have antændt sig selv.

- 1) Det ostindiske Compagniskib, Dampskibet Madagascar, i det chinesiske Hav, den 19de September 1840; 57 Mennesker omkom.
- 2) Den amerikanske Dampfregat Missouri, ved Gibraltar, den 23de Aug. 1843. Mandskabet reddet.
- 3) Dampskibet Robert Napier, mellem Londonderry og Liverpool, den 24de Juli 1844. Besætning, Maskineri og Ladning reddet.
- 4) Dampskibet Grana Uile, April 1847; Capitainen og flere af Besætningen omkom.
- 5) Dampskibet Experiment, fra Sunderland til London, udfor Aldborough, den 30te April 1847. Alle Mennesker reddede.
- 6) Kulskibet Palestine, bestemt til Iden, under 26° S. Br. og 58° Ø. Lgd. Mandskabet gik i Baadene, og bleve tagne op af et Skib den 4de Febr. 1844.
- 7) Kulskibet Droimøre, udfor Cap, den 6te Aug. 1845. Besætningen reddet.
- 8) Skibet Royal Consort, udfor Calcutta, 12te Septbr. 1845.
- 9) Kulskibet Achilles, fra Leith til Calcutta, under 38° 50' S. Br. og 20° 30' Ø. Lgd., stevne ad Simons Bay, og Flammerne brøde ud, da Røgerne blevne aabnede; den blev lobet paa Land og sænket den 16de Septbr. 1845.
- 10) Kulskibet Erin, bestemt til Quebec. 14 Dage efter Afgangen mærkedes Ild ombord. Alle Mand gik i Bælt med at naae ned til Iden, men Flammerne sloge iveiret, og knap 2 Timer efter brændte det ud giennem Dækket. Mandskabet gik i Baadene og blev taget op. Juli 1846.
- 11) Kulskibet Mayfield, fra London til Bombay, den 28de Febr. 1848, udfor Severndroog. Besætningen reddet.
- 12) Emigrantsskibet Caleb Grimshaw fra Liverpool til Nordamerika, med 457 Personer, udfor Western Island den 4de Novbr. 1849. I 10 Dage rasede Iden omkr, da den sidste Deel af Passagererne blev tagen ombord af et andet Skib. 101 Mennesker omkom.

13) Ocean Queen, see foran.

14) Kulstibet Ben Bonond, fra Leith, udfor Ilden, d. 19de Febr. 1850, sænket, efterat det havde brændt 3 Dage omlø.

Blandt Skibe der have været ibrand og undgaaet Ødelæggelse nævnes:*)

15) Dampstibet Shannon, ved Plymouth, Decbr. 1846.

16) Krigsdampstibet Shearwater, Marts 1847.

17) Transpørtstibet Tortoise, ved Ascension. Efter 4 Døgn's Anstrengelse qvaltes Ilden. Marts 1847.

18) Kulstibet Madonna, fra Portsmouth til Ceylon, den 26de Septbr. 1845. Sat iland paa Table Bay den 3die Oct.

19) Kulstibet Lady East, fra Liverpool. Begyndte at brænde omlø den 14de Nov. 1845 udfor Uheen Head. Efter 5 Døgn's Anstrengelse dæmpedes Ilden.

20) Kulbarken Ann Grant, fra London til Bombay, den 30te April 1846 udfor Goa. Løbet paa Grund i Bombay Havn udfor Magagon og sænket.

21) Kulbarken Madura, under Losningen ved Ilden. Efter 3 Dages Anstrengelse slukket den 3die Decbr. 1846.

22) Kulbarken Abbotsford, fra London til Singapore, udfor Uheen Head, den 26de Decbr. 1849; Ilden dæmpet den 31te Dec. ved at sænke Stibet.

Foruden mange andre.

*) Kulantændelsen ombord paa Roxborough-Castle & London i 1833, menes at være det første Exempel.

Loddeforsøg paa store Dybder.

(Naut. Mag. Marts 1849.)

Smellem St. Thomas og Bermuda den 10de Juli 1848 under
25° 55' N. Br. og 66° V. Lgd.; ingen Strømning.

L. M. S.

Lod gaar 1. 50. 50.

100 Favne; Mellemrum af - 54.

200 — — — 1. 00.

300 — — — 1. 25.

400 — — — 1. 30.

500 — — — 1. 30.

600 — — — 1. 34.

700 — — — 1. 32.

800 — — — 1. 40.

900 — — — 1. 45.

1000 — — — 1. 51.

1100 — — — 1. 55.

1200 — — — 2. 01.

1300 — — — 2. 05.

1400 — — — 2. 13.

1500 — — — 2. 09.

1600 — — — 2. 12.

1700 — — — 2. 12.

1800 — — — 2. 18.

1900 — — — 2. 24.

2000 — — — 2. 27.

2100 — — — 2. 12.

2200 — — — 2. 30.

2300 — — — 2. 36.

2400 — — — 2. 35.

2500 — — — 2. 44.

	I.	M.	S.
2600 Favne; Mellemrum af	2.	44.	
2700 — — —	2.	55.	
2800 — — —	2.	55.	
2900 — — —	2.	54.	
3000 — — —	3.	58. *)	
3100 — — —	4.	19.	
3200 — — —	4.	41.	

	I.	M.	S.
Begyndt. . . Kl.	1.	50.	50.
Endt. . . —	3.	02.	24.

Hele Mellemtiden 1. 11. 34.

Den benyttede Vægt var 250 Pund Ballastjern.

De første 500 Favne Line var Massey's Dybdelodline, de næste 500 almindelig Haandlodline, de næste 1000 Favne 2 Dugter Dybdelodline, de næste 500 een Dugt Dybdelodline, og Resten Kabliauline.

Linen brakt paa omtrent 3250 Favne.

Imellem Western Island og Newfoundland's Banke d. 3die August 1848 under 41° 19' N. Br. og 44° 16' V. L. Gr., med 2 Knobs Stræmning N. V. t. V., i Timen.

	I.	M.	S.
Lod gaar	10.	52.	28.
100 Favne; Mellemrum af	=	48.	
200 — — —	1.	00.	
300 — — —	0.	55.	
400 — — —	0.	59.	
500 — — —	0.	52.	
600 — — —	1.	13.	

*) Denne pludselige Forøgelse kan ikke forklares.

				£.	M.	£.
700	Fabne;	Mellemrum	af	1.	27.	
800	—	—	—	1.	29.	
900	—	—	—	1.	36.	
1000	—	—	—	1.	32.	
1100	—	—	—	1.	47.	
1200	—	—	—	1.	51.	
1300	—	—	—	1.	54.	
1400	—	—	—	1.	56.	
1500	—	—	—	1.	57.	
1600	—	—	—	2.	02.	
1700	—	—	—	2.	02.	
1800	—	—	—	2.	06.	
1900	—	—	—	2.	07.	
2000	—	—	—	2.	11.	
2100	—	—	—	2.	17.	
2200	—	—	—	2.	18.	
2300	—	—	—	2.	13.	
2400	—	—	—	2.	12.	
2500	—	—	—	2.	21.	
2600	—	—	—	2.	22.	
2700	—	—	—	2.	13.	
2800	—	—	—	2.	33.	
2900	—	—	— (up for 2 line)	2.	55.	
3000	—	—	—	2.	29.	
3100	—	—	—	2.	28.	
3200	—	—	—	2.	24.	
3300	—	—	—	2.	33.	
3400	—	—	—	2.	49.	
3500	—	—	—	3.	07.	
3600	—	—	—	3.	28.	
3700	—	—	—	3.	38.	

	L.	M.	S.
Begyndt	Kl. 10.	52.	28.
Endt	—	12.	07. 55.

Hele Mellemrummet — 1. 15. 27.

Linen var lagt om Vinden, i Henseende til Tykkelse og Længder, omtrent i samme Forhold som i det forannævnte Forsøg.

Da hele Linen var løben ud, blev en Baad sendt hen til Skibet efter mere; men inden den kom tilbage brast Linen omtrent 300 Favn under Havets Overflade, efter at have holdt Baaden med Vinden næsten $\frac{1}{2}$ Time imod en 2 Knobs Strømning; hvilket bemærkes med Hensyn til at det er lige tvertimod den hidtil brugte Fremgangsmaade at vinde den smækrste Deel af Linen sidst om.

Samme Vægt anvendt som ovenfor.

Same Dag blev gjort følgende Forsøg med en Staaltraads-vire (efter Lieut. Mooney's Forslag) af 4000 Favnes Længde varierende fra Nr. 1 til 5, af total Vægt 661 Pund, bunden om en lille Vinde paa samme Maade, nemlig den smækrere Deel af Linen først paa; det vedhæftede Lod veiede 61 Pund*).

	L.	M.	S.
Lod gaar	9.	29.	27.
100 Favn; Mellemrum af	1.	39.	
200 — — —	1.	28.	
300 — — —	1.	18.	
400 — — —	1.	16.	
500 — — —	1.	09.	
600 — — —	1.	01.	
700 — — —	0.	59.	
800 — — —	1.	02.	

*) Et Paandlod havde maaffes været bedre.

	I.	M.	G.
900 Favne; Mellemrum af		0.	58.
1000 — — —		0.	58.
1100 — — —		0.	57.
1200 — — —		0.	45.
1300 — — —		1.	05.
1400 — — —		0.	57.
1500 — — —		0.	53.
1600 — — —		0.	49.
1700 — — —		0.	57.
1800 — — —		0.	43.
1900 — — —		0.	55.
2000 — brast ved Rykket		0.	54.
Begyndt	9.	29.	27.
Endt	9.	50.	20.
Hele Mellemrummet .	0.	20.	53.

Den største Vanskelighed ved disse Forsøg, isærdeleshed med Staaltraaden, er den stærkere Fart Vinden faaer naar man lader Bægten gaae, og hvorefter Linen drages hurtigere af end den særes ned, og bliver da revet over ved det Nyk den faaer, naar Vindens Fart sagtnes eller hen derimod, naar man ikke er overordentlig forsigtig. Det er saa temmelig hensigtsvarende at lade et Par Mand staae og trykke paa Forsiden af Vinden, dog med Seildugsflude for at beskytte Hænderne.

Ved dette Forsøg fandtes Temperaturen paa forskellige Dybder saaledes:

Barometret 30. 49, Luften 75°, Havets Overflade 70°.

paa 25 Favne 68°

50	—	64
100	—	59
200	—	55
285	—	50
350	—	49
600	—	46

I 1840 har Sir James G. Ross under $13^{\circ} 21'$ S. Br., $9^{\circ} 4'$ N. L., 900 Alm. Øst for St. Helena maalt Dybden af 5000 Favne eller 30000 Fod med en Vægt af 540 Pund; under $33^{\circ} 5'$ Br. og 9° N. L., omtrent 300 Qvartmiil N. for det gode Haabs Fjorbjerg maalt en Dybde af 2677 Favne i $49\frac{1}{2}$ Minuter. De første 50 Favne gik ned i en Fart af 7.1 Qvartmiil, de sidste 100 i en Fart af 2.4 Qvartmiil i Timen. De første 437 Favne gik ned i en enkelt Hvalline, de øvrige af de 5000 Favne i dobbelt gik ned i 3 slagne Skibmandsgarn.

Den oprindelige Maade at maale Havets Dybde var med et Blylod fastgjort til en Line, hvilken først i den senere Tid har maattet vige for bedre og hensigtsmæssigere. Deriblandt:

a) Franskmændene Coentre's i 1841: Denne Lodline bestaaer af en huul affortet Regle af Kobberbronce, $19\frac{1}{2}$ Tom. høi, omtrent 6 Tom. i Diameter ved Grundsladen og 2 Tom. ved Toppen. Metallet er meget tykt og paa en af Siderne er anbragt en Strimmel Glas for at Observator kan aflæse Skalen der er $11\frac{1}{2}$ inch. lang. En endeløs Skrue, som er Reglens Ase, virker paa en Viser. Denne Skrue gaaer gennem den øverste Deel af Reglen, og til den fremspringende Deel eller Skulderen er fæstet to smaa Ringer eller Finner perpendiculart paa hinanden. Disses Inclination mod Aksen varierer altsætersom man vil have flere eller færre Delinger paa Skalen : bestemme Dybden i Metre eller Favne. De smaa Ringer ere beskyttede ved en gennembrudt Kuppel, lige ovenover hvilken er en Ring til Lodlinen. Til Bunden af Reglen er fæstet en Bly-Cylinder af tilstrækkelig Vægt til at føre den gennem Vandet. Dette Bly er concavt nedenunder og opfyldt med Smørelse, for at man kan komme til Rundskab om Bundens Beskaffenhed af hvad der maatte blive hængende. Naar Apparatet kastes i Havet, bringer Vandets Modstand nedenfra opad Ringerne til at aabne sig og dreie sig omkring formedelsk deres vertikale Stilling. Skruen følger naturligtvis Bevægelsen, og Viseren forlader

Mulpunktet, og gaaer ned ad Skalen. I det Øieblik Blyet rører Bunden, standser al Bevægelse; Instrumentet tages ombord og aflæses.

Dette Instrument skal være befundet nøiagtigt, og kan benyttes saabel ombord paa Dampere som Seilskibe uden at man behøver at sagtnes Skibets Fart som tidligere, under en 8—9 Knobs Fart i Timen, i alt Slags Veir, selv Understrømninger i Havet skulle ikke virke skadeligt paa dets Arbeide.

b) En Loddemaskine, en Modification af Massey's, hvorved undgaaes Brug af Line. Maskinen bestaaer af en Fløi og Binger forbundet ved to Hvirvler med en uendelig Skrue der sætte Hjul af forskjellig Diameter i Bevægelse, som i Massey's, derfra hænger ned en Glaslugle-Flyder, hvormed staae i Forbindelse Arme med Knæl og Led med Hager, og disse Arme med en Stang sænket ned ved en Blyvægt og endende i en Fod for Tilfælde af Mudderbund. Naar Vægten frigjør sig fra den øvrige Maskine, ved at Ledene aabne sig, idet Stangen støder mod Bunden, bliver den liggende paa Bunden, og Kuglen fører da det Øvrige til Vandets Overflade.

c) Professor C. Bonneycastle i Virginien har i 1839 anstillet sindrige Experimenter for at bestemme Søens Dybde ved Echoet af Krud, antændt nede deri, maalt ved et Instrument der kunde angive $\frac{1}{16}$ Secund; men uden Resultat.

Layguet i Paris har i 1844 opfundet et nyt Apparat, hvor Linen blev bragt til at synke ved Skibets fremadstridende Bevægelse, efter det samme Princip, hvorefter Dragen stiger ved den tilsyneladende Handling at drage den henimod den der holder i Snoren.

Expeditioner for at søge Efterretning om Sir John Franklin.

Extract af Capt. James Ross' Rapport til det engelske Admiralitet, om hans Togt til Polar-Øgnene for at søge Efterretning om Sir John Franklin, omfattende Tiden fra 13. Juli 1848*) til 31. November 1849.

(Naut. Mag. Dec. 1849.)

Den 1ste Septbr. 1848**) udfør Cape York paa den østre***) Side af Indløbet til Prince-Regents Løbet, hvor Mandskab blev stillet iland for at opreise et Mærke for deres Benner, indeholdende en skreven Anvisning for hvem der maatte komme der.

Fra hvert af Expeditionens Skibe, blev hver Dag kastet en lille Kasse (cask) overbord, efter J. Ross' Bestemmelse, som holdt Smaakasser for hensigtsmæssigere end Flasker, da de lettere falde i Dinene†), indeholdende Underretning om alle deres Foretagender og Henvisning til Port Leopold, hvor Provisioner agtedes nedlagte; i taaget Weir bleve Kanonstuds affyrede, og Blaalys og Rasketter sendte tilveirs i Mærke; Skibene gik under Smaaseil, saa at enhver Baad der havde seet Signalerne, kunde have naaet dem.

Den 11te September ankom til Port Leopold under 74^o N.

*) Efr. d. Tdskr. 3die Vd. Pag. 121, 287, 467 og 4de Vind Pag. 225 og 453.

**) Efr. d. Tdskr. 3die Vd. Pag. 467 og 4de Vd. Pag. 225.

***) Stedse i Relation til den sande Meridian, idet den magnetiske Nord peger i alle Retninger mellem N. V. og S. V. paa de her omtalte Steder.

†) Imidlertid er kun een saadan bleven funden. Efr. d. Tdskr. 4de Vd. Pag. 225.

Br. og 90° N. L. Gr.*); nedlagde Provitioner til 1 Aar for Franklins Mandskab, undtagen Brændeviin. Gik derpaa i Winterquarteer den 12te Oct. Mange hvide Ræve, (50 Stk.) fangedes; dem gav man Kobberringe om Halsen, hvorpaa indgravedes Efterretning om Skibenes Plads og om hvor Provitioner vare nedlagte, og sattes derefter atter i Frihed. Expedition overland vesterefter i Mai**). Nordkysten af North Sommerfjet fandtes at gaae i en Direction lidt nordenfor Vest, indtil forbi den yderste Nordcap af Amerika, et Par Fjerdingvei hiinsides Cape Rennell, derefter lidt sydlig for Vest, indtil Cape Bunny er passeret, da den næsten gaaer i sydlig Retning ad Cape Nicolay (den magnetiske Pol er 20 Qvartmiil derfra). Det vestligste Punkt, Expeditionen naaede til sydefter, var 72° 38' N. Br. og 95° 40' B. Lgd. I Port Leopold blev efterladt Investigators Dampbarkasse paa 10 Hestes Kraft samt Kul. Overalt blev nedlagt Kobber-Cylindre indeholdende Underretninger for Franklin og hans Led-sagere.

Rosß giver følgende Beskrivelse over sit Winterquarteer i Port Leopold.

„Paa et Par Dage vare Skibene indefrosne, hvorefter Bramstængerne bleve strøgne, det løbende Gods halet ud, og Mærseil og Læseil, som man lod blive under Ræerne, omhyggeligen forseete med Presendinger. Sideskærterne bleve nedfiredede og stillede Side om Side paa Isen, hvor de snart bleve fulde af Sne og aldeles tilfrosne; Dampbarkassen blev firet ud, og Rundholdter og øvrigt bevægeligt Gods paa Dækket taget fra Borde.

Medio October blev Winterseilet taget frem og spændt over Skibet. To svære Rundholdter bleve anbragte 15 til 20 Fod fra Dækket imellem Fokkemasten og Mesanen, og over dem spændt en

*) Hvis østlige Pynt kaldtes North-East Cap og den vestlige Cap Seppings.

***) Gr. d. Bdstr. 4de Bd. Pag. 457.

Mængde Hvalliner, stibhalede ned til Kelingen. Derover blev nu Seilet, der var af sort uldent Tøj, udspændt og befæstet til Bolværket indenbords, saa at Vind og Sneede aldeles ikke kunde trænge igiennem.

Her havde de nu om Vinteren en ypperlig hyggelig Promenade, naar Veivet var altfor ublidt til at bove sig udenfor.

Der var falden en betydelig Mængde Sneede i October, og den lave Temperatur, de havde i Begyndelsen af Maaneden i Forening med den stærke Blæst, havde gjort den saa haard, at Fokkene kunde skære den ud i firkanter Stykker eller i hvad anden Form dem syntes. Pan Investigators Dæk laae Sneen tre Fod tyk, hvor den blev trampet godt fast med Gruus ovenpaa der frøs sammen.

Ligeledes blev Sneen banket op ad Skibets Sider lige til Bolværket, 6 Fod tyk, og blev i kort Tid saa haard og fast som Muurværk, og 12 Fod udenfor det blev opkastet en 6 Fod høi Muur, som da i stærk Blæst ypperlig beskyttede dem imod Sneefoget.

I meget kolde Climater falder Sneen paa en heel anden Maade end man i Europa er vant til, thi istedetfor de almindelige store Flokke, falder den ned i ganske fine Partikler, og bliver drevet for Vinden hen i Skyer.

For Ildbrandstilfælde blev der holdt en Waage aaben tæt ved Skibet, hvorved der da ogsaa blev holdt nøiagtig Bog over Havets Stigen og Falden. I stille Veir blev Mandskabet beskæftiget med at opføre stærke Volde imellem Skibene, bygge Observatorier og Eligt.

I de lange triste Vinterastener blev en Skole aabnet for Mandskabet.

Den daglige Forbrug af Kul blev ansat til 180 Pund, af Lys til 14 Pund, Olie til 6 Gallons, Brænde til 50 Pund ugentlig.

Sylvester-Dagen *), der i denne som i alle tidligere Polar-Expeditioner var befundet særdeles hensigtsmæssig, blev stillet paa Riølen under Storlugen.

*) Efr. længer hen Pag. 386.

En rund Skorsteen førte Røgen til et stort Rør der gik over Hovederne langs underste Dæk til Forlugen hvor den passerede giennem Dækket ud i Luften. Ved dette Rør tørrede Mandflabet sine Klæder.

Denne Duv var indrettet til at opvarme Luften der udbredte sig langs begge Skibets Sider ved Metalrør; i hvert Lukaf indledes Barmen giennem et lille Hul langsmed Rølepladsen, hvorefter Barmen der steg fra 60 til 80°; herved borttørredes en stor Deel af Fugtigheden i Skibet, hvor den ellers faldt ned i store Draaber, skændt Dsen vel ogsaa havde sine store Ubehageligheder.

Den 12te Decbr., i første Dag, frøs noget Qvick sølv der var bleven staaende ude i en Træskaal, under 47½°.

Som Exempler paa hvorlidt man kan stole paa Thermometre under meget lave Temperaturer, viste i November:

Qvicksølvet resp. 18 19 21 21 22 og 23°

Spiritusen — 18 20 23 23 27 og 35°

og den 13de Decbr. Kl. 5 E.M. 5 Thermometre resp. 47, 52, 53, 59 og 72°. Qvicksølvet frøs samme Dag i en Jernskaal i 42 Minuter, da Dæks-Thermometret viste 52°.

Nordlys viste sig ialmindelighed i S. O. i en Bue tværs over Himlen vesterefter, af lysegul Farve, svagere i Kanterne, hvor det blev lyserødt, og var meget bevægeligt idet det udsendte stærke Lysskint.

I Februar 1849 lygde det saa stærkt, at man fra Investigator aldeles ikke kunde see Enterprisen, der ikkun laae 300 Alen borte.

Naar Blæsten tog til, steg Thermometret stedse.

Barometret antages ikke at bevise nogen nær forestaaende Forandring i Veiret.

Den 17de Marts havde Solen faaet nogen Kraft, men Kulden var dog i den første Deel af Maaneden meer følelig, uagtet Thermometret aldrig viste under 4° under 0 eller 20° høiere end i Januar.

72° 51' N. Br. og 168° B. L. Gr. Rapporteredes Band-
hinne N. for den sammenpakkede Is og stærkt Isblink i S. V.

Fra den Ø, de i Baade opdagede under 71° N. Br. og 170° B. L. Gr., 4½ Qvartmiil lang Øst og Vest, 2½ Qvartmiil S. og N., Granit, vare de naaede næsten ligehen til et vidt-udstrakt Land, hvor de imidlertid ikke vare istand til at gaae iland, men som blev tagen i Besiddelse i Dronningens Navn. Capt. Kellett kalder 130 Par Dine til Bidne paa denne sin Opdagelse. Han holder det for meer end sandsynligt at de Bjergtinder, de saae, ere en Fortsættelse af den Bjergkæde som de Indfødte havde seet udfor Cap Jakan (paa Asiens Kyst), omtalt i Brangels Polar-Reiser (1820—23).

Chamisso-Inlet bestemtes til Vinterkvarter for Plover (Capt. Moore).

Kellett og Moore gik op ad Bucklands River.

Gerald tog Afsted fra Plover den 29de Septbr., og ankom til Mazatlan den 14de Novbr. Mange af Mandskabet vare syge af Størbug, da de havde levet 6 Maaneder ved salte Provisioner*).

Expeditioner udsendte i 1850.

Den 10de Januar afgik Marine-Capitain R. Collinson (Enterprize og Investigator [Commander R. J. L. Mc. Clure]) fra Woolwich til Behringsstræde.

Efter Instruxen skulde Expeditionen gaae omkring Cap Horn til Sandwichøerne i det stille Hav, hvor de havde at oppebie nærmere Ordre. Disse skulde befordres med et særegent Dampskib, der expederes til Foraaret. Har man endnu ikke til den Tid er-

*) Heraf tager Anmelderen i Naut. Mag. Anledning til atter og atter at komme tilbage til og anbefale Edward's Patent preserved Potato.

holdt nogen Efterretning om Franklin, skulde Dampskibet tage et af Skibene paa Slæbetouget og bugser det til Behringsstrædet, medens det andet i det Stille Hav stationerede Krigsdampskib imidlertid vilde erholde Befaling til at afgaae til Sandwichsøerne, for ligeledes at bugser det andet Opdagelsesskib til Behringsstrædet. Fra alle Sider have meldt sig Officierer og Matroser som Frivillige, og det ikke alene de, der have taget Deel i arktiske Expeditioner, men ogsaa saadanne som have tjent i China, Ostindien, ja endogsaa ved den afrikanske Kyst og paa den vestindiske Station. Regjeringen har gjort Skridt, for af de russiske Autoriteter i det nordvestlige Amerika at erholde den nødvendige Understøttelse og Hjælp til Expeditionen, en Hjælp, der sikkert vil blive ydet villig. Skibene vare paa den sidste Reise ikke beslaaede med Kobber, da Erfaringen har godtgjort, at Træ er bedre i stand til at modstaae Ismasserne, men da de nu have en saa lang Reise at gjøre, for de naae Isbjergene, saa er der givet Ordre til ufortøvet at beslaae dem med Kobber. Enterprisen Storbaad var paa sidste Expedition forsynet med en lille Dampmaskine af 10 Hestes Kraft, og den var til megen Nytte, idet den banede sig en let Vej igennem Sjapisen, hvilket Matroserne ikke vilde have kunnet. Sir J. Ross lod imidlertid paa Togtet i 1849 Baaden og et passende Quantum Kul tilbage paa Leopold Island paa et Sted, hvor det var sandsynligt at Franklin kunde finde det. Der er derfor bygget en ny Storbaad med Dampmaskine for nærværende Expedition, der ved Prøven paa Themsen viste sig meget tilfredsstillende.

Under 7de Marts 1850 har det engelske Admiralitet igjen *) udlovet en Belønning af £ 20000 for den eller dem af hvilken som helst Nation, som, efter dette Collegii Skøn, opdage og virke-

*) Estr. d. Tidst. 4de Bd. Pag. 227.

lig udfrie Mandskaberne af Hds. Majestæts Skibe Erebus og Terror; eller

af £ 10000 for Den eller Dem, som, efter Collegiets Skøn, opdager og virkelig udfrier nogen af Mandskabet paa Hds. Majestæts Skibe Erebus og Terror, eller giver saadan Underretning, der fører til bemeldte Mandskabers eller enkelte Personers Udfrielse; eller

af £ 10000 for Den eller Dem, hvem det efter Collegiets Skøn ved sine eller deres Anstrengelser, først lykkes at beviisliggøre hines Skiebne**).

Senere afgik Sir J. Ross med det dobbeltplankeforede Jagt-Skib Felix af 100 Tons, dertil forsynet med Patent galvaniseret Jernforhudning til 2 Fod under høieste Vandlinie, og ledsagedes af Bøden Mary.

Efter en Rapport d. Juni d. A. fra Holsteinborg, under 67° 30' N. Br., havde Ross der faaet en Estimoer, der talte Dansk, med som Følf, og agtede nu at gaae lige over til Lanca-

**))

London, March 7, 1850.

Twenty Thousand Pounds Reward will be given by Her Majestys Government to any party or parties, of any country, who shall render efficient service to the crews of the discovery ships under the command of Sir John Franklin:

1) To any party or parties who, in the judgment of the Board of Admiralty, shall discover & effectually relieve the crews of Her Majestys ships Erebus & Terror, the sum of £ 20000; or

2) To any party or parties who, in the judgment of the Board of Admiralty, shall discover & effectually relieve any of the crews of Her Majestys ships Erebus & Terror or shall convey such intelligence, as shall lead to the relief of such crews, or any of them, the sum of £ 10000; or

3) To any party or parties who, in the judgment of the Board of Admiralty, shall, by virtue of his or their efforts, first succeed in ascertaining their fate, £ 10000.

W. A. B. Hamilton,
Secretary to the Admiralty.

stersund, eller, hvis dette ikke lykkedes, at gaae den sædvanlige Vej langs Østfiden af Baffinsbugten. — De seneste Efterretninger ere fra Wellington-Canalen N. for Barrov-Strædet i August d. A.

Under 13de April 1850 afgik fra Aberdeen:

Lady Franklin, Capt. Penny, 25 Mand, provianteret for 3 Mær, og

Sophia, Capt. Stewart, 25 Mand ligeledes.

Bekostningen (Skibenes Riøvesum £ 4400 incl.) = £ 15170, eet Mærs Løn deri indbefattet. — De seneste Efterretninger ere fra Wellington-Canalen dateret August.

Opdagelses-Skibene: Resolute under Capt. F. J. Austin, 60 Mand, 4 Kanoner;

Assistance under Capt. E. Ommanney, 60 Mand, 4 Kanoner;

Strue-Dampskibet the Pioneer, som Resolutes Tender, 30 Mand, 2 Kanoner; Lieut. S. Osborn, og

Strue-Dampskibet Intrepid, som Assistancess Tender, 30 Mand, 2 Kanoner; Lieut. J. B. Cator,

afgik den 4de Mai d. A. provianterede for 3 Mær. De vare forsynede med 4 Stkr. 25 Fods klinkbyggede Gigkuttere af White's i Cowe, 6 Mærers enkeltbænkede Combinationboats, en Mellemting imellem en Hvalbaad og en Hjulskassebaad, byggede som Nedningsbaade, med hule eller vandtætte Sider fra Esfingen til Topenden af Fortømmerne, ere krabelbyggede udenbords, med Diagonalspant indvendig; 2 af disse Baade ere 30 Fod hver, 10 dobbeltbænkede Mærer, og 2, 27 Fod hver, 8 dobbeltbænkede Mærer, skarpe til begge Ender, og have et Spring som Hvalbaade og ere indrettede som saadanne, med en stærk Beding (bit) for Skæbetoug eller Stiklinen. Rundt om Esfingen ere Bægreter for Folkene til at holde i, for det Tilfælde at de skulde blive kastede ud af Baaden, ligesom ogsaa langs Rimningen for Folkene til at holde i, i Tilfælde at Baadene skulde kænre. Luftbeholderne paa begge Sider af disse Baade ere anbragte paa samme Maade som i Ned-

ningsbaade. Fremdeles ere medgivne 2 Gutta-Percha-Baade, færdigede i Løbet af 8 Dage, 17 Fod lange, 5½ Fod brede, 2½ Fod dybe, eens For og Agter, stille kun 3 Tom. dybt, og kunne rumme 40 Mand.

Til Roggerset, hvorigiennem Skruerpropelleren anbringes paa Dampskibene, er medgivet en complet Træmasse, for, naar Propelleren er optaget, at Skibet da i sin Heelhed, kan være ligesaa stærkt som et andet Skib der er bestemt for Isregionen.

Green's Signal-Balloner ere medgivne for at sprede Efterretninger rundt omkring i Polar-Egnene.

Bekostningen for alle 4 Skibe, deres Reparation og Equipering andrager £ 114513. 17. 6.

De sidste Efterretninger fra Expeditionen har Capt. Forsyth (Prince Albert) bragt til London. Assistance var i Aug. indenfor Cap Hotham i Wellington Channel.

Lady Franklins auxiliaire Expedition

Hulkert Prince Albert, 90 Tons, Commander Goddrington Forsyth M. N., 20 Mand, skulde afgaae til Prinds-Alegents-Indløb, og derfra sende Folk tværs over fra Brentford Bay til den vestlige Side af Boothia til Lord Majors Bay.

Green's Signal-Balloner ere medgivne, der imellem 5 og 6 Fod i Diameter kunne rumme 30 Cubikfod Gas, og kunne, fyldte med Vandstoffer i et Par Minuter, seile i 12 Timer, og med en jevn Vind tilbageslægge 500 til 600 Qvartmiil. Signalerne eller Depecherne ere forbundne med Ballonen ved en langsom forbrændende Lunte (match) af betydelig Længde, ved hvis Forbrændelse de vedhængte (32) Papper*) og Faldskærme blive fraløste

*) Ved den anstillede Prøve ved London 32 Papper indeholdende 3000 Stik- og Papirstrimler.

med visse Mellemrum; *) det Hele beskyttes mod Regn eller Natte-
dug ved en vandtæt Regle; ligeledes en Gutta = Percha = Baad af
Hvalbaadform, 23 Fod lang, 5 Fod 8 Tom. bred, 2 Fod $2\frac{1}{2}$
Tom. dyb, med Fyrretræspanter; den kan tage 6—7 Mand og
160 Pund Provisioner, er let at bære og derhos stærk.

Afgik fra Aberdeen den 5te Juni 1850, og retournerede den
1ste Oct. Ved Cap Neley har Mandskabet i Aug. fundet Spor af
Telte, som, det var tydeligt, vare opførte af engelske Orlogsmænd.

Nordamerikanske Grinnel Expedition.

Hermaphroditbrigerne Advance, 144 Tons, Lieutn. Com. L.
J. de Haven, fra Philadelphia, 15 Mand, og

Mescur, 91 Tons, Master Com. examineret Cadet S. P.
Griffin, fra Savannah, 13 Mand.

Disse Skibe ere byggede med dobbelt Dæk, med Filt imel-
lem. Nederste Dæk er heelt igiennem beklædt lufttæt med Kork.
Skibsfiderne ere dobbelte. Udenbords-Klædningen er en $2\frac{1}{2}$ Tomme
tyk Egeplankbeklædning; Inderklædningen fra Bougene For ere
ogsaa af Ege til agterfor Storreisningen. Mangfoldige Jern-
pladestrimler beskytte Bougene For. Roret kan sættes og aftages
i 3 Minuter. Provianterede for 3 Aar.

Deres Instrux lyder: Fra Ny-York directe til Lancasterfund;
giennem Barrow-Strædet, nordesten til Wellington Channel, vester-
efter til Cap Walker. Hvis Dette ikke kan stee, da til Jones Sund
og Smiths Sund; men maae kun forblive eet Aar i Isen.

Fremdeles har Hudsons - Compagniet affendt endel Far-
twier i samme Diemed.

**) Een hvert 5te Minut. Ved en Prøve i London bleve nogle Paketter
tagne op ved Chichester, andre ved St. Denis i Normandiet og
henad den viscaisse Bugt paa Kysten af Frankrig.

Skibet *Northstar*, som det engelske Admiralitet i 1849*) havde udsendt til de arktiske Regioner for at deponere Levnetsmidler paa flere Punkter der for Franklins Expedition, er i asvigte September vendt tilbage fra Ponds Bay i Baffinsbugten, uden at bringe Efterretning om Sir John Franklin.

Den ovenfor Pag. 377 omtalte Sylvesterbjælke, der første Gang anvendtes paa Capt. Parrys 2det Tojt til de arktiske Regioner 1824, bestaaer af en smeddet Jernkasse 22 Tom. i Firkant og 4 Fod høi, hvilende paa Støtter paa et støbt Jern-Underlag paa Banierdækkets Bjælker. Den er lukket oventil, men har en Fyrdør foran, hvorigennem ogsaa Isten udtages, og bagtil gaaer Nogen ud i et lodretstaaende Jernrør. Ovnen er omgivet af en Jern-Forklædning indeholdende Stør der lodret vende mod Ovnens udvendige Overflade, og hvoraf de nedentil modtage den kolde Luft der kommer i Berørelse med Ovnen og de oventil udlade den varme Luft, og er denne Forklædning deelt i 2 Afdelinger eller Rum, skilte fra hinanden ved en Jernplade, det underste Rum for den kolde Luft og det øverste for den varme Luft, der da ved Stør føres til begge Sider af Skibet til Officierernes Luksær. Den varme Luft strømmer ud giennem en Åbning 2 Fod i Kvadrat med en Hurtighed af 5 til 6 Fod i Secundet. Efter Planen skulde i denne Ovn ikkun forbruges 1½ bushel Kul ved en stadig Fyring i 24 Timer, men dette Quantum Kul befandtes tidligere meer end tilstrækkeligt undtagen i den allerstrengeste Kulde. Kabyssen var vendt med Forsiden Afger, hvilket udbredte større Varme og oplivede underste Dæk mere.

*) Se b. Bdstr. 4de Bd. Pag. 227 og 457.

Fortsatte Bemærkninger om Krigs- Dampskibe.

I Nyt Archiv for Søvesenet 2den Række Nr. 28 findes tre Artikler af d'Herr. Capitain P. Bulff, D. S..... og Capt. Lieut. Middelboe, fremkaldte ved min i det foregaaende Nummer af Archivet indrykkede Afhandling, betitlet: Nogle Bemærkninger om Krigsdampskibe.

I denne Afhandling havde jeg, næst efter en Undersøgelse af den Størrelse af Dampskibe der maatte ansees passende, for ved Bugsering at understøtte Linieskibe og Fregatter, søgt at vise, at Dampskibe, der ere forsynede med saa kraftige Maskiner, at de i Stille kunne bevæges med betydelig Fart, derved hindres i at kunne føre et efter deres Størrelse betydeligt Artilleri, samt Kul eller Provisioner for længere Tid, og at de derfor maatte ansees for lidet skiktede til at virke som selvstændige Krigsskibe. I Erkendelse af Dampkraftens Nødvendighed i Sørig, var dernæst viist, hvorledes man, ved at formindske Dampkraften, kunde erholde kraftige Krigsskibe, der kunde bevæges saavel ved Seil som ved Damp, og endelig var eksempelvis fremsat Dimensioner til tre Slags Skibe af forskjellig Størrelse, bestemte til en saadan Dampkraft, at de derved kunde bevæges med 6 à 7 Miles Fart i Stille.

De af ovennævnte Forfattere fremsatte Bemærkninger, ere deels særlige, rettede mod de forskjellige af mig fremsatte Paastande, eller udviklede Resultater, deels almindelige, omhandlende deres Anskuelse om den Sag, der har været Gienstand for Undersøgelse.

For at imødegaae disse Bemærkninger, og nærmere udvikle den Sag der er under Behandling, vil jeg, ligesom i min Afhandling, først betragte Dampskibe med fuld Kraft, og dernæst dem med Hjulpekraft, idet jeg henviser til de tre Opsatser, som jeg i det Følgende vil citere.

Hvad nu de Første angaaer, da antager jeg det indrømmet,

at deres Dampkraft idetmindste maa være saa stor i Forhold til Skibenes Skrog, som det der finder Sted med vore nuhavende Dampskibe. Dette vil ei engang være tilstrækkeligt, naar de skulle kunne undgaae enhver overlegen Fjende, da deres Hastighed for Maskinen er oplyst kun at være 9 à 10 Miles Fart, medens 10 à 11 M. F. er den man stræber efter, i større fremmede Krigs-Dampskibe. For imidlertid ikke at reise nye Spørgsmaal i denne Anledning, og derved nye Tvivl, vil jeg blive staaende ved en Dampkraft som den vore Skibe have.

Om disse mener D. S., i hvem jeg let gienkender en æret sagkyndig Ven, at, naar man fraregner Maskinens Saarbarhed, — som jeg forøvrigt aldeles ikke har nævnet, da jeg, ligesom han, antager, at denne Mangel for en stor Deel kan fjernes ved Anvendelse af Skruen, — at der ikke er Noget til Hinder for at anvende dem som selvstændige Krigsskibe, eftersom de kunne seile, og altsaa spare Kul til fornøden Leilighed, samt ved at indtage mindre Kul, forsøge deres Forsyning med Proviant og Vand. Hvad Armaturen angaaer, da finder han, at de ere forholdsvis næsten ligesaa svært armerede, som de af mig fremstillede Skibe med formindsket Dampkraft.

Med Hensyn til Armeringen, da har jeg alt anført, at jeg anseer Holger Danske for at være meget svært bestykket for et Dampskib af den Størrelse, og det samme er Tilfældet med Hella og Geiser.

I den engelske Marine ere Dampskibe paa circa 800 Tons de Mindste som føre svært Skyts, idet alle mindre Dampskibe kun føre en høist ubetydelig Armatur, der meest maa ansees bestemt til Selvforsvar. Skibene paa 800 Tons, til hvilke Holger Danske kan henregnes, have en Kanonvægt af 270 Centner, hvilket er noget mindre end de engelske Drlogsbrigger af Middelsstørrelse, og omtrent det samme som den danske Drlogsbrig St. Thomas. For større engelske Dampskibe staaer Kanonerne Vægt omtrent i samme Forhold til Størrelsen, saa at Skibe paa circa 1200 Tons, med

4 à 500 Hestes Kraft, have en Kanonvægt af 530 Centner, omtrent svarende til hvad den danske Corvet Balthyrien fører.

Det maa altsaa indrømmes, at saaledes som Dampskibene armeres i England, maa man gaae til meget store Skibe, der især som Skrueskibe ville blive meget dybtgaaende, for at opnaae en Artilleristyrke, der svarer til hvad man nu forstaaer ved et lille Krigsskib.

Det kunde maaskee indvendes, at Englænderne kunne besidde særegne Grunde til at give deres Dampskibe en ringe Armatur. I denne Henseende skal jeg anføre, at vort Dampskib Hella oprindelig har haft en Kanonvægt af 235 Centner, der meget nøie staaer i samme Forhold til Skibets Størrelse, som hvad der er anført om de engelske Skibe. Med en saadan Armatur gjorde Skibet et Togt til Middelhavet 1844—45, og man fandt da, at Kanonerne havde saa megen Indflydelse paa Skibets Bevægelser, at man ved forandret Placering maatte stræbe at bøde derpaa.

Dette Skib er ikke bygget til Paket, har ingen Hjulasseseftoier, og har en temmelig lille Dampkraft for sin Størrelse.

Om Holger Danske er det bekendt, at dens Armatur er funden for svær, skiondt den ei har været udenfor Østersøen. Geiser, der er en Deel mindre betyngtet med Kanoner end de Andre, synes at have givet tilkiende med tydelige Tegn, at den er for svært armeret for et Skib der skal kunne gaae i aaben Sø.

Vor egen Erfaring viser altsaa aldeles samme Bei hen, som det der er blevet indført i den engelske Marine, uagtet vore Skibe have forholdsviis mindre Dampkraft, end de nyere Engelske.

Jeg vil ikke hermed have sagt, at vi begaae en Feil ved at bevæbne vore Dampskibe saa svært; tvertimod, — saalænge Skibene opholde sig i vore egne Farvande, da er det aldeles i sin Orden, at man giver dem saa mange Kanoner, som de kunne føre under saadanne Omstændigheder; kun maa man ikke antage, at Skibene kunne føre ligesaa svært Skyts, naar de ere paa Togter, hvor de kunne komme til at udholde fortsatte Storme i aaben Sø.

Med Hensyn til Provianterings tid og Kulforraad, da er det

uomtvisteligt, at naar et Dampskib forøvrigt er tilbørligt sødygtigt, da kan det holde Søen saalænge det skal være, naar det undblader at bruge sin Maskine, og endvidere lader en Deel Kul blive hjemme, for at forsyne sig i høiere Grad med Vand og Provisioner. I dette Punkt kunde jeg altsaa let blive enig med D. S. Det vil stedsse være muligt at benytte et Dampskib paa denne Maade, naar man finder det rigtigt at anvende Krydsere, der ere saa store, og føre saa lidet Styts; afføet fra disse to Punkter, vilde den væsentligste Indvending være, at Kulforraadet alt er meget ringe, og at en yderligere Formindskelse deraf vilde udsætte Skibet for, efter en forholdsvis kort Tid, at tabe Nytten af sin, saa overordentlig vægtige og pladsoptagende Maskine.

Disse Bemærkninger have ei samme Betydning for Dampskibe, der ledsage Eskadrer af Seilskibe. Armeringen bliver nemlig da af underordnet Betydning, og Kul og Provisioner kunne for en Deel være fordeelte paa Seilskibene, naar det er fornødent at holde Eskadren længe i Søen, eller de flere Dampskibe, der maae antages at ledsage en saadan Eskadre, kunne enkeltviis forlade denne, for at forsyne sig med hvad de behøve.

Med Hensyn til Dampskibenes Bugseerevne, som jeg har omhandlet for at erhverve Erkiendelse om den Størrelse af Dampskibe, som en Flaade behøver, har Capt. Wulff fremsat en Deel Erfaringer, der synes at vise, at jeg har anslaaet denne Evne meget for lavt, og D. S. vil ogsaa være kommen til Kundskab om noget Vignende. De anførte Kiendsgierninger have ingenlunde været mig ubekiendte, og jeg har ikke forsømt at indsamle Erfaringer, der, i Mangel af vel ordnede Forsøg, kunne anvendes til at udlede Dampskibes Bugseerevne.

Da det imidlertid er høist usikkert at bedømme Hastigheden efter Logning, paa Grund af den Bevægelse som Hjulene meddele Vandet ved Overfladen, og ligeledes efter de virkelig udseilede Distancer, paa Grund af mulig stedfindende Strøm; da endvidere Kulingens Indflydelse ei kan bedømmes, naar man ei løber frem og tilbage under samme Forhold af denne, og da det endelig er

velbekendt, at Strømmen kan virke høist forskjelligt paa Skibe af forskjelligt Dybgaaende: har jeg, efter nogle Prøvelse af de indsamlede Erfaringer, fundet, at intet sikkert Resultat kan udledes af dem.

Jeg vil til Exempel fremsætte Følgende, der alene kan forklares ved slige Omstændigheder:

Capt. Wulff anfører, at Geiser har bugseret den svenske Fregat Josephine med næsten 7 M. F. i Stille, ja endog med laber Kuling imod. Hella har ved en tidligere Leilighed bugseret den samme Fregat, ligeledes i laber Kuling. Logningerne vare mellem 5 og 7, men den beholdne Fart over Grunden var neppe 4 Mil. Der var rigtignok Strøm imod, men denne antoges dog kun til enkelte Tider at have løbet med nogen betydelig Fart, og det blev efter Forsøget antaget, at Hella ei vilde have kunnet bugserer denne Fregat mod en Mersseils, ja neppe mod en stiv Bramseils Kuling.

Dersom Josephine er af Størrelse som Thetis, skulde Hella, efter min Beregning, kunne bugserer den i Stille med 5 M. Fart.

En Erfaring med Geiser og Skjold, har Capt. Wulff beskrevet saaledes, at den loggede Fart var 6.0 à 6.5, og den beholdne 5.4 à 5.8. Dette Sidste er fremkommet ved at drage $\frac{1}{16}$ af den loggede Fart fra denne; men jeg anseer det sandsynligt, at Forskiellen mellem den loggede og den beholdne Fart maa være meget større, ja endog større end naar Skibet bevæges i Stille, uden at bugserer; thi den Strømning i Vandet, der forarsages af Hjulene, og som fører Flynderen med sig, maa idetmindste være ligesaa stor i første Tilfælde som i sidste. Det er saaledes ikke urimeligt at antage, at den beholdne Fart i det givne Tilfælde ei har overskredet 5. Min Beregning giver kun 4; men foruden en mulig Indflydelse af Strøm, kan det vel være, at jeg har antaget den relative Modstand af et Seilskib og et Dampskib for stor, endvidere at Geisers Maskine overvinder en større Modstand naar Skibet bugserer, end naar det gaaer alene, ved at Riedlen bedre kan forsyne den med Damp, og Condensationen kan være mere

fuldkommen. Noget Saadant er Særegent for et Dampskib, skiondt vistnok ofte Tilfældet. Det afhænger af Riedlernes Kraft, samt af Maskines og Hjuls Proportioner. Jeg har i min Afhandling udtrykkelig anført, at jeg, ved at søge et tilnærmende Resultat, ei vilde tage Hensyn dertil, men at jeg alene betragtede Dampskibene saaledes, at deres Maskiner overvandt samme Modstand, i hvad saa Hastigheden var, fordi at dette er Maalet man sædvanlig stræber til ved Dampskibe. Derimod har jeg fremhævet, at naar et Dampskib oprindelig var bestemt til Bugseerskib, da kunde det indrettes saaledes, at Maskinen under Bugseringen overvandt større Modstand, end naar Skibet gik alene.

Jeg skal hertil endnu sige, at man for en Deel Aar siden har anstillet et Bugseersforsøg i Brest, med et Dampskib af 100 H. K., der i Stille gjorde 9 Miles Fart, og altsaa maa have været et lignende Skib som Geiser. Der bugseredes et Linieskib, en Deel større end Skold, i frisk Brise, og det viste sig, at Farten var, med Vinden 4 . 70, med Vinden tværs 3 . 53, imod Vinden 2 . 51. Middelspantets Areal af Linieskibet var 886 Qvadratkod, saa at Geiser, efter min Beregning, vilde kunne have bugseret det i Stille med en Fart af 3 . 6 Mil, hvilket passer godt med Forsøget.

Da jeg saaledes ikke har kunnet naae Maalet ad Erfaringens Vej, har jeg grebet til en theoretisk Udvikling, støttet paa almindelige mecaniske Principer, samt paa de Læresætninger om Vandets Modstand, der almindeligen indrømmes. Dette har givet D. S. Anledning til adskillige Tvivl og Betænkkeligheder. Han mener, at de Forholde, der gjøre sig gjeldende ved Skibes Bevægelse, ei ere tilstrækkelig udforskede ved Forsøg, til at en paalidelig theoretisk Bygning lader sig opstille. Han mener, at jeg er forfalden til den Uvane, hvori Mathematikere saa ofte have gjort sig skyldige, at ville udlede Resultater af Forudsætninger der ei stemme med Naturlovene, og troer ogsaa at kunne paavise, at jeg er bleven ført til Slutninger, der staae i Strid med Erfaring, saavel som tildeels mod mine egne Udtalelser.

Det er en Selvsølge, at jeg ikke indrømmer at have begaaet en Feil af den omhandlede Natur, og jeg haaber ogsaa at skulle kunne vense mig for de af D. S. fremførte Sigtelser.

Naar man har at gjøre med et saa vanskeligt Problem, som et Skibs Bevægelser, og maa erkiende, at vore Kundskaber til de herskende Kræfter ere saa dunkle, at vi ei, naar Problemet tages i sin Almindelighed, kunne indføre dem i vore Beregninger under bestemte Former: da maae vi begrænde Problemet, og søge at udelede visse Resultater, under visse Betingelser, der, uden at give Spørgsmaalet en almindelig Løsning, dog kaster et gavnligt Lys deraf. Det er denne Fremgangsmaade alle Forfattere have fulgt, og det er derved at Kundskaben om at bygge Skibe er hævet til en Deel mere, end en reen empirisk Kunst.

I det foreliggende Tilfælde har jeg fulgt den samme Fremgangsmaade, idet jeg aldeles har affeet fra de Kræfter, der fremables af Vind, Strøm eller Sø, og blot tænkt mig Skibet bevæget i stillestaende Vand. De eneste Kræfter, jeg derved har faaet med at gjøre, er Vandets Modstand mod den nedsenkede Deel af Skibet, samt det Tryk Maskinen kan afgive, for at overvinde denne Modstand, eller holde den i Ligevægt. Med Hensyn til denne sidste Kraft, da har jeg anseet den for at være constant, det vil sige, at Maskinen overvinde den samme Modstand, hvadenten den gjør mange eller saa Slag. Dette er nu vistnok ikke altid Tilfældet, da mangfoldige Dampskibes Riedler ei kunne afgive tilstrækkelig Damp til at vedligeholde det fulde Tryk under Skibets største Hastighed, saa at Maskinen vil overvinde en noget større Modstand, naar den tvinges til at gjøre færre Slag; men da det er umuligt at omfatte alle Dampskibes Physiognomier, er der ei noget urigtigt i, at gaae ud fra en Forudsætning, der ofte opfyldes, og næsten altid tilsigtes.

Med Hensyn til Vandets Modstand, da have de mangfoldige Forsøg, der ere anstillede for at komme til Kundskab om den, godtgjort, at den, mellem visse Grændser af Hastighed, forholder sig som Quadraten af denne. For meget smaa Hastigheder, nemlig

under 1 Miils Fart, har man fundet den forholdsvis større, og for meget store Hastigheder, nemlig over 9 à 10 Miles Fart, har man, ved et særegt Forsøg, fundet, at den vorede i et mindre Forhold. Ved dette sidste Forsøg viste det sig, at en Model af et Fartoi, der bevægedes med stor Hastighed, hævede sig paa Vandet, saa at Modstanden vorede i langsommere Forhold, samtidig med, at den nedsænkede Deel blev mindre. Det er mig imidlertid ikke bekendt, at man har gjort en lignende Erfaring med store Dampskibe, der have været drevne til 14 à 16 Miles Fart, og jeg antager derfor, at mellem de her omhandlede Grændser, nemlig fra 6 à 7 til 10 à 11 Miles Fart, er den Sætning, at Vandets Modstand forholder sig som Hastighedens Kvadrat, saa vel begrundet, som nogen anden af de ved Forsøg udledede Naturlove.

At Modstanden endvidere afhænger af Skibets Størrelse, Form og Overflades Beskaffenhed, samt af Vandets Tæthed, er vist, saa at man for et givet Skib kan fremstille den ved Udtrykket $\alpha M v^2$, hvor v er Hastigheden, M Middelspantets Areal, og α en Coefficient, der maa bestemmes for ethvert Skib især. Uagtet den Talværdi, der skal indsættes for α , saaledes kun gælder for et bestemt Skib, maa det dog indrømmes, at man for at naae et tilnærmende almindeligt Resultat, meget godt kan tænke sig en Middelværdi for denne, der gælder for alle Skibe, i hvis Form de samme Grundtræk gjøre sig gældende, og som ei afvige særdeles meget fra hinanden i Størrelse.

Det er Dette jeg har gjort, ved at antage een Værdi for α , gældende for søgaaende Dampskibe, en anden, gældende for Linieskibe og Fregatter, og endelig en tredie, for Skibe med Hjulpe-Dampkraft, af den Grundform som jeg har angivet.

Hvad det Spørgsmaal angaaer, hvorvidt Modstanden af det bugserede Skib kan blive forøget eller formindsket, ved de Strømninger der fremkaldes i Vandet ved det bugserende Skibs Bevægelse, da indrømmes det, at Dette kan stee, naar Skibene følge meget nær efter hinanden, idet at Modstanden af det agterste Skib vil kunne

formindskes, og den af det Forreste samtidig forøges, eller omvendt, alt efter Skibenes relative Størrelse og Fyldighed. I det omhandlede Tilfælde derimod vil Skibenes indbyrdes Afstand, naar der bugseres med Slæber, samt Dampskibenes fine Agterpart, forhindre enhver mærkelig Virkning af denne Art; selv den Bevægelse, hvori Vandet sættes af Hjul eller Skrue, der altid er til Glæde for det bugserede Skib, kan ei have nogen væsentlig Indflydelse. Man kan saaledes ei være meget langt fra Sandheden, ved, som jeg har gjort, at antage, at under Bugseringer er den samlede Modstand af begge Skibe lig Summen af de Modstande ethvert vilde have med samme Hastighed.

Ligningen

$$R = \alpha M v^2 = \alpha M v^2 + \alpha' M' v^2$$

maa saaledes anses for at have fuld Gyldighed, under de betegnede Omstændigheder, for to bestemte Skibe, og ligeledes at kunne gælde for saadanne Classer af Skibe, hvor man kan tilkiende α og α' Middelværdier, der nærlig passer for alle.

Naar $\alpha M v^2$ er Modstanden i den jevne Bevægelse som havees for Die, da er $\alpha M v^2$ dens mecaniske Arbeide i Tidseenheden, og naar hertil lægges det Tab der forarsages ved Hjul eller Skrue, da erholdes Størrelsen af det Arbeide Maskinen skal udville i samme Tid, eller dens Hestekraft, naar Arbeidet udtrykkes i denne Maalseenhed. Dette Tab afhænger af den større eller mindre Fuldkommenhed, hvortil man, efter de locale Omstændigheder, har seet sig istand til at construere Hjul eller Skrue. Naar man derfor tænker sig Skibe der ere stillede under de samme Forholde, f. Ex. søgaaende Dampskibe, der bevæges i Stille, saaledes at ingen anden Modstand findes end Vandets mod Skibet selv, da er der intet i Veien for at tænke sig Tabet i disse, under saadanne Omstændigheder, at være bragt til, for Alle, at staae i samme Forhold til Modstandens mecaniske Arbeide under den jevne Bevægelse, saa at Maskinens Arbeide, eller Hestekraft, kan udtrykkes ved Størrelsen $\beta M v^2$, hvor β kan tillægges en Middelværdi, gældende for alle slike Skibe.

Naar der fremstiller sig en anden Modstand, som naar Skibet bevæges mod Vinden, eller det bugserer et andet, da finder ovenstaaende Udtryk ei mere Sted. Tabet er nemlig en absolut Størrelse, der under den Forudsætning, at Maskinen altid overvinder samme Modstand, vil blive uforandret den samme, i hvad saa Skibets Hastighed reduceres til, dersom der ei ved de ringe Hastigheder danner sig en Strømning i Vandet, i Hjuls eller Skrues Mærked, der fordrer en større relativ Hastighed, for at fremkalde den constante Modstand. Dette antager jeg finder Sted, og Dette, i Forbindelse med at Maskinerne vel sædvanlig overvinde en noget større Modstand, naar de gjøre færre Slag, medfører, at Tabet, naar der bugseres, er større end naar Skibet bevæges alene i Stille.

Sættes Maskinen endelig i Gang medens Skibet ligger i For-
toining, da anvendes den hele Kraft til at sætte Vandet i Bevægelse. Alt Arbeidet er da i industriel mecanisk Forstand et Tab, og dette kan gierne løbe op til Halvdelen af det Arbeide Maskinen er istand til at udøve naar Skibet er frit, eller mere, især hvis det er et Hjuldampskib der ligger let paa Vandet, da de oven paapegede Strømninger i Vandet, under saadanne Omstændigheder, have størst Anledning til at danne sig.

Disse Forhold har jeg aldeles ikke omtalt i min Afhandling, fordi de laae udenfor dens Plan.

Jeg har ikke stræbt at finde det Arbeide Maskinen virkelig udvikler under Bugseringen. Dertil maatte jeg have brugt en ganske anden Fremgangsmaade, og vilde neppe nok have kunnet naae et paalideligt, tilnærmende Resultat.

De mathematiske Formler jeg har fremsat, og for hvis Nøgtighed jeg antager at have gjort tydelig Nede i det oven Anførte, tjene kun til at bedømme det Arbeide Maskinen maa kunne udvikle, naar Bugseerdampskibet gaaer alene, for at dette kan have den ønskede Kraft til at bugserer.

Det er, som ovenfor viist, ikke godtgjort, at Resultatet staaer i Strid med Erfaring, og D. S. har alene af selve Formlerne

kunnet udlede et urimeligt Resultat, ved at underkaste dem en Behandling, der staaer i Strid med deres Indhold. Dette vil han selv bedst erkiende ved naiere Overveielse.

Capt. Middelboe har anført, at man, ved Bedømmelsen af et Dampskibs Bugseerevne, maa tage Hensyn til dets Masse, og i dette Niemed fremsat en Ligning

$$K + D v = R$$

hvor K er Maskinens fremdrivende Kraft, D Skibets Masse, v Hastigheden, og R Modstanden det kan overvinde, hvilken Ligning han benævner Fundamental-Ligningen for Skibets fremadskridende Bevægelse.

Skiondt dette er et reent physisk-mecanisk Spørgsmaal, der forlængst har fundet sin Afgjørelse, og ikke længere kan give Anledning til Strid, samt hvis Behandling ei hører hjemme i en Afhandling om praktiske Gienstande, maa jeg dog tilføie nogle Ord derom, da det er fremsat som et Argument mod min Betragtningmaade.

Naar et Dampskib bevæges alene ved sin Maskine giennem Vandet i stille Veir, da finder det en Modstand af Vandet, der afhænger af Skibets Overflade, nemlig Størrelse, Form og Jevnhed, af Vandets Tæthed og af Skibets Hastighed. Denne Modstand har aldeles intet at bestille med Skibets Vægt eller Masse, da den fremkaldes af Marsager, som ligge aldeles udenfor denne. Paavirkes Skibet af en constant Kraft fra Maskinen, da vil denne fremkalde en Hastighedstilvæxt, som, naar man affeer fra Foranderligheden af Vandets Modstand, vil, for samme Størrelse af Kraft, forholde sig omvendt som Skibets Masse. Skibets Hastighed vil derfor voxe, saalænge Kraften er større end Vandets Modstand, dog noget langsommere for et større Skib, end for et mindre, indtil den har naaet en saadan Størrelse, at den dertil svarende Modstand bliver lig Kraften. Fra dette Øieblik bliver Hastigheden jevn.

Den Hastighed der opnaars bliver altsaa, med samme Kraft, eens for alle Skibe, hvis Overfladers Udstrækning og Bessaffen-

hed svarer til samme Modstand med samme Hastighed, i hvad saa Skibets Bægt eller Mæsse maatte være. Man kan godt tænke sig, at to Skibe, med meget forskielligt Displacement, have samme Modstand af Vandet, med samme Hastighed, idet at det større kan have en fordeleagtigere Dannelselse end det mindre.

Skibets Mæsse indtræder saaledes ikke i Udtrykket for den endelige, jevne Hastighed, men medfører alene at denne opnaaes noget senere af et større Skib, skøndt altid i Løbet af en overordentlig kort Tid; dette fordrer derfor et større mecanisk Arbejde udviklet af Maskinen, inden Hastigheden bliver jevn, eller, med andre Ord, det opsamler i sig en større Mængde af mecanisk Arbejde, hvis Maal er $\frac{1}{2} D v^2$, efter ovenstaaende Betegningsmaade.

Dette er nærmest at betragte som en Egenskab ved et Legeme i Bevægelse, der ei ytrer sig som Kraft, saalænge Bevægelsen er jevn. Naar derimod Modstanden tiltager, eller den fremdrivende Kraft aftager, da vil en Deel af det opsamlende mecaniske Arbejde afgives paa Modstanden, men samtidig dermed vil ogsaa Hastigheden aftage.

Inertien er ikke en Kraft, der har nogensomhelst Indflydelse under jevn Bevægelse, den tjener alene til at udlige Ujevnheder i Bevægelsen, naar de virkende Kræfter tiltage og aftage vekselsviis.

Jeg kan saaledes ikke indrømme Nødvendigheden af Capt. Midelboes Fundamentalligning, ligesaaalidet som af Slutningsfølgen, der fører dertil.

Efter saaledes at have imødegaaet de Bemærkninger, der ere fremsatte mod min Bedømmelse af Dampskibe, betragtede som Krigsskibe der skulle kunne tjene overalt, og som Bugseerskibe, vender jeg mig til Skibe med Hjælpe-Dampkraft.

Med Hensyn til disse, gaaer jeg ud fra den Forudsætning, at de kunne bygges saaledes, at de ikke staae tilbage for Seilskibe i nogen Hovedegenskab, og jeg mener, at dette alt er godtgjort ved Dampskibe i de fleste Puncter, som Seilevne, Styreevne, Livholdning, Sædygtighed &c. Man kunde være tilbøielig til at antage,

at de vilde staae tilbage i Ebne til at vende og dreie; men da Dampskibet Hekla gjentagne Gange har stagvendt paa 3—4 Minuter, endog med sine Hjul slæbende, medens Corvetter dog under lignende Omstændigheder udtræve 2—3 Minuter for at udføre denne Manoeuvre, antager jeg ogsaa, at denne Egenskab kan naaes i tilhørlig Grad med Skibe af saadanne Proportioner som jeg har anført. Dette forudsat, vil et saadant Skib altsaa alene staae tilbage for et Seilskib med samme Armatur, ved den Omstændighed at det er større, det vil sige, længere, thi Brede og Dybde maa meget nær kunne holdes ved samme Grændse. Det kan ikke nægtes at dette er en Mangel, da det større Skib maa være mere udsat for at træffes af Skud; men jeg antager ogsaa, man vil være enig i, at denne Mangel, i de allerfleste Tilfælde, rigelig opveies ved den større Frihed i Bevægelse som Dampmaskinen yder.

Betragtes Hjælpekraft = Dampskibe i Forhold til Fuldkraft = Dampskibe, da er det klart, af det om disses Armering oven Fremsatte, at naar Styrken af Kanoner er lige, da have de Første i høi Grad Fordelen med Hensyn til Størrelse paa deres Side, idet man f. Ex. maa gaae til meget store og meget dybtgaaende Skrue-dampskibe, for at naae eet, der i Kanoner kan maale sig med det af mig anførte Skib med 140 Hestes Kraft, hvis Displacement kun er omtrent $\frac{1}{3}$ større end Holger Danskes.

Jeg maa hertil føie den bestemte Anskuelse, at i Kamp, er den større Bevægelighed, den kraftigere Maskine yder, ingenlunde af den relative Fordeel over et Skib med Hjælpe-Dampkraft, som den, den mindre Maskine giver et Skib over et andet, der alene maa stole paa sine Seil.

Jeg kan saaledes ikke dele den Anskuelse, at et Skib, med den af mig omhandlede Dampkraft, vil staae tilbage i Seilevne for ethvert Seilskib af samme Størrelse, og i Stille for ethvert Dampskib med langtrækkende Skyts, naar det kommer an paa at slaaes; idet Skibenes Dimensioner ei ere saaledes at Ordet „Størrelse“ bør tages efter Bogstaven, og Dampkraften ei er at foragte, selv naar der kæmpes i Seilveir.

Betragter man endelig Hjælpekraft-Dampskibe, i deres Forhold til Seilskibe i Forening med Fuldkraft-Dampskibe; sammenlignes f. Ex. en Dampfregat, der kan giøre 6—7 Miles Fart for sin Maskine, med en Seilfregat af samme Artilleristyrke, der er ledsaget af et armeret Dampskib af passende Størrelse: da er det vist, at man i sidste Tilfælde har en større Artilleristyrke at byde over, hvilken i mange Tilfælde kan være af Bigtighed. Dampskibet vil ogsaa ofte kunne yde Seilfregatten en Understøttelse med Hensyn til Stedforandring, der kan veie op mod den Fordeel Dampfregatten har af sin Maskine. Naar endelig Kuling og Sø ere af den Bestaafenhed, at baade Seil- og Dampskib kunne benytte deres Kræfter med Fordeel, da kunde det være betænkeligt for Dampfregatten, at indlade sig i Kamp paa een Gang med to slige Modstandere, der vilde være den overlegen baade i Mandskab og Skyts, Men netop den Omstændighed, at Seilfregatten maa være ledsaget af et Dampskib, for under visse Omstændigheder at kunne yde ligesaa god Tjeneste som Dampfregatten, viser, at denne Sidste er et Krigsskib af en høiere Art. Det vil desuden ei altid være muligt at lade enhver Seilfregat ledsages af et passende Dampskib, og om man end søgte at proportionere Flaaden paa en saadan Maade, at dette lod sig giøre, vilde man saa ofte være udsat for, at to slige Skibe adskiltes i Søen, ved Storme eller taaget Veir, at der var megen Sandsynlighed for, at Fregatten ofte vilde savne sin letfodede Staabi, naar den meest trængte til den.

Det næste Spørgsmaal i Ordenen er Dampkraftens Størrelse. D. S. gjør herom den meget rigtige Bemærkning, at man i Bestræbelsen for at erholde kraftigt armerede Skibe med Dampkraft, maa vogte sig for, at man ei reducerer denne saameget, at den ei bliver til væsentlig Nytte. Han frygter for at dette vil blive Tilfældet med de af mig proponerede Skibe, og anfører senere, at han formener, at jeg har tillagt en Maskine, i et forholdsvis stort Skib, formegen Gyde til at bevæge dette frem, idet han navnlig mener, at jeg har givet Ligningen $H = \beta M v^3$ for udstrakt Anvendelse.

Jeg vil først rense mig fra denne sidste Sigtelse.

Jeg mener da at have godtgjort ovenfor, at denne her atter fremdragne Bigning kan tjene til at antyde Kraftens Forhold til Skibets Størrelse og den attraaede Hastighed, for en heel Klasse af Skibe, der ere saavidt eensartede, at man kan vente, at Maskinens Tab bærer samme Forhold til det hele af den udviklede Arbejde. Tabet Størrelse afhænger af Hjul's eller Skrue's Modstandsevne i Forhold til Skibets.

Men da der aldeles intet er til Hinder for at bevæge nok saa store Hjul eller en nok saa kraftig Skrue, ved en nok saa svag Maskine, er der altsaa eibeller noget i Veien for at antage, at Tabet, naar man bevæger et Skib med ringe Dampkraft, kan holdes indenfor de samme Grændser, som naar det bevæges med stor Kraft. Da det endvidere er langt lettere at opfylde Betingelserne for en ringe Hastighed end for en stor, er det endog sandsynligt, at Tabet i det omhandlede Tilfælde vil være mindre. Bigningen $H = \beta M v^3$ kan altsaa meget vel anvendes til at beregne Kraften for en ringere Hastighed, idet β gives samme Værdi som den, der gælder for samme Skib med stor Hastighed, eller, indenfor visse Grændser, for Skibe af lignende Form og Bestemmelse.

Jeg skal herved bemærke, at ligesom jeg har antaget Modstanden af et Seilskib for at være $\frac{1}{2}$ større, end for et søgaende Dampskib med samme Middelspant-Areal, hvortil jeg er kommen ved en Undersøgelse af Beaufoy's Forsøg, saaledes har jeg, for Skibe med Hjulpe-Dampkraft, antaget den for at være $\frac{1}{10}$ større end for Dampskibe.

Formlens Anvendelighed kan saaledes ikke nægtes. Jeg vilde have fundet det langt rimeligere om D. S. havde angrebet Bærdierne af de forskellige Coefficienter som jeg har fremsat, da der om dem vistnok kan have forskellige Meninger, og jeg ei har besiddet tilstrækkelige Data, til at bestemme dem med den ønskelige Skarphed.

Om det nu er paa denne Anskuelse af den mathematiske Udvikling, at D. S. støtter den Mening, at den angivne Maskinkraft mulig er for lille til at være af væsentlig Nytte, eller om han har denne Mening om en Maskine der kan give Skibet en Fart af 6—7 Miil i Stille, skal jeg ei kunne sige; men jeg skal alene bemærke, at jeg anseer den ret anseelig, og at man med Nutidens Maskiner ei kan opnaae mere, naar Skibet skal have Kulforraad af den angivne Størrelse, hvilket jeg anseer særdeles vigtigt, især for større Skibe, og naar det skal kunne føre et passende Artilleri, uden at Skibet naaer en forholdsviis overordentlig Størrelse. De af mig eksempelviis fremsatte Skibe vise alt, hvor stor en Deel af Displacementet der optages af Maskine og Kul, ved en Maskinkraft indenfor den af mig angivne Grændse.

Hvad det oeconomiske Spørgsmaal angaaer, da antager Capt. Wulff, at et Hjelpekraft-Dampskib, armeret som Fregat, vil koste ligesaa meget som en Seil-Fregat og et tilsvarende armeret Dampskib tilsammen, og D. S. anfører, at det vil koste ligesaa meget som et Linieskib. Jeg vil ei gaae nærmere ind paa disse to Angivelser, som jeg gierne vil troe ere Frugten af noie Overveielse: man maa nemlig have Tegningen af et saadant velconstrueret Skib for sig, thi først da kan man med Bestemthed komme til Erkiendelse om hvad man kan vente sig deraf, og med nogen Nøiagtighed anslaae Beløstningen, og endelig anseer jeg Udgiften ved Anskaffelsen for at være af underordnet Betydning. Jeg nærer nemlig den Anskuelse, at de Penge ere bedst anvendte, som benyttes til at erholde det, der opfylder Hensigten bedst. Dersom det indrømmes, at en Fregat, med en Dampkraft som den omhandlede, er et Krigsskib af en nyttigere Beskaffenhed end en Seilfregat, da maa man ogsaa finde sig i, at den koster mere. Det er i oekonomisk Henseende vigtigere, at den kan yde mere Tjeneste end en Seilfregat, skøndt den ei koster stort mere at holde i Egen, samt at den, under Forhold, hvor det er nødvendigt at anvende Dampkraft, bruger mindre Kul, end der vilde bruges af et Bugseer-Dampskib, der skulde bringe en Seilfregat frem, under samme Omstændigheder.

Det er ogsaa netop det oeconomicke Hensyn der har skaffet disse Skibe Indgang i Handelsmarinen. D. S. mener det naturligt, at anvende en ringe Dampkraft i Skibe, der stadig skulle passere Steder, hvor de jevnlig kunne træffe vedholdende Stille, eller i sandt atne, der indtage Ladninger, som ved længere Tids Ophold paa Egen ville beskadiges. Dette er meget vigtigt, men hvad der især har skaffet Skibe med Hjelpe-Dampkraft Indgang, og det fornemmelig for fragtgaaende Skibe paa korte Stationer, er, at de gjøre hurtigere Reiser end Seilskibe, saa at eet saadant Skib træder istedetfor 2, 3 à 4 Seilskibe, hvilket Erfaring har godtgjort.

Med Hensyn til de Ulemper, D. S. fremhæver, og som unægtelig ere tilfæde i større Grad end ved Seilskibe, nemlig Kiolbrydning, større Vanskelighed ved Conservation i Dylag, og ved Reparation, ic, da mener han selv, at de kunne overvindes, og deri er jeg enig med ham. De egentlige Dampskibe, der maae have alle disse Ulemper i langt højere Grad, have ei afgivet nogen afkrænkende Erfaring, med Hensyn til Kiolbrydning og Svagbed af Skrog, og Betydningen af de andre Betænkkeligheder vil sikkert kunne nedsettes meget, ved hensigtsmæssige Foranstaltninger.

D. S. har endelig troet at finde et Argument mod disse Skibe, i den Omstændighed, at den engelske Marine har anskaffet saa saa af dem. Hertil skal jeg bemærke, at de første Forsøg med slige Krigsskibe i England skrive sig fra Aaret 1845, da en paa Stabel staaende Fregat forandredes i dette Olemed. Jeg troer ei den prøvedes før 1846, altsaa omtrent for fire Aar siden; efter den Tid har man, saavidt mig bekiendt, forandret fire ældre Linieskibe og fire Fregatter, samt bygget een Fregat, to Corvetter og tre store Dampkonnerter, af hvilke Skibe flere alt ere fordeelte paa forskellige Stationer. Dette udgjør altsaa tolv Skibe, tilveiebragte i Løbet af fire Aar, efter at det første Forsøg var anstillet, hvilket jußt ei synes mig saa ringe.

Den engelske Marine gjør vistnok storartede Forsøg, som ei saa ganske sjeldent mislykkes, saa det skal være langt fra mig at

tilraade, at følge flabist efter den; men her er kun Spørgsmaal om at finde en Støtte i deres Exempel, for en Sag, for hvilken det antages, at andre vægtige Grunde tale, og den mener jeg at det Ovenanførte afgiver.

Det er vistnok en meget rigtig Bemærkning, at vi ei bør forhaste os; men det pleier ogsaa sjelden at være vor Bane, og jeg har, vel at mærke, foreløbig ei forlangt Andet, end at man skal begynde at bygge Skibene paa Papiret.

Indbendingerne, der støtte sig til Mangel af Maskinværktøider og Brændmaterial i Landet, som D. S. ligeledes har fremhævet, have vistnok megen Betydning; men det Første kan komme, eller findes i al Fald hos vore Naboer, og med Hensyn til det Sidste, da antager jeg ogsaa, at vort Land i denne Retning besidder Hjælpekilder, som ville blive aabnede, naar Erkiendelsen af Dampkrafts Bigtighed for Omsætning paa Vandet, finder mere almindelig Indgang.

Inden jeg forlader dette Afsnit af Bemærkningerne, maa jeg endnu omtale det af Capt. Middelhoe Anførte.

Han gaaer aldeles ind paa Ideen om Skibe med Hjælpe-Dampkraft, men gjør dog nogle væsentlige Afvigelser fra det af mig Fremsatte, hvori jeg ikke kan være enig med ham. Han begrænsfer nemlig Dampkraften yderligere end af mig fremført, indskrænker Kulforraadet til tre Dage, istedetfor at jeg har antaget fjorten Dage, og foreslaaer endelig at give Skibene en Længde, hvis Forhold til Bredden er større, end hvad der sædvanlig findes i søgaaende Dampskibe.

De to første Betingelser vilde for saavidt være fordeelagtige, som man derved blev istand til at armere Skibene stærkere, i Forhold til deres Størrelse; men jeg antager, at man ingenslunde bør gaae til et lavere Forhold af Dampkraften, end det af mig angivne, og ved at indskrænke Kulforraadet til tre Dage, vilde Skibene aldeles tabe deres Character, idet jeg netop antager, at Kulforraadet bør staae i et passende Forhold til den Tid for

hvillen Skibet forsynes med Provisioner og andre Forbrugs-
Gienstande.

Med Hensyn til Skibenes Længde i Forhold til Bredden og Dybden, da nærer jeg vel den Anskuelse, at man kan forsøge denne Dimension, endog betydelig ud over hvad der er sædvanligt for Seilskibe, og dog opnaae et i enhver Henseende forsvaret Resultat. Capt. Middelhoef har imidlertid givet denne en saadan Udstrækning, at jeg ikke tør indrømme, at man efter saadanne Dimensioner kan bygge sødygtige Skibe. I alt Fald maatte man anvende saameget Material og saamange særegne Forbindinger, for at give dem tilhørlig Styrke, at Egentyngselen betydelig vilde overstige hvad Capt. Middelhoef synes at antage. Theorien kender vistnok ingen Grændse for Længden af et Skib, der skal bevæges i stille Vand, hvorimod en philosophisk Betragtning af et Skibs Forhold i oprørt Sø, der ogsaa fortjener Navn af Theorie, vil lære at sætte Grændser for de Dimensioner, der gjøre væsentlige Fordringer til Systemets faste, indre Forbinding.

Efter saaledes at have omhandlet de særlige Bemærkninger, der ere fremsatte mod det som jeg har anført, vender jeg mig til de mere i Almindelighed udtalte Slutninger og Anskuelser.

Capt. Wulff er saaledes kommen til det Resultat, at en Dampkraft, som den omhandlede, kan være hensigtsmæssig for Linieskibe og maaskee for Fregatter, hvorimod mindre Krigsskibe, der ei ere heelt Dampskibe, ganske ville tabe deres Betydning i en Søkrig, uden forsaavidt som de anvendes i Farvande, hvor man var Herre. Denne Anskuelse støtter sig aabenbart til den Tankesølge, at jo mindre et Krigsskib er, jo større bør den Hastighed være hvormed det kan bevæges, for derved at sætte det istand til at undgaae enhver ulige Kamp. Dette kunde nu være meget godt; men ligesom man ei har været istand til at giennemføre et saadant Princip fuldstændig mellem Seilskibe indbyrdes, ligesaaalidet kan det stee mellem Dampskibe indbyrdes, af den Grund, at Betingelserne for betydelig Hastighed lettere kunne opfyldes i større Skibe, end i mindre. Man vil altsaa kun opnaae, at Skibe med ringe Artillerie-

styrke, ved at være fuldkraftige Dampskibe, kunne unddrage sig Kamp med Eriske, eller med Skibe med Hjælpekraft, men man vilde ei kunne opnaae at beskytte de Mindre mod de Større af samme Art. Det maa ogsaa erindres, som alt tidligere omtalt, at fuldkraftige Dampskibe, der skulle kunne virke i aaben Sø, maae besidde en overordentlig Størrelse, for at kunne armeres i Righed med en stor Corvet, medens de næsten ganske tabe deres relative Overvægt i Kamp, naar Modstanderen besidder en Dampmaskine, der tillader ham at manœvrere i Stille, eller naar Rejsningen er forskudt. Det synes saaledes, at, fra et almindeligt Synspunkt, vilde fuldkraftige Dampskibe i Søkrig kun egne sig til saadan Tjeneste, hvor stor Hastighed er af Bigtighed, ei alene for at undgaae Kamp med en Overmand, men for Beskaffenheden af Tjenesten selv.

Sagen vilde stille sig heelt anderledes, naar man indrømmede den af Capt. Wulff fremsatte Sætning, at naar en mindre Søstat er indviklet i Strid med en større, den da maa indstænke sig til at virke med sine Skibe i sine egne Farvande.

Dersom dette forholdt sig saa, da vilde mine Indvendinger mod Dampskibe som Krigsskibe bortfalde; thi da vilde Farvandes Beskaffenhed tillade at give disse en større Beskytning, Kulforraadene kunde holdes inden meget snevre Grændser, og stor Hastighed vilde være af særdeles Bigtighed, for at mangfoldiggjøre et lille Antal Skibe, og for at overvinde de Hindringer der forarsages af Vind og Strøm.

Men Sætningen er kun holdbar, forsaavidt som man staaer ene mod en Magt, der er saa overvældende, at man alene kan tænke paa at forsvare sine Kyster, og vedligeholde de indlandske Forbindelser. En Stat som Danmark, der har en udbredt Søhandel og fjernt liggende Bilande at forsvare, maa nødvendig besidde Skibe der kunne virke i aaben Sø og fjernt fra Moderlandet, og som under saadanne Omstændigheder besidde alle de Fordele, som Krigsskibe kunne have. Naar man ei besidder Det, da maa man overlade alt det der er udenfor Landets Grændser, til

sin egen Skiebne, hvergang en Stormagt rynter Vandet, eller hvergang man indvilles i Strid med en sideordnet Smagt, der er i Besiddelse af Skibe, som mere egne sig til at virke paa fjernt liggende Esteder. Med andre Ord, vort Søforsvar kan ei udelukkende være baseret paa, at vi skulle indskrænke os til vore egne Farvande.

Jeg kan forøvrigt let blive enig med Capt. Wulff om de Grændser han opstiller for Størrelse af Dampskibe, der ville være tjenlige for os, naar samtidig Flaadens øvrige Skibe kunde virke uden Ledsgelse af Bugseerdampskibe. Jeg er ogsaa enig i Ønskeligheden af, at mindre Krigsskibe overhovedet kunde gives en større Bevægelighed, end Vidskædet vilde være efter det af mig Fræmsatte, og kunde i saa Henseende være tilbøielig til at nedsette Kulforraadet noget for dem.

D. S., der nærer saa megen Tvivl om Nødtigheden af mine matematiske Udviklinger, og altsaa om de Resultater hvortil de have ført, mener, at man bør blive ved det Gamle, indtil en mere udstrakt Erfaring har lært, at der gives noget Bedre. Dette er nu meget forsigtigt, og vilde ogsaa være meget godt, dersom Stilsstand ikke var skadeligere, end en Fremgang, der i sig muligt kunde skjule noget Mangelfuldt.

Man maa ei heller forglemme, ved at organisere en lille kraftig Marine for en lille Søstat, at man da ei alene maa spare paa Penge til Kul og andre Krigsfornødenheder, men at man ogsaa maa være muligst sparsommelig ved Anvendelsen af de sødygtige Mandskaber, for ei at indskrænke Søhændelen, der er saa vigtig for at Landet skal kunne fortsætte en Krig.

Dette, høist vigtige Hensyn, opnaaes imidlertid fornemmelig ved at hvert enkelt Skib er fortrinsviis stillet til at udfylde sin Plads, som en virksom og kraftig Krigsmaskine, og det er denne Fordeel jeg tillægger de af mig omhandlede Skibe, naar de skulle bruges i aaben Sø.

N. E. Tuxen.

Efterretninger for Søfarende.

Vagere i Kyholm Sund.

Ifølge Marineministeriets Ordre ere følgende tvende Vagere udlagte i Kyholm Sund:

- 1) paa N. D.-Siden af ydre Kaagsøre Boe, en Vager med sort Stage og en Kolt, paa 14 Fod Vand; herfra peiles:

Nordby Kirke i N. 54° V.

Bæjer Kirke i S. 20° V.

- 2) paa S. D.-Siden af Morten Henriks Boe, en Vager med stribet Stage og 2 Koste paa 14 Fod Vand; herfra peiles:

Nordby Kirke i N. 60° V.

Bæjer Kirke i S. 22° V.

Den sidstnævnte Grund er en Steenrøse med 7—8 Fod Vand og en Udstrækning af knapt 200 Alen i N.N.V. og S. S.D., der ligger omtrent 2200 Alen i V.N.V. fra Kyholms Fyrbygning, midt imellem Kyholms og Ydre Kaagsøre Boer, hvorved tvende Løb dannes mellem disse 2 Grunde.

(Fyr- og Vager-Inspectionen, Febr. 1850.)

Midlertidige Foranstaltninger til Lættelse for Seiladsen paa Slesvigs Østkyst i de tilstundende lange Nætter.

- 1) Paa den vestligste Kant af Sønderborg Slotsmuur er anbragt en rød Lanterne. Naar denne holdes en halv Haandspade østen for den allerede i længere Tid brændende hvide Lanterne, anbragt paa Sundetved Side under det nordre Brohoved, gaaer man fri af Slotspynten, og kan holde Farvandet ind.
- 2) Paa Slimindes nordre Steenmole er i den derstaaende Gooke anbragt en Lanterne 30 Fod over Vandspeilet, som vil kunne sees 2½ Mil tilførs. Naar man med tilbørligt Hensyn paa Vandgrunden, iagttagende den „danske Lods's“ Forskrifter, har

bragt Panternen i N. t. V. $\frac{1}{2}$ B., kan man paa denne Cours holde lige paa den, og vil da passere tæt Sønden og Vesten om Tønden, som ligger udfor Eliminde Gab.

3) Paa Vestkanten af den Syd for Als liggende Middelgrund, ogsaa kaldet Peter Madsens Grund, er udlagt en Tagt, som, om Dagen fører en rød Ballon med hvidt Kors fra Toppen, og om Natten, fra $\frac{1}{2}$ Time efter Solens Nedgang til $\frac{1}{2}$ Time før dens Dpgang, viser en Fyrlanterne 20 Fod over Bandspeilet.

4) Paa Sydvestkanten af Stallergrundten mellem Kiel og Ekernsørde er udlagt en Tjall med to Master, paa hvis forreste og høieste Mast, om Dagen vil blive heist en rød Ballon med hvidt Kors, og om Natten, fra $\frac{1}{2}$ Time efter Solens Nedgang til $\frac{1}{2}$ Time før dens Dpgang, en Lanterne 20 Fod over Bandspeilet. Dette Fyrskib vil ligge paa 20 Fod Vand, og fra dets Plads peiles:

Büll Fyrtaarn i S. 3° B.

Waabs Kirke i N. 58° B.

Fra begge disse Fyrskibe vil i taaget Veir jevnlig blive rørt en Tromme for at advare mod deres Nærhed.

Drag i Farvandet mellem Hesselø og Lysgrundten.

En Skonnert er sunket midt i Farvandet, hvis Agterstib den 23de Octbr. d. A. stod 5 Fod over Vandet og hvis Anker antages at have taget Bund.

(Marineminiisteriets Admiralitets-Contoir, Octbr. 1850.)

Sulehul Fyr i Christianiafjord.

Sulehul Fyr i Christianiafjord er, efter fuldendt Reparation, atter tændt, og vil brænde hele Aaret paa samme Tider som Rigets øvrige Fyr. Det ny anbragte Apparat er et fast Lentillefyr af fjerde Orden, varieret med Blink hvert tredje Minut. Saaledes sees først et fast Lys i $2' 30''$, derpaa en kort Formørkelse i $10''$, derefter et stærkt Blink i $10''$, saa atter en Formørkelse i

10'', hvorefter det faste Lys kommer igien. Indenfor $\frac{1}{2}$ Miils Afstand vil Fyret endog under de mørke Mellemrum sees ganske svagt. Fyret lyser heelt rundt. Længden N. f. Gr. $10^{\circ} 40' 25''$. Bredden $59^{\circ} 10' 25''$. Høiden over Havet 55 Fod. Synsvidde i Bliket $3-3\frac{1}{2}$ Miil, naar Diet er 15 Fod ophøiet.

(Pd. og Skibsf. Bd. Nr. 163, 1850).

Et Mærkes Anbringelse paa Gaasungerne i Christianiafjord.

Paa det østligste Skær af Gaasungerne i Bunden af Christianiafjord er anbragt et Mærke, bestaaende af en sortmalet Jernstøile 8 Fod høj, med en hvidmalet Tonde paa Toppen. Skæret, der med dagligt Vandet netop er over Bandspeilet, ligger i N. $7\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Steilenes Fyrhuus og i S. $87\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Ildjernet, alt retvisende, $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra det første og $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra det sidste Sted.

(Pd. og Skibsf. Tid. Nr. 159, 1850.)

Syr paa Næsclubben.

I indeværende Sommer er opført et fast Ledefyr, med et stadigt, mod N. $\frac{1}{4}$ D. efter Compasset, skarpt af Mørket begrændset Lys fra en Siderallampe med Nøverbær, paa Klippen Næsclubben, beliggende paa $59^{\circ} 52' 40''$ N. Br. og $10^{\circ} 5'$ D. L. fra Greenwich, ved Simpnæs Fjorbjerg ei langt fra Simpnæs By, og circa 3200 Alen eller omtrent $\frac{1}{4}$ Sømiil indenfor Simpnæs Kiendingsbælt. Dette Fyr, som brænder 22 Fod over Havfladen, vil, i en klar men mørk Nat, kunne sees i 2 geographiske eller Sømiils Afstand til alle Compassstregere fra N. $\frac{1}{4}$ D. over D. til næsten S. t. V., med Undtagelse af N. $\frac{3}{4}$ D. mod Allandskøbet, hvor Fyrløset skjules af Simpnæs Klubbs Bælt. Skibe, som fra Allandskøbet agte sig ind i Skærgaarden efter dette Fyr, bør holde ind paa det med S. $\frac{1}{4}$ V. Cours, hvorefter Simpnæs Klub, der er bradt affaldende paa den vestlige Side og hvis Bælt er synlig

endog i mørke Nætter, holdes om Bagbord i 150 Alens Afstand. Denne Cours holdes omtrent 1000 Alen, eller Halvdelen af Afstanden mellem Simpners Klubb og Bokubben, derefter forandres Coursen lidt, eller til fuld Syd, saa at Fyret bliver synligt lidt om Styrbord, med hvilken Cours man gaaer fri af Strandgrunden fra Bokubben, der haves mindst i 150 Alens Afstand om Styrbord, ligesom Prikken paa Grunden Gesehåsten i en endnu større Afstand om Bagbord. Naar Skibet er kommet under Fyret, holdes det i 100 Alens Afstand om Styrbord, og tages den tidligere Cours S. $\frac{1}{4}$ V., hvorefter man atter seiler paa circa 2000 Alens Afstand fra Fyret, da Simpnersvigs Prikken bliver om Styrbord i samme Afstand som Fyret, og Coursen forandres til S. t. V., med hvilken Ankerpladsen ved Numshamn søges omtrent 5000 Alen fra Fyret. Naar man nærmer sig hertil, styres endnu mere vestlig, og Ankergrund søges med Loddet i omtrent en Kæbelængdes Afstand fra den nordre Pynt af Numshamnsvig.

Som almindelig Regel, uden Hensyn paa Kompas-Anvisningen, maa det bemærkes, ved Indseilingen til dette Fyr, at man, saavidt muligt, styrer sin Cours efter den Brydningslinie der adskiller det skarpe Sten fra Mørket, hvilket sidste meget hurtigt indtræder, naar man løber Fare for Bokubbens Strandgrund; for at forhindre Dette er Fyret saaledes indrettet, hvilket det er særdeles vigtigt at bemærke ved Passagen giennem det knapt 300 Alen brede Pas mellem Bokubben og Gesehåsten. At gire betydelig østlig for den angivne Begrænsningslinie bringer Fare for den sidstnævnte Grund.

Fyret paa Næsclubben tændtes første Gang den 15 September, og vil derefter, i Fighed med Rigets øvrige Fyr, blive holdt tændt efter Forskrifterne i § 42 af den kongl. Forordning og Reglement angaaende Lods- og Vakeindretningen i Riget, af 16de Mai 1827.

(Kongl. Forvaltningen af Sjø-Årindena, Aug. 1850.)

Ny Bæke paa Graaklubben.

Et Mærke, bestaaende af en 54 Fod høi Stang med en Lønde paa Spidsen og støttet ved adskillige Sideskænger, hvilke imod Sidsen ere beklædte med Bræder, er i denne Sommer opført paa det 24 Fod høie Skær Graaklubben paa S. S. Siden af Skags Havn og Lødeplads, beliggende imellem Hernøsand og Umeå under $63^{\circ} 12' N.$ Br. og $19^{\circ} 3' O.$ Lgd. fra Grw. Denne Stangbæke, hvilken danner en trekantet Figur, hvis ene Spidse vender opad, vil i klart Veir, imod den bagved liggende høie og mørke Naaleeskov, være synlig i cirka 2 geographiske Miles Afstand, og tjene til Nettesnor for Skibe, som ere bestemte til Ørnskølds-vik eller Lødepladserne derved, og agte at søge Løds ved Skags Odde. Ved Indseilingen i Skags Havn holdes ovennævnte Bæke om Bagbord.

(Förvaltningen af Sjö-Ärendena, Sept. 1850.)

Nye Fyrtaarne paa Den Nordkoster.

Tvende Steen-Fyrtaarne af lige Høide ere opbyggede paa det høieste Punkt af Den Nordkoster, den saakaldte Kosterkullen, beliggende i Bahuslebens nordre Skærgaard, 200 Fod over Havets Overflade, paa $58^{\circ} 54' 12''$ nordlig Brede og $11^{\circ} 4'$ østlig Lgd. fra Greenwich, samt $29^{\circ} 13' 45''$ øst for Ferro. Disse Fyrtaarne ere 17 Fod høie til Gefimsen og 20 Fod til Fyrtøiset, hvilket altsaa brænder 220 svenske Fod over Havets Overflade, og som i en mørk men klar Nat vil kunne sees i 4—5 geographiske eller tydske Miles Afstand fra et almindeligt Skibsdæks Høide. Fyrtaarnene ere beliggende 240 Fod fra hinanden i Syd og Nord efter Compasset. — I det søndre Taarn er anbragt et fast Løntillefyr af 3die Stang, og i det nordre et omdreieende Blinkfyr, hvis Omløb varer 2 Minuter, hvorunder det giver korte men skarpe Blink. Fyrene holdes tændte paa samme Tid af Naret og Døgnet som er anordnet for Rigets øvrige Fyr.

(Fb. og Skibf. Bd. Nr. 136, 1850.)

Sarvandet ved Bolderaa.

Det nye Farvand, med en Brede af 40 Favne, er bleven belagt med de fornødne Mærker og Stønder, saaledes at Skibe, stikkende 13 Fod engelsk, ved almindelig Vandstand, uden Fare kunne komme ind og ud i lige Retning fra Vest til Øst. Dgsaa er, til større Sikkerhed for Høstskibsfarten, den store Søstang med Triangelen atter udlagt foran Indløbet paa 6 Favne Vand. Denne, bragt i een Linie med begge Landmærkerne paa Magnusholm, vil lede den fremmede Skipper midt ind i Farvandet lige til Havnen, naar det er umuligt for Lodserne at holde Søen.

(Fb. og Skibsf. Bd. Nr. 231, 1850.)

Sarvandet ved Stralsund.

Til Efterretning for de Skippere, som besøge den derværende Havn, og ville seile igiennem det nordlige Farvand ved Libben, bekiendtgjøres, at naar Lodserne ved stormfuldt Veir ikke kunne komme i Søen, er Følgende at iagttage for at finde de yderste Sø-Lønder:

Ved Indseilingen maa Coursen holdes saaledes, at man kommer midt imellem Tornebusten paa Den Hiddensee og Bug paa Halvoen Wittow, og vil da Schaproder Kirke, hvilken let kan kiendes paa sit spidse Taarn, være synlig i sydlig Retning, — derefter maa styres sydlig til Kirken er nære i S. t. V. $\frac{3}{4}$ V. pr. Compas og tillige i en Linie med den vestlige Side af det skieldtækkede Lods-Taarn. Denne Linie fører lige imellem Lønderne i Søgattet, men først til en stor, halv hvid og halv sort, malet Lønde, foroven forsynet med en Fancstang og Fane, og som ligger paa $13\frac{1}{2}$ Fod Vand og lige i Retning med Kirken og Taarnet, og altsaa kan passeres.

Herefter naaer man Lønderne i Søgattet, hvoraf de 4 sorte paa Vest siden af Libben maae holdes om Styrbord og de 4 hvide paa Øst siden om Bagbord.

Der vil, endog ved heftig Storm, blive laveret imellem disse

Lønder af Lodser, som til de ankommende Skipperes videre Efterretning ville seile foran.

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 204, 1850.)

Nelzerhage Fyr slukket.

Fra den 31te Juli d. A. da det sluktes, og indtil videre, vil dette Fyr ikke blive tændt.

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 183, 1850.)

Fyrskib ved Gunfleet Sand.

Et Fyrskib er udlagt paa Nordsiden af East Ewin Channel udfor Gunfleet Sand. Dette ligger paa 9 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid under efterstaaende Værlinger:

Dover = Court = Kirke netop aaben for den lavere Spids af Naze Land N. $\frac{1}{2}$ D.

Walton = Mølle netop aaben nordlig for Pier = Head N. t. W.

Clacton = Mølle netop aaben nordlig for en Trægruppe N. W. $\frac{1}{2}$ W.

N. D. = Gunfleet = Boie godt aaben tilhøire for

Middle = Gunfleet = Boie N. D. t. D.

Gunfleet = Spit = Boie N. t. W. $\frac{1}{2}$ W.

Gunfleet = Bælt W. N. W.

Sunk Fyrskib D., Dist. $3\frac{1}{2}$ Miles.

Det bemærkes, at dette Fyr viser to glindsende Dreiefyr, det ene paa Fokkemasten i 38 Fods Høide, det andet paa Mesanmasten, 20 Fod over Vandspeilet.

(Trinity house, Juli 1850.)

Spurn Fyr (Humber).

Nord for disse Fyr har Søen brudt igiennem Spurn-Point Næle 1000 Fod bredt, med 12 Fods Dybde, saa at Spurn-Fyrtaarn nu staaer paa en Ø.

(Naut. Mag. Jan. 1850.)

Tønderne paa Humberen.

Den yderste i Humberens Munding liggende Bankes Udvikelse i sydlig Retning har gjort det nødvendigt at flytte den der liggende Boie (Outer-Bank-Boie) længere mod S. V., og ligger samme nu paa 4 Favne mindre Dybde ved Lavvande og under følgende Peilinger:

New Sand Fyrstib S. $\frac{1}{4}$ V.

Spurn høie Fyrtaarn V. t. N. $\frac{1}{2}$ N.

Middle Bank Boie V. $\frac{1}{2}$ S.

Kilnsea Bæle næsten i een Linie med Gaslington

Kirke N. t. V. $\frac{1}{2}$ V.

(Naut. Mag. Septbr. 1850.)

East-Shoebury-Boie (Thems-Mundingen).

Sandbanken imellem East-Shoebury-Boie og Blacktail-Spit-Boie har udvidet sig imod S. og S. D., og East-Shoebury-Boie er derfor forlagt en halv Miil N. t. S. fra sit tidligere Sted. Den ligger nu paa 6 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid under følgende Peilinger:

Canewdon-Kirke i een Linie med den østlige Ende af Wakering

Træs N. $\frac{1}{2}$ V.

Hamlet-Mølle i een Linie med den sydlige Ende

af Trægruppen paa Shoeburynejs N. V. $\frac{1}{4}$ N.

Blacktail-Spit-Boie N.

Middle-Shoebury-Baie V. t. N. $\frac{1}{2}$ N.

More-Fyrstib V. t. S. $\frac{1}{4}$ S.

(Hb. og Skibsf. Tid. Nr. 243, 1850.)

East-Oaze-Boie (Thems-Mundingen).

Den hidtil udeliggende sorte Boie paa East Oaze er ombyttet med en ligeledes sortmalet forbedret Spiralboie, der er forsynet med en Stang, hvorpaa findes en Kugle.

(Hb. og Skibsf. Tid. Nr. 231, 1850.)

Om Tønderne i Themsmundingen.

En stor, sort anstrøgen Tøndeboie, forsynet med en Stang hvorpaa er en Kugle, er udlagt paa det Sted ved North Tongue Sand i Princess Channel, hvor en sort Boie af sædvanlig Størrelse hidindtil har ligget, men nu er borttaget. Endvidere er en stor, rød anstrøgen Tøndeboie, ligeledes med Stang og Kugle, udlagt ved West Daze Station, istedetfor den hidindtil derliggende røde Bøie af sædvanlig Størrelse.

(Pd. og Skibsf. Tid. Nr. 142, 1850.)

Tønderne paa Blacktail-Sand (Themsen).

Den paa Blacktail-Sand værende Bøie er borttagen, og der vil herefter ingen atter blive opsat. Derimod er der udlagt en sort Spiral-Bøie med en Stang hvorpaa findes en firkantet Kurv paa Pynten af Blacktail-Sand, hvorimod den der tidligere liggende Bøie er borttagen.

Den nu udlagte Spiralbøie ligger paa $3\frac{1}{2}$ Favn ved Lavvande Springtid omtrent en Kabellængde fra det tørre Sand og under følgende Peilinger:

En isinefaldende Trægruppe i Land netop aaben	
vestlig for Dagstribet i Havnen Gore-Creek .	N. N. $\frac{1}{2}$ N.
Shottenden-Mølle, en Trediedeel af Beien fra	
Party Church til Muscle-House,	S. S. W., vestl.
East Shoebury Bøie	N. $\frac{1}{2}$ N.
Maplin-Bøie	D. t. N. $\frac{1}{2}$ N.
Mouss-Fyrstib	D. t. S.
Nore-Fyrstib	N. $\frac{1}{2}$ S.

(Pd. og Skibsf. Tid. Nr. 193, 1850.)

Tønderne ved Goodwin Sand.

Da Vanddybden ved Sikkerhedsbaken ved Indløbet i Swathway-Farvandet paa Østsiden af Goodwin Sand har tiltaget betydeligt, er den nævnte Bøie ikke længer befunden nødvendig, og er derfor optaget og erstattet ved en sortmalet Tøndeboie med Ordet

„Swatchway“ og en Stang, hvorpaa en forskudt Firkant. Denne Løndeboie ligger paa Sydsiden af Pynten af nævnte Sand, i Nærheden af hvor Sikkerhedsbaken stod, paa 15 Favnés Dybde og under følgende Peilinger:

Upper-Deal-Kirke netop aaben tilhøire for Deal:

Castle B. t. N.

St. Lawrence-Mølle i en Linie med Obelisten

paa Ramsgate Brohoved N. N. B. $\frac{1}{4}$ B.

Den nye (endnu ikke fuldendte) Bælt paa Good-

win Sand B. N. B.

South-Galliper-Boie S. B. $\frac{3}{4}$ B.

Gull-Fyrstib N. B.

N. D. Goodwin-Boie N. t. D. $\frac{3}{4}$ D.

Goodwin-Fyrstib N. N. D. $\frac{1}{4}$ D.

North-Foreland-Fyrtaarn N. t. B.

Det bemærkes, at D.-Siden af Goodwin Sand saaledes nu er betegnet med fire store Løndeboier, af hvilke de tre allerede tidligere ere bestrebnne, hvilket dog til næiere Efterretning her atter vil blive gientaget i Forbindelse med Ovenstaaende:

1) Den store røde Løndeboie udfor den nordøstlige Deel af Sandet, med en Stage hvorpaa en Trekant, paa 11 Favnes Dybde, under følgende Peilinger:

St. Lawrence-Kirke i en Linie med Royal Hotel
i Ramsgate N. B.

Upper-Deal-Mølle i en Linie med Sydsiden af

Naval Hospital B. $\frac{1}{2}$ S.

Det høie Fyrtaarn paa South Foreland, dets

Længde i en Linie med Klippen norden for

St. Margarets Bay S. B. t. B. $\frac{3}{4}$ B.

North-Forelands Fyrtaarn N. t. B. $\frac{3}{4}$ B.

Gull-Fyrstib B. t. N.

North-Sand-Head eller Goodwin-Fyrstib N. N. D. $\frac{1}{4}$ D.

2) Den sorte Boie udfor Swatchway (som ovenfor er bestreben).

3) Den store Tøndeboie udfor den nordlige Deel af South Calliper, betegnet med sorte og hvide horizontale Striber og forsynet med Stage og Kurb, paa 13 Favnes Dybde, under efterstaaende Peilinger:

Walder-share = Monumentet i en Linie med Midten af den lavere

Klippe nordenfor Kingsdown N. t. N. $\frac{1}{4}$ N.

Thonet-Mølle halveis imellem Namsgate Kirke

og Obelysten paa Brohovedet N. t. N. $\frac{1}{4}$ N.

S. D. = Goodwin Boie S. N. $\frac{3}{4}$ N.

South-Sand-Head-Fyrstib N. t. S.

Goodwin-Fyrstib N. D. t. N.

4) Den store sorte Tøndeboie, med en Stage, hvorpaa en Kugle, udfor det sydlige Fremspring af South Calliper, paa $8\frac{1}{2}$ Favns Dybde under følgende Peilinger:

St. Lawrence-Kirke, dens Brede aaben vestlig for

Namsgate Mølle, N. $\frac{1}{2}$ N.

Shakespeares Klippe netop aaben for South-Fore-

land N. $\frac{1}{2}$ S.

South-Sand-Head Fyrstib N. $\frac{3}{4}$ S.

South-Calliper Boie N. D. t. N. $\frac{1}{2}$ N.

Foranstaaende Peilinger ere tagne efter Compasset, og Dybderne ved Lavvande Springtid.

NB. Skibscapitainer, Lodser o. N. advares mod at passere de ovennævnte Boier i kortere Afstand end en halv Qvartmiil, da Flodstrømmen med stor Kraft trækker nordvestlig mod og henover Sandbanterne.

(Trinity House, Juli 1850, — Naut. Mag. Septbr. 1850.)

Boie ved Siley Point (Yorkshire).

En sort Boie, betegnet med Ordene "Filey Brig", er bleven udlagt paa den yderste Ende af Revet ved Filey Point, paa Kysten af Yorkshire. Den ligger paa 6 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid, under følgende Peilinger:

Det første Afhang nordlig for Filey Point netop aaben østlig for
den hvide Deel af Revet N. W. $\frac{1}{2}$ N.

Den hvide "Colkins"-Mølle's Længde aaben nord-

lig for et hvidt hvidt Huus N. $\frac{1}{2}$ N.

Myers House godt aabent sydlig for Landeveien. S. W. $\frac{1}{2}$ S.

(Hb. og Skibsf. Tid. Nr. 191, 1850.)

Ny Bøie udlagt ved Helgoland.

Den Dritstang, der hidtil har ligget ude for at betegne de
Klipper der findes udenfor Indløbet til den sydlige Rhed, er nu
bleven ombyttet med en sort anstrøgen Mast-Bøie, forsynet med en
lille Triangel paa Spidsen og staaende 8 Fod over Vandet, 70
Fod vestlig for Steenklipperne udfør Sydspidsen af Øen Helgoland.
Den befinder sig paa $4\frac{1}{2}$ Favnes Dybde ved Lavrande og under
følgende Peilinger:

Begge Balerne paa Sand Øen (ligeledes forsynede med Triangler
paa Spidserne) i en Linie N. D. t. N.

Balen paa Helgoland i en Linie med Østiden af

det gamle Laarn N. t. W.

(Naut. Mag., Septbr. 1850.)

Ny Steenbøle paa Barren ved Aveiro.

Begge Landmærker, som hidindtil befandt sig ved Indløbet til
Havnen af Aveiro (paa den portugisiske Kyst), ere borttagne,
og i deres Sted paa Fortet opbygget et rundt, hvidt an-
strøget Signaltaarn, som ved Foden har et Giennemsnit af $22\frac{1}{2}$
Palmer*), og hvis Spids hæver sig 103 Palmer over Vandfladen
ved Høivande. Taarnet befinder sig 900 Favne østværts fra
Banken paa Barren, hvorimod begge de borttagne Landmærker,
hvoraf det ene stod nordværts og det andet sydværts, omtrent

*) 1 Palm = 97,525 par. Lin. = 0,70096 dansk Fod.

vare fjernede 756 Favne fra hinanden, og fra Signaltaarnet resp. 614 og 576 Favne.

Syret ved Algesiras.

Det paa Stranden af Algesiras hidtilværende faste Fyr er forflyttet til Green Island, og peiler circa 1 Mil S. S. D. fra den tidligere Position. Det vil være synligt fra S. D. = Siden fuldkommen, fra N. D. og S. V. kun halv, men fra N. til V. derimod være usynligt. Hviden over Havfladen udgør 46 Fod.

(Pb. og Skibsf. Id. Nr. 153, 1850.)

Syr paa Cap Maternillos (Cuba).

Paa Cap Maternillos ved Indløbet til den gamle Bahama-Kanal er oprettet et Fyr, som er tændt den 1ste Mai d. N. Beliggenheden fra Cadix er paa $21^{\circ} 39' 39''$ N. Br., $70^{\circ} 53' 17''$ V. L., og Lyset bestaaer af et Fresnellst dioptrist Dreiefyr af 1ste Klasse og af sædvanlig Farve med Formørkelser, som følge alternerende fra Minut til Minut. Hviden over Havfladen udgør 190 Fod, og vil, efter Atmosfærens Tilstand, være synligt i circa 15 Miles' Afstand.

(Pb. og Skibsf. Id. Nr. 128, 1850.)

Klippe i Nassau Canalen om Cap Horn.

(Af Rapport fra det engelske Krigsskib Dædalus.)

„Den 30te Dec. 1849 ankrede i North Road; den 31te besøgte flere Indfødte os i deres Kanoer, de usleste Mennesker man kan tænke sig, uden noget Slags Klæder, blot et Stykke Sælhundeskind om Skuldrene bundet om Halsen; de synes at være blottede for alle Livets Fornødenheder, leve af Skældyr. De raabte i Et væk „Yam-a-skura!“ o: Giv! Giv! og ytrede hverken Forundring over hvad de saae, eller Taknemmelighed for hvad der blev givet dem.

„1ste Jan. 1850. Godt Veir, lidt Luft, S. V.-Wind, Barometret 29. 41, Thermometret 40° . Capitaenen forekom det at Søen brød udfor den østlige lille D (North Road), men da der

ikke var bemærket Noget i Kortet, og vi ikke før havde bemærket nogen Brænding der, troede jeg, at det var Strømninger der mødtes. Det befandtes imidlertid at være en Klippe af Størrelse som en Baad, med 3 Fod Vand, fuldt omgivet af Tang; 7 Favnes Dybde heelt rundt om i en Afstand af 20 Yards, og tagende til henad den østligste lille Ø til 11, 14, 15 og atter igien 11 Favne, Centrum af denne lille Ø peilende S. S. V. $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Klippen, og den nordøstligste Punt af Wallaston Island S. S. O. Denne Klippe kan blive farlig for Skibe der med en S. V.-Wind holde til Ankerpladsen i North Road; naar de kiende den, kunne de derimod passere sikkert indenfor den.

„Den 2den passerede Falske Cap Horn (som man altid bør seile godt forover for at undgaae alle de Strømkeeringer rundt omkring det og hen derimod). Gik derefter indenfor Idelsonso Islands. — Sluttelig anbefales Nassau Canalen om Sommeren, og om muligt at gaae tilankers i Drange Bay for at søge Der, eftersom denne Canal er nærmere Drang Bay, og man strax kan benytte hver Forandring af Vinden.

(Naut. Mag. Mai 1850.)

Falst Fyr ved Bahamaerne.

Flere Skibsførere advare de Søfarende mod falste Fyr der i Lobet af indeværende Aar ere blevene viste fra Nord Bimini-Øerne. I en Afstand af 9 Qvartmiil har man nemlig peilet et omdreieude Fyr i S. O. pr. Compas paa disse Øer, den 8de Mai Kl. 7 E. M., og først Kl. 9 det rigtige omdreieude Fyr paa Gun Key. Harde man ladet sig vildlede ved hiint Fyr, vilde Skibene være gaaede lige iland paa Moselle Skærene.

(Naut. Mag. Aug. 1850.)

Columbia sydlige Lob.

Dybden af dette sydlige Lob er i dette Foraar bleven loddet heelt igiennem og er befundet 4 Favne paa det Grundeste under Halvflod, og denne Strækning kun omtrent 2 Skibslængder; ellers

er Bøbet meget dybt heelt igiennem. Dette Bøb til Columbia er meget kortere end giennem Canalen ved Cape Desappointment, er næsten ganske lige, og man undgaaer her alle Standsninger ved at komme ind i Bakers Bay. Skibe kunne derhos komme ind med Vinde, som ikke tillade dem at gaae ind ad det gamle Bøb.

(Oregon Spectator, Marts 1850. — Naut. Mag. Aug. 1850)

Nantucket Shoals.

Ved senere Undersøgelse er funden nogle smaa Urigtigheder, især angaaende Vanddybderne etc., i den for nogen Tid siden offentliggjorte Beretning over Nantucket Shoals (sef. d. Tidsskr. 5te Pag. 324). Nedenstaaende Fortegnelse, som omfatter alle fra Great Point til Sankaty Head opdagede Grundes Peilinger, Distance og Vanddybde, er offentliggjort af Coast Survey Office i Washington. Nummerne begynde fra den nærmest Den Nantucket liggende Grund, og betegne efter Rækkefølgen de østværts fra hinanden liggende. Afstandene ere angivne i nautiske Miles *).

Nr.	Ringeste Dybde	Peiling retvisende fra				Distance fra	
		Great Point		Sankaty Head		Gr. Point	San. Hd.
1.	15 Fod	N. 86°	15'	D. N. 39°	58'	D. 9,5.	9,6.
2.	18 —	N. 85	30	D. N. 41	5	D. 9,3.	9,4.
3.	13 —	N. 85	35	D. N. 42	30	D. 10,5.	9,8.
4.	15 —	N. 85	—	D. N. 42	30	D. 10,6	9,7.
5.	14 —	N. 86	45	D. N. 43	45	D. 10,5.	9,9.
6.	9 —	N. 86	30	D. N. 44	35	D. 10,7.	9,9.
7.	13 —	N. 85	15	D. N. 45	—	D. 10,—.	10,2.
8.	15 —	N. 84	40	D. N. 46	15	D. 11,2.	10,5.
9.	18 —	N. 85	15	D. N. 46	15	D. 11,4.	10,6.
10.	12 —	S. 84	35	D. N. 57	15	D. 11,6.	9,6.

Det er sandsynligt, at den sidste Grund (Nr. 10) er den nordlige Ende af Great Rip, dog har dette endnu ikke med Vis-

*) Hvoraf 60 paa 1°.

hed kunne lade sig bestemme. Grundene bestaae af smalle skarpe Sandrygge af flint hvidt Sand, og variere i Længden fra $\frac{3}{4}$ Miles indtil smaa ubetydelige Spidsen. Om Dagen ere samme fiendelige paa Strømningen (undtagen ved fuldstændig Ebbe) og paa Vandets afvigende Farve.

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 142, 1850.)

Blindt Skær ved Cap Busios (Brasilien).

Ifølge en paa Lloyds bekiendtgjort Skrivelse fra den Com-manderende, Lieutenant Croston, paa det britiske Krigsdampskib Risleman, dateret Rio Janeiro den 24de April, har Samme, ved at krydse mellem Rio dos Ostras og Cap Busios, opdaget et blindt Skær, som ikke fandtes angivet paa hans Admiralitetskort.

Klippen maaler 20 Fod i Giennemsnit, og ved lav Ebbe er den lige i Vandskorpen, medens Dybden rundt om den, indtil 10 Fods Afstand, beløber sig fra $7\frac{1}{2}$ —10 Favne.

Den høie Spids paa Uncona peiler i Berøring med N. D.-Spidsen af White Island S. 65° D.

St. Anna Øerne N. 28° D.

Den midterste Spids af Høilandet, nord for Rio

dos Ostras, N. 33° V.

N. D.-Spidsen af Fria S. D. 4° N.

1 Mile.

Holder man Uncona aaben N. D. for White Island, vil man klare Skæret $\frac{1}{2}$ N. D. paa 13 Favne Vand.

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 174, 1848.)

Udlagte Tønder i Nærheden af den engelske Banke. (Pernambuco).

Der befinde sig i Øst af Fyrtaarnet ved Pernambucos Havn to Tønder, den ene af sort, den anden af rød Farve, hvilke betegne Beliggenheden af den saakaldte „Engelske Banke“.

Enhver af disse Tønder har en Klokke, for at advare de om Natten i deres Nærhed kommende Søfarende, hvilket dog ved mod-

sat Retning af Vinden og de paa Nebet brudte Bølgers Larm, ofte kun i ringe Afstand er at høre.

Den røde Tønde betegner den yderste Sydspids af benævnte Banke, og den sorte den yderste Nordspids.

Ved tiltagende Flod kan ethvert Skib frit passere i Øst af begge Tønderne, hvortil ikke behøves mere end 10 Fod Vand.

I Syd af den røde Tønde kan ethvert Skib uhindret passere; i Nord af den sorte Tønde eksisterer dog kun en Canal, gien- nem hvilken kun Skibe, som have taget Lods, kunne passere, da Grundene ved Olinda befinde sig der i Nærheden.

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 142, 1850.)

Skær ved Indløbet til Endeavour-Stræde.

En meget farlig, sunken, Klippe er opdaget i et af Farvandene mellem Indløbet og Lille Woody Islands, førende fra Cape York til Endeavour Stræde. Kan sees oppefra ved Flod-Strømraaserne. Det grunder pludselig op fra 9 til $5\frac{1}{2}$ Favn, og har man strax efter atter 8 og 9 Favn. I Capt. Blackwoods Kaart er dette Løb betegnet som aldeles reent.

(Naut. Mag. Aug. 1850.)

Skær ved Natal.

En stor og farlig Klippe eller Banke, med svære Brændin- ger, er bleven opdaget 30 Qvartmiil S. V. for Natal, i 2 Qv. Miles Afstand fra Landet.

(Naut. Mag. Aug. 1850.)

The cat & the cord (Kat og Lamp).

(United serv. Mag. Jan. 1850.)

Faa Aar efter 1815, da Publikum ikke længer sølte sig trykket af Krigen i Udlandet og Frygten for et Indfald og alle dets Nædster, havde den offentlige philantropiske Stemme sig høit og lydeligt imod de corporlige Straffe i Kongerigets Militair-Stat. Ligesom jeg er langt fra at troe, at Uldtryk af overvættets Følsomhed og sin Følelse ere sikre Kiendtegn paa et menneskeligt og velvilligt Sindelag, saaledes er jeg overbevist om at mangfoldige af dem, der have declameret allerstærkest imod Lampens Anvendelse i Armeen og Flaaden, ikke have været opmuntrede dertil ved sunderlig bedre Beraaggrunde, end Lyst til at udmærke sig ved at tale for en Sag, der rimeligviis kunde blive en offentlig Forholdsregel; og ligesom jeg troer, at Andre have været ledte dertil af endnu lavere Beraaggrunde og have søgt ved sig Strigen at indsmugle Misforneielse og Uvillie blandt Fædrelandets Forsvarere og forstyrre Tjenestens Disciplin, maatte jeg paa den anden Side ikke kiende Sandhed eller Christenlighed, om jeg ikke gierne vilde erkiende, at Mahafoldige have trængt paa Afstæffelsen af slig Straffe af en teen og inderlig Overbevisning om dets Utilstrækkelighed og Umennesselighed. For Diskes Følelse og Mening var jeg af mulig Afgjælfse; jeg tilstaaer, at Meget tæler for den, men det er min Mening, at Tiden til, uden Fare at kunne bringe dem i Udværelse, endnu ikke er kommen.

Den menneskelige Følelse bliver strax smertelig berørt ved Tanken om at klynge Medmennesker op til Vælen eller i Næstet, og frygte ham som Hund, og for den dannede i Sandhed religiøse Mand, der lader alle sine Handlinger styres af Fornuft og oplyst Samvittighedsfølelse, synes der kun at være meget liden Mening og Klogskab i slig en Forholdsregel. Jeg mindes vel den jugnende Fornemmelse der kom over mig, da jeg første Gang

var Vidne til Brugen af „Ratten“ (cat-o-nine-tails)! Jeg var dengang en Dreng, og den hele Handling gjorde et ganske særdeles mægtigt Indtryk paa mig.

Først kom Qvarttermesteren med Meldingen, „punishment at seven bells, please Gentlemen“. Saa blev der en Raaben paa Marinerne, der vare Oppassere for de „unge Gentlemen“, hvoriblandt Mange allerede vare over de Tredive, og, taffet være Neglementet, syntes bestemte til at nyde en evig Ungdom, — Ristene op og Skufferne frem, — thi Viæerne skulde vige for Uniformsfrakken, og Kaarde og trekantet Hat blev langet ned fra Knagerne og Gylderne. Travlhed i Messen, Travlhed paa Banierne, hvor Marinere og Midshipmen i en Fart gjorde Toilet for at bidrage Deres til den forestaaende Handlingss Høitidelighed. Nu lod den enkelte langtrukne Tone fra Baadsmændens Vibe, lig Gravflokken, og det ildevarslende „Alle Mand op,“ gientaget fra Dæk til Dæk, lod barskere og barskere.

I et Nu stimlede Folkene op ad Trapperne, og Marinernes Støpler og Klangen af deres Baaben lod stærkest. Som jeg kom op paa Skandsen, satte Marinerne, der stode ved Kobryggen, Bajonetterne paa. I Kulen vare Høsterne klare.

Der stode Qvarttermesterne klare med deres Seisinger, Greccermesteren og Skibs-Corporalerne med Vand, isald Delinquenterne skulde faa ondt under Executionen, fremdeles Dagvagten med de nødvendige Sager til Executionen i en Pose. Matroserne og Drengene stilledes om Stormasten, Officiererne vare forsamlede paa Skandsen, og endelig stode Deliquenterne, to Matroser, paa Kobryggen med en Mariner med blank Bajonnet paa hver Side af dem.

Da Alt var klart, gjorde Baadsmændene sin Melding til Næst-Commanderende. Denne gik ind i Kabyten, og kom strax efter ud igjen fulgt af Capitainen i fuld Uniform, med en Papiirkrulle i den ene Haand og lettende paa Hatten for Paraden med den anden Haand, idet han traadte frem fra Gasseilet der var udspændt over Agterskibet. Skibet var nyligt equiperet, og laae endnu i en engelsk Havn. In-

den Executionen gik for sig oplærte Capitainen Krigsartillerne, disse ubyggeelige Love der fastsætte Dødsstraf for næsten enhver Lovovertrædelse. Jeg hørte dem nu for første Gang, og jeg gyste hæst ved Tanken om at være slige Jernlove underkastet, og det saa meget mere som jeg følte at jeg havde fortjent dens sværeste Straf for at have sovet paa min Post!

Alle stode med blottede Hoveder, og man kunde have hørt en Knappendaal falde til Jorden i den dybe Stillehed der herskede i Pauserne under Oplæsningen af de Love der regjerede os; ja, jeg tilstaaer, at jeg med en til Nædsel grændsende Grefrygt stirrede paa de Omkringstaaendes Ansigter ligesaa vor Capitains alvorlige Ansyn til Folkenes furede og lidt modfældne Træk.

Da Krigsartillerne vare oplærte, blev Delingventerne beordrede frem, og vor gamle Chef benvendte nogle Ord til dem, veltalende ved deres Simpelt og Fjærvæd. Den Forsælsse, de stakets Fyre havde begaaet, var af ganske almindelig Natur, og ikke af synderlig moralsk slet Betydning, at dømme efter Maktens Morallov. De havde i Tjenesten forladt Fartøiet, drukket sig fulde, og vare i den Tilstand bleve bragte ombord af Mandskab fra Skibet. Det var to af vore bedste Hælsbefarne; ja, den ene af dem var første Løpskæb; men den Tid fandt ingen Fritagelse Sted for corporlig Straf, hvilket siden, meget hensigtsmæssigt, er bleven bestemt; — den Anden var et af de smukkeste Mennesker jeg nogensinde har seet. De havde Intet at forebringe til Undskyldning. Løpskæben fik Befaling til at trække ud, som han gjorde i en Fart og fremviste et kraftigt muskuløst Legeme; wiebliffelig blev han klynget op, den specielle Artikkel atter oplæst for ham i denne Tilstand; og Baadsmændene befalede at give ham et Dusin. Da han havde taget imod sine tolv Slag næsten uden at give sig, fik Baadsmændene Ordre til at give ham nok et Dusin, hvorpaa han blev kastet løs, og stod nu hos, medens hans Kammerat og Staldbroder i Forsælsen undergik en lignende Nævselsse, med samme mandige Stykke.

Da Tallet var fuldt, blev ogsaa han gjort løs. Capitainen benvendte derpaa nogle Advarsels- og Naamindelsesord til Mand-

skabet, og erklærede de to Mand der havde udfaaet deres Straf, at det, at de havde undergaaet corporlig Straf, paa ingen Maade skulde være til deres Forkleinselse, saalænge deres Forhold i Fremtiden var ordentligt, men at en Gientagelse af deres Forførelse vilde blive anseet med forøget Strengbed.

Derpaa vendte han sig til Mæstecommanderende og beordrede ham at lade Mandskabet gaae fra hinanden. Denne gav Baademanden Ordre til at „pibe Allemand ned“, og knap $\frac{1}{2}$ Time efterat vi havde faaet Befaling til at være tilstede ved Straffen, var der ikke andet Spor tilbage af at der havde fundet Execution Sted, end de to Delinquenter agter med en Skildvagt hos dem, og ved Solens Nedgang fik ogsaa de Tilladelse til at gaae til deres Messeslammerater, og kunde begynde deres Tjeneste Morgenens efter.

Idet jeg hørte det dumpe Slag af „Ratten“, som den faldt tungt paa Skyldrene af den første Arrestant, og saae, umiddelbart efter Slaget, de ni purpurrode Mærker paa den hvide Hud, blev jeg betaget af de smerteligste Fornemmelser, og som jeg saae Blodet piple frem af det slængede Riid og langsomt flyde ned efter de gientagne Slag, blev jeg ganske lyg om Hjertet, og Befalingen om at „kaste ham løs“, var rimeligviis kun lidet mindre velkommen for mig end for Manden. Jeg tør med Sikkerhed paastaae, at der ikke var en Eneste blandt alle de fem eller sex hundrede Mand, der ved denne Leilighed vare samlede, som jo var glad ved at Executionen var forbi, — ligesom den graastierggede gamle Qvarttermester, der kastede den stakkels Synder løs, til den yngste Værsling i Skibet, — fra Manden der leed sin Straf op til Capitainen der dikterede Straffen, — og det er sandsynligt, at ikke Een iblandt dem vilde have haft et eneste Ord at sige imod Mefærdigheden og Nødvendigheden af dens Anvendelse.

Lord St. Vincent ytrede ved Executionen af nogle Oprørere ombord: „I can't help it, my man; I must hang you: the book says so!“ Ligeledes her, sagde Bogen, at Drukkenskab skulde straffes. Der fandtes ingen Tvivl om at Forførelsen var begaaet, og hver Mands sunde Sands indsaae hvor umuligt det vilde være at

taale en saadan Praxis iblandt os. Jeg troer ikke, der var ringeste Grad af ond Villie hos nogen af de Tilstedeværende. Næst-Commanderende og hvem der ellers havde taget Deel i at bringe Folkene i Straf, følte, at de deri blot havde opfyldt deres strenge Pligt; Capitainen, der havde dikteret Straffen, var sig bevidst at han i Udvølsen af den piinligste Deel af sin Tjeneste, ikke havde ladet sig paavirke af noget personligt Hensyn — at han blot havde gjort sin Pligt. Baadsmanden og hans Mater, der havde adlydt Capitainens Befaling om „ikke at spase med Straffen“, vare sig bevidste at de, ved at bruge deres senefulde Armes Kraft, itkun gjorde deres Pligt, og det Samme følte hver den, der havde taget en meer eller mindre virksom Deel i denesinde at erquire deres Fædrelands Love. I intet Bryst fandtes nogen Følelse af Brede, Hævn eller Uvillie. Men mon da ikke de der vare de Lidende under Udvølsen af denne gavnlig, djærve Disciplin — mon da ikke de gik i Nette med den, eller knurrede? — Paa ingen Maade. De vidste, at de blot fik retligt Giengæld for deres Uordentlighed — at de selv havde bragt sig i Fortrød — at Ingen i ringeste Maade vilde fornærme dem — tvertimod, at Alle følte Deeltagelse i deres Lidelse, og vare glade ved at det var overstaaet.

Jeg har berettet, at disse Folk vare deres Straf med Kraft og Mod, og jeg troer, at de derved vandt alle Tilstedeværendes Agtelse og Beundring, ligesom jeg ikke tvivler paa, at de jo forlod Kobryggen med en vis Følelse af Stoltthed og Tilfredshed, ved Bevidstheden om at de havde lagt en mandig Udholdenhed for Dagen i den sværte Prøve de vare blevne satte paa. Siden den Tid har jeg bibaalet mangen lignende Scene, og vil ikke nægte, at enhver Gientagelse har bidraget til at sløve mine Følelser og hærde mit Sind; men jeg har stedse følt en vis Grad af Agtelse og Beundring for den Mand der bar sin Straf uden at vikle, medens de forknyttede Hallunker snarere have vækket min Foragt end min Medynk.

Man vil maaskee gjøre den Bemærkning, at Straf for For-

sejlsig kan være af en saadan Natur at den kan vække Stolthed og Selvsølelse netop i dens Bryst, som lider den, og at den Straf der hæver Forbryderen til en Helt i sine Kameraders Dine, maa være ilde anvendt og sigte til at tilintetgjøre et af Straffens Hovedformaal, det at affrække Andre fra at begaae Forbrydelsen. — Men Mennesket har en blandet Natur, fuld af Modsigelser. Selvsopholdelse skal jo være Naturens første Lov, og det er vel utvivlsomt, at en medfødt Frygt for Smerte er nedlagt i os, der stedse vil bevæge os til om muligt at undgaae den. Men hvor dette er umuligt, komme Stolthed og Forsængelighed og Altraa efter at staae godt med Verden til vor Hjælp, og sætte os istand til med Kraft at udholde det, som uden sliq Hjælp vilde være utaaleligt. Mod og Haardforbed ere Egenstaber der ere beundringsværdige for alle Mennesker, men hos Sømanden ere de uundgaarlig nødvendige og kunne ikke noksom næres hos ham. Dersom den spagtanske Syvbe-disciplin ikke havde anden Virkning end at fremme og opmuntre sliqe Dyder iblandt os, skulde jeg virkelig blot af den Grund ansee det for ubensigtsmæssigt at affkaste den.

Jeg mener, at Ingen vel nogensinde gierne har underkastet sig Chirurgens Kniv, jeg mener, uden en Overbeviisning om Nødvendigheden af dens Anvendelse for at undgaae en større Smerte, eller bevare Livet. Men Alle have vi sidt og ofte hørt om Mennesker, der have udholdt de sværeste Chirurgiske Operationer med den meest forbausende Kraft og Bestemtbed.

Vi kunne Alle minde os, hvorlunde vi med knyttede Hænder, sammenpresede Læber og udspilede Næseboer, i Skolen have anstrengt os til det Yderste for, i Tausbed og med tilsyneladende stoist Ligeegyldighed at udholde legemlig Nødvælselse.

I begge disse Tilfælde vil det befindes, at samme Følelse har viist sig virksom, en rigtig Stolthed, der saar en modig Mand til at ønske at vise Kraft under alle baade sjælelige og legemlige Proveser og Modgang.

Men medens Stolthed sætter et Menneske istand til med Standhaftighed at taale den heftigste Smerte, virker Frygt og en

medfødt Affsty for Emerte i modsat Retning, og bringer os til, saa meget som muligt at undgaae Alt, hvad der synes at ville foranledige dem.

Jeg har sagt, at jeg ikke troer at noget Menneske gierne præver Chirurgens Kniv, og jeg er ligesaa overbeviist om, at infet Barn nogensinde gierne gjør Bekendtskab med Notten, i det Mindste ikke anden Gang, thi jeg er af den Formening, at det er en vis Driftighedsdjevæl der har faaet en eller anden Dreng til at stræbe efter at faae den at smage, inden den endnu var kendt.

Nogle paastaar, at legemlig Nødselse er saa nedværdigende, at den blot af den Grund burde afskaffes. De tale om at den nedværdiger alle dem, som ere den undergivne, til Dyr, forbærder dem i deres flette Forhold, og derfor ikke kan have det tilsigtede Formaal — at forbedre den Skyldige eller advarer dem som endnu have afholdt sig fra Synd. Jeg mener, at disse Folk ikke tilfulde have betragtet de Menneskers Natur, der, efter Omstændighederne, vilde komme under Svovens Straf. Dersom vi kunne antage at en Mand af høie Principer og fin Væsesfølelse og af en hidtil uplettet Character blev ført til Kobryggen paa Grund af en eller anden ubetydelig Forsæelse, da kunne vi vel antage, at Skam og Blussel over sliq en Udstilling vilde have en stedsevarende og en fordærvelig Indflydelse paa ham. En svag og fin Natur vilde derved blive idel Ydmyghed og Fortvivlelse, medens en kraftig og meer energisk Mand rimeligviis vilde vorde forvorpen og hensesynløs i hele sit fremtidige Forhold. Men slige Characterer ere yderst sjeldne ombord i en Orlogsmænd, ja, ville aldrig, efter Tingenes Orden, kunne findes der. Nu og da finder man sagtens Folk af Familie og Opdragelse tjene som simple Matroser, men da har ogsaa den høie Følelse og den plettfrie Character manglet. Havde de fundet Sted selv i en ringe Grad, vilde Bedkommende sikkert ikke have været nødt til at søge deres Løbebane der!

Den største Part af vore Matroser ere ikke af Porcelain eller sliqt fint Stof, men af godt ærligt britist Leer, der kan taale raa

Behandling og Kasten omkring, uden at tage Skade, eller Fare for at slaas istskæller. Da jeg traadte i Marineen var der vist ikke en eneste gammel Raadsmand eller Overkanoneer, der ikke havde taget som mindst sine tre fire Dusin, uden at trykke sig ved at vedgaae det og uden at ansee sig i mindste Maade vanæret derved.

Her, og Nærværelse ere conventionelle Udtryk, der hyppig variere i deres Betydning. I Krigens Tid, da Skibscheferne udøvede et næsten despotisk Herredømme over deres Mandskab, er der al Grund til at antage, at Straf ofte blev erøbet af Lune og Lidenskabelighed, og stod kun i slet Forhold til den begaaede Forsælse, baade i Henseende til Art og Styrrelse. Vi have Alle hørt om hvorledes den sidste Mand ind fra Kaaen, eller sidste Mand ned oppefra, eller op nedefra, blev betragtet som forfalden til en Lussing, skjøndt det var klart for Alle og Enhver at den jo maatte være den Sidste, og at, hvor Spørgsmaalet var om at komme ind fra Kaaen, Formodningen maatte være for at han var en af de driftigste og paalideligste Matroser. Er det nu vel muligt at Nogen kunde føle sig vanæret ved legemlig Røvelse under saadanne Omstændigheder? — Ivertimod; var han sin Lussing som en Mand, bandt han i Ansæelse hos sine Officierer og Skibskamrater, og følte en rigtig Stoltbed i Bevidstheden om at have bevist at han var af ægte Malm. Jeg mindes at en gammel Quartiermester, saa stolt en Somand som nogensinde har betraadt et Dæk, har fortalt mig, at han engang havde faaet Damp fordi han var entret ud paa et Bovenkorselsstælv for at klare en Medhaaler. Det blev naturligtvis en Fjæve i den gamle Mandes Hat. Men om end Fællene ikke følte sig vanærede ved sliig Straf, der traf ligesaa vel de Gode som de Slette; ja, i enkelte Tilfælde, som i min Vens, Quartiermesterens, var Siemjæld for overdreven Nidkærlighed istædt for Dræveri, de gjorde sig dog for Fremtiden al Umage for om muligt at styre klar af den, og ved denne temmelige Gver for at undgaae Lussingen, udbredte sig en vis Activitet og Næstbed blandt hore Matroser, som formeentlig nu kun sjelden findes hos dem.

Jeg vil saaledes aldeles ikke forsvare Straffens Anvendelse for slige tilgivelige Forseelser som den sidst omtalte, og tillykke vil i vor Tid ingen Officier gjøre sig skyldig i saadant Tyrannie uden Fare for at miste sin Commando; men bemeldte Kiendsgierninger skulle bevise følgende to Sætninger, som det er mig om at gjøre at see anerkjendte: at legemlig Straf ikke, uden Hensyn paa Forseelsen hvorfor den anvendes, bringer Vanære og Medværdigelse over den der lider den, og dernæst, at den har en Virkning som ingen anden, til at bringe Folkene til at anstrenge sig og frembringe siebliskelig Dydighed.

Der gives dem, antager jeg, der oprøres ved det Grusomme i Straffen med „Kat.“, og af den Grund ville have den afskaffet; men lader os med koldt Blod undersøge denne Ankøbst, som den fortjener. Der gives nemlig neppe noget Medicament for legemlige Onder, som jo ikke er meer eller mindre ildesmagende og ubehagelig for vor Gane, — og det samme er Tilfældet med Medicamenterne for vore moralske Onder: de ere ikke til at curere med Honning og Krydrier og vellugtende Urter; Patienten kan ikke lægges paa en Edderduuns Madræt, og svøbes i blødt Fløiel og fint Linned. I begge Tilfælde maa anvendes en kraftig Cuur, som, idet den gjør Sygesengen til alt Andet end et Moselæie, har til Hensigt at forkorte Sygeleiet, fremkalde hele vor skjulte Mandskraft, hjælpe til at reise os derfra og indprænte den i vor Erindring, som et Sted vi for Fremtiden omhyggelig bør stræbe at undgaae. Ingen taler om at Lægen er grusom der ordinerer Pille paa Pille og Mixture paa Mixture, hvor vamsle de end kunne være; ei heller om Tandlægens Barbari, der med Magt brækket en dybt rodfæstet Rindtand ud af Kæbebenet paa os; ligesaadant som man stielder Chirurgen for umenneskelig der med Sonde, Skræbniv og Saug tilføier os de svarligste Piinsler for derved at befrie os fra en eller anden Kvæstlade, et eller andet brudt Lem. Og Saadant skulde heller ikke hydes den moralske Læge — om han endog skulde finde det nødvendigt at tilføie Den svære Piinsler, det er hans Agt at helbrede.

Smerte er Strafs egentlige Natur og Væsen, enten den bringes i Anvendelse paa Sjelen eller Legemet; uden Smerte vilde Benaadelse „Straf“ være forkæert, og i Sandhed tabe hele sin opvækkende og luttrende Virkning. Straffen bliver grusom, naar Smerten, den fører med sig, aldeles ikke staaer i Forhold til Naturen af den Forseelse den skal rette. Nogle Straffe ere grusomme ved den varige Fornærmelse de tilføie, de Paagældende og ved Mangel af Gradation efter Fyrbrødselsens uendelige Gradationer. Af dette Slags ere de i den skumle Fortid saa gængse Torturer og Lemlæstelser, og som, selv i vor Tid, stadig dukke op, naarsomhelst Disciplinens Toiler blive slappe og det mangehovedede Uhyre — Pøbelen — faaer Herredømmet over lovmæssigt og regelmæssigt constitueret Regimente. Til dette Slags høre Pinebænken, Hjulet, Tommeskruen, Stage og Baal, at stille Dinene ud, splitte Næseborene op, og affkære Øren og Læber.

Man siger, at en stærk og øvet Haand kan med Knuten bringe Døden ved et eneste Slag. Men Knuten kan anvendes i uendelig mange Gradationer, ja, endog et svagt Fruentimmer kan udholde den uden synderlig Skade. Det Samme er Tilfældet med „Katten“, idet dens Anvendelse kan stee i mangfoldige Grader, uden at det derhos er muligt ved et eneste Slag at kunne bringe Døden, hvor stærk end dens Arm er der svinger den, og hvor øvet han end kan være, — naar den Paagældende ellers er rask og af en almindelig stærk Constitution. I Praxis anvendes „Katten“ paa tre forskellige Maader, idet Svøben kan være fastere eller løsere — kan spinges med større eller mindre Kraft, — og Tallet af Slagene kan reguleres alt efter Forseelsens Natur og Grad.

Dg erkliender man nu Nødvendigheden af nogensomhelst Straf paa Legemet, saa veed jeg virkelig ingen som man med mindre Grund kan indvende noget imod end „Kat“. Ved mange Leiligheder har den næsten en magist Virkning, og Nædslen for den virker vidt og bredt omkring os; ja, alle mindre Straffe ville snart

miste den lidne Magt de nu have over Menneskene, hvis Ratten opphørte at svinge over dem til Skræk og Advarsel.

Som en Straf for Marinens Mandskab har den den Fordeel, at den hurtigt er anvendt, ikke svækker en Eklisbesætning eller overlæsser de skikkelige Folt ved at tvinge dem til at gjøre Overtrædernes Arbejde under Straffetiden, hvilket maa blive Tilføddet under hvilket som helst Indespærringssystem.

Det er nu meer end tyve Aar siden at menneskelærige og hensigtsmæssige Indskrænkninger i Legemsstraffe ere blevne indførte i Marinen, saa at det nu ikke længer er i nogen Eklisshøfs Magt at anvende excessiv Straf, medens den Tid, der nu maa forløbe mellem at udfærdige en Straffordre og erequire samme, vil tjene til at lade al Lidenskabelighed eller Harmen svinde, og Tanken om, at han vil have at rapportere om Executionen med alle dens Omstændigheder til sine Foresatte, vil virke behørigt paa hans Sind, og vel lade ham overbeie hvad han staaer i Begreb med at foretage sig.

Ikke nok at Autoriteterne have givet bestemte Ordres med Hensyn til Straffens Natur og Udstrækning, hvem der kan underkastes den, og de Former der skulle iagttages før og den Rapport der skal indsendes efter Executionen, de see ogsaa stivt til den hyppige Brug af Evoben, selv indenfor de forestrebne Grændser, og mangen Officier af mit Bekendtskab, har til sin Glæde maattet prøve den Erfaring at en lang Straffeliste vil vække de Overordnedes Mishag. Jeg troer nu at de hinanden succederende Admiraliteters Iver i at overgaae hinanden i deres Bestræbelser efter at tage Matroserne i Forsvar — hvor ædel den end kan være — har i mange Tilfælde havt en skadelig Indflydelse paa Disciplinen ombord, eftersom ikke enhver Officier med Commando besidder enten tilstrækkelig Mod eller Mandsfrihed til at handle efter sin Overbeviisning om hvad der er Ret, med Fare for at udsætte sig for deres Dadel, der have at bestemme hans Avancement i Tjenesten. Jeg har alligevel kiendt flere hæderlige Undtagelser, idet Chefer have hævdet den dem tildeelte Autoritet, og opretholdt den

for Tjenesten nødvendige Disciplin, tiltrøds for Bladenes Rammeskrig og uden at tage Hensyn paa hvad Indflydelse et slikt Forhold vilde have paa deres nærmeste Interesser. Være være slige Mænd! Tjenestens og Samfundets sande Venner: thi det er utvivlsomt i alle gode og retfærdige Samfundets Interesse, at de Commanderende skulde have Magt til med kraftig Haand at gaae løs paa den og tvinge „Allemand til at gjøre deres Pligt“. Lovene ere ikke til Skræk for „de gode Gjerninger, men for de slette“. Jeg antager imidlertid at, under nærværende System, enhver Straf, som kan bevises at være retfærdigt anvendt, vil blive ratificeret af Overmyndigheden og ingen Officier skulde nogensinde affige nogen Dom med mindre han er overbevist om dens absolute Nødvendighed og er forberedt paa at godtgjøre Nødtigheden af denne sin Overbeviisning.

Hvormeget end „Kast“ kan være misbrugt i fordums Tid, kan jeg dog freidigt paastaae, at vi nu i en lang Tid ikke kan mindes meer end to eller tre Tilfælde i hvilke Straf har været anvendt, hvor dens Nødtighed var tvivlsom, medens Exempler paa at store Forbrydelser ere forblevne ustraffede ere altfor mange til at opregnes.

Ingen Samfund, Ingen, som kiender det Allermindste til Marine-Affairer, vil benægte Nødvendigheden af en skarp Disciplin tilhøves, for Sikkerheds, Hyggeligheds og Belværes Skyld ombord. Uden Disciplin ville vore Skibe nok kunne fortjene Titelen af „hell alsoat“ (Helvede tilhøves) som ikke saa sjældent tillægges dem, hvor man prøver paa at drive det til det Alleryderste, og derfor i Regelen aldeles forfeiler Hensigten. Naturligviis tænke Menneffene heelt forskielligt med Hensyn til Maaden hvorpaa de haandhæve Disciplinen, men Alle maae de være enige i, at den er absolut nødvendig. Druffelskab og Tumult, Tyveri og mange andre Forbrydelser vilde snart faae Indpas; Svireri og dens stadige Følgesvend vilde snart tage Overhaand iblandt os. Det vilde blive umuligt at lette Anker med Sikkerhed eller udføre den alleralmindeligste

Tjeneste i selve Havnen, hvis der ikke var streng Disciplin. Og de Midler der ere fundne meest virksomme til at indføre og haand-
hæve Disciplinen, kan man dog aldrig beskylde for Grusomhed, men
de maae tvertimod i Længden befindes at være de menneskeligste
som de meest velgiørende.

Mange Officierer, der gjerne ville rette sig efter Tidens finere
Følelse, og vinde deres Foresattes gode Omdømme, have stræbt at
bitte paa en Mængde mindre Straffe, der da skulde træde istedet-
for den affyrlige „Rat“. Jeg har seet mange af disse secundære
Straffe prøvede ombord i flere Skibe hvor jeg har gjort Tjeneste,
og fundet, at de vel tildeels opnaaede deres Hensigt, — men nogle
bleve utilstrækkelige af Mangel paa Strengbed — andre vækkede, paa
Grund af deres Urimelighed, snarere Spot end Frygt, og atter andre
tilføiede, under Ekin af Menneſtekiærlighed, langt mere Smerte og
Lidelse end selve Svøben, ja, nærmede sig næsten Torturen. Et
harde de imidlertid alle tilhøbe tilfældes: Alle fordrøede de en
dernier ressort for at de i det Hele skulde kunne indføres. Denne
Udvei er hidtil hurtig bleven funden i „Ratten“: afflas dens
Brug, og vi ville meget hyppig have at stærke Svøben i Følge-
raaen, eller opgive hver Tanke paa Disciplin.

Lad os tage et Tilfælde, et ganske almindeligt Tilfælde. John
Smith forsommer til rette Tid at henstube sin Kroe, og faaer Be-
faling til at gaae med den paa Skulderen i 4 Timer frem og tilbage
paa Kobryggen med en Skildvagt paa Siden. Efter en kort Tid
sætter han sig paa Mundhokterne, og vil ikke staae op uagtet Vag-
ten siger det til ham. Den vagthavende Underofficier bliver tilkaldt,
Mandens Opførsel rapporteret til den vagthavende Officier, der
forgiæves søger at faae ham til at staae op. Den Næst-Comman-
derende underrettes om Sagen, og befaler Manden at staae op og
gaae op og ned ad Dækket. Altsammen forgiæves; Manden væg-
rer sig paa det Bestemteste ved at adlyde den givne Befaling.
Hvad er der at gøre? Med Mægt maa man stille ham paa Be-
nene — Krien lægges paa hans Skuldre og surres fast; men man
kan ikke faae ham til at gaae, ikke engang til at blive staaende ef-

terat man har sluppet ham. Justitssergeanten faaer Ordre til at slutte ham i Jern. Der har han nu ligget i 24 Timer, da Chefsen, som har været fraborde, kommer tilbage og undersøger Sagen. Han bestemmer at han skal have sex water grog, han har at drikke paa Skandsen, og at han derhos skal sættes paa den sorte Liste i en Maaned.

Den første Gang Manden bringes agter for at drikke sin vandede Grog, vægrer han sig derfor, og vælter Skaalet paa Dækket. Kort sagt, hvergang man prøver paa at faae den ham tilkiøndte Straf erequeret, viser han den samme Insurbordinationsaand, og trodser sine Officiere, men er dog ikke skyldig i noget bestemt Mytteri — han vægrer sig blot ved at tage nogen activ Deel i sin egen Straf. Han maa nu atter slutes i Jern, og holdes flere Maaneder arresteret, til han kan blive forhørt af en Krigsret, og imidlertid er hans Tjeneste tabt for Elibet, og hans Dont maa besørjes af en Vnden; og naar hans Sag nu efter en temmelig lang Tids Forløb kommer for den competente Ret, hvad saa? — Sparke ham ud af Tjenesten — er jo netop det han vil have; deportere ham — kan ikke skee for slig en Forseetle; Længere Arrest — er blot saa meget længere Tab af hans Tjeneste, er desuden besværlig og bekostelig. Løpessmaa kan ikke!

To eller tre Dusin Rat tjenestemæssig tildelt, blot efter Chefsens Ordre og under hans Ansvar, vilde have sparet for al den Uleilighed og Forlegenhed, Tidspilde og alle de Udgifter. Svøken vilde have salderet alle gamle Regninger, og han vilde forladt Kobryggen som en fri Mand, og, fornuftigviis, ogsaa som en klogere Mand. Der vilde ikke have været Vanskelighed ved at faae Straffen erequeret; thi satte han sig til Modbyerge, kunde man jo med Magt have tvunget ham til at underkaste sig den.

Men maaskee Smith ikke lod noie med at vægre sig ved at gaar op og ned ad Dækket, som det blev ham befaleet, maaskee han var uforfremmet og haanede sine Officiere og satte sig til Modbyerge naar han skulde slutes i Jern, slog Justitssergeanten og Cor-

poralen til Jorden og drog Kniven mod Næst-Commanderende. Alt dette vilde jo upaatvivselig foretage hans Straffskyld for en Ret, og gjøre det mindre vanskeligt at tilkiende passende Straf for slig aabenbar Forseelse; men da man ikke øieblikkelig kan faae en Krigsret samlet, og mange Maaneder maaskee absolut maatte gaae hen inden Forseelsen kunde komme for, vilde den tabe meget af sin Styrke som et Middel til at haandhæve Disciplinen, medens fire Dussin strax paa Stedet vilde have havt en langt gavnligere Virkning.

Dersom en Mand vægrer sig for at underkaste sig en mindre Straf — og Elligt hævder ikke sjældent — og derefter faaer Kat, frigior — efter hvad jeg kiender til Tjenesten — den større Straffskyld ham aldeles for den mindre. Han har nu ikke at underkaste sig den Disciplin han har sat sig op imod, men gaaer fra Kobryggen som en fri Mand, og det beroer aldeles paa ham selv, om han nogensinde mere skal komme i saadan Kleinme. Af og til træffer man paa Folk som ere saa forhærdede og usforbederlige, saa aldeles besatte af den onde Aand, at hverken Straf eller Advarsler gjøre nogen Virkning paa dem. Men slige forstøffede Personer ere meget sjældne, og træffe vi paa dem, havees Midler paa rede Haand for at handle med dem efter Fortjeneste. Have de gientagne Gange figuret paa Kobryggen, og tydeligt lagt for Dagen, at de ere aldeles usforbederlige, bliver det meldt til Admiralitetet, og de blive med Skam jagte ud af Tjenesten, hvorved de da miste Alt hvad de have tilgode paa Løge, og forskierse al Ret til Pension for den Tid de allerede have tjent; ligesom de ei heller igien kunne komme ind i Marinens Tjeneste, om de skulde ønske det. Om det end ikke vilde være hensigtsmæssigt at aabne Døren for Matroser til lettelig at opnaae Afsted af Tjenesten, naar saadan er deres Aftraa, — hvilket vilde skee, naar slige Forseelser som Smiths bleve straffede med Afsted, — ville vi dog aldrig have Marsag til at beklage Tabet af nogle faa slette Menneſker, og Tallet vil heller aldrig blive stort saalænge Flaaden, som nutildags, be- mandes med Frivillige, og Cheferne have Leilighed til at vrage

mellem Søfolk efter som de fremstille sig. Skulde den Ulykke atter ramme os, at vi, som i forlums Dage, bleve nødte til at modtage Børrmen af Befolkningen, og bemande vore Skibe fra Fængsler og Arbejdshuse, mener jeg at en Deel af det gamle System absolut igien maa indføres, og „Ratten“, Tampen og Raasboeu atter indtage deres gamle Indflydelse.

Det er de 'soi-disant' Philanthropers Sag at udspiculere Anseposter for dem der ere for sløve til selv at finde dem, og de ere da ogsaa i Besiddelse af en stedse rindende Kilde af velvillige Spølsker, og blive aldrig trætte af at hyde dem Vandet, der ville drikke det. De virkelig menneskekærlige Charakterer er jeg bange for, søge altfor ofte Billedet af den menneskelige Natur i deres eget Hjerte, og idet de bemærke hvor liden legemlig Svag der er tilstrækkelig for at faae dem selv til at opfylde deres Pligter og afstræffe dem fra Lasten, bilde de sig feilagtigen ind, at Maaerne kunne regieres ved de samme Religionens og Fornuftens Principer, som de selv anerkende som Styreere af deres egne Handlinger. Det er begge disse to Partier der have bestræbt sig for at paaløse Jact en Klage over hvad han aldrig har følt, aldrig drømt om.

Jeg mindes aldrig at have hørt nogen Matros ytre den ringeste Afsky for Tampen, eller noget som helst Onske om at den maatte blive afløst i Marinen. Alle og Enhver ved, at den kun falder paa dens Dug, der fortjener den ved sine slette Gjerninger, at den er til Beskyttelse for den Ordentlige, idet den sikrer ham et ordentligt hyggeligt Hjem, sin forholdsmæssige Andeel af Tjenesteplichterne ombord og ikke mere. For nærværende Tid har den højherte, moralske Gentleman ligesaa meget at frygte for Trædhjulet og Galgen for sin Person, som den skikkelige Matros har at frygte for „Kat“. I begge Tilfælde søle Bedkommende at de for deres Person ere aldeles hiernede fra slige Straffe, og gikre sig rolige og uhibede, deres Forestillinger om dem, som vi giere angaaende de fleste Gienstande der ikke umiddelbart vedrøre vore egne Interesser.

Efter hvad jeg har erfaret i en lang Række af Aar, kan man

inddele de Individuer, der saaledes straffes, i to store Afdelinger. Den første indbefatter hver den unge Mand, med nogen Raadhed og Præleri, der, som jeg tidligere har ytret, gjør en Skoledreng utilpaa, inden han faaer gjort Bekendtskab med Spanskkrøket. Slige Characterer synes virkelig et Par Dusin paa Kobryggen at paastrykke Manddommens Stempel. Giennemgaae de nu Proben med Naakthed og Mandhaastighed, yppaae de maastee derved et høiere Trin end tidligere iblandt deres Kamerater; men, — lig Fortidens Junkere der søgte at vinde Ridderflaget og holdt Vagt ved deres Baaben i et eller andet skummelt Kapel en lang Vinternat, — ere de ganske vel tilmode, naar deres Prøve er forbi, og deres Noviciat overstaaet. Befindes de derimod for ringe til at udholde den skarpe Disciplin, de have søgt at vorde deelagtige i, — forlade de Kobryggen modfaldne og ydmygede. I begge Tilfælde ville slige Unglinge vogte sig for, oftere at komme under lignende Prøve, og deres senere Forhold er ialmindelighed regelmæssigt og rosværdigt.

Den anden Klasse bestaaer af forhærdede Lovovertrædere, kun faa i Tal, der atter og atter forbryde sig, saalænge, indtil Skibet heldigviis bliver dem quit ved Desertion eller vankærende Udgjælse af Tjenesten.

Naar nu disse er de Characterer over hvem Straffen falder med hele sin Strengthed, forekommer det mig at være en ilde anbragt Deeltagelse — at udbryde i Klager over det Barbariske i deres Behandling, og at sætte dem i Klasse med Slaver der lide under Drivverens Svøbe. Der kan ikke trækkes nogen billig Parallell mellem en uvidende Neger, der ikke fornærmer Nogen, der ved Vidsten tvinges til at forrette Arbejde, som næsten oversliger hans Kræfter, og Matrosen, der har nydt Opdragelse, og gjør sig skyldig i Fornærmelser, og som paa Grund af sine Forseelser underkastes Svøben som Straf, idet han frivillig har underkastet sig en saadan Disciplin da han tog mod Haandpenge.

Men ere end Negerslavens og den frivillig tjenende Matroses Stillinger vidt forskellige indbyrdes, man man dog tilstaae, at Birkningen af den corporlige Straf — grusom og uretfærdig som jeg

erkiender at den har været, — næsten var den samme til at faae dem til at anstrenge sig til en Grad, som maaskee intet andet System vilde have formaaet, nemlig, for en længere Tid og hvor intet særdeles moralsk Element virkede i dets Sted. De, der kiende noget til vore vestindiske Colonier baade under det gamle og det nye Regime, ere vel vidende om, at den Arbeidsmængde der blev fremtrungen ved Svøben, langt oversteg hvad nogetsomhelst nyt System af frivilligt Arbeide endnu har været istand til at opnaae af de selsomme Individuer. Og dersom vi tør fæste Tid til Fortællingerne fra „Krigens Tid“, som vi have fra Veteraner, der tjente paa vore Flaader under denne minderværdige og hæderlige Periode, var der et Liv, en Næstthed ombord, som i disse fredelige og vanskelige Dage ere næsten aldeles ukiendte, — og det netop under Baadsmandens Notting, Tæmp og Kat.

Det være langt fra mig at ønske hine Dage tilbage, eller at sige et eneste Ord til Forsvar for Grumhed og Undertrykkelse. Det er kun mit inderlige Ønske at fremhæve, at medens corporlige Straffe i og for sig selv ikke anses for vanærende blandt dem, som snarest vilde faae dem at føle, have de en stor Magt til at opmuntre til Anstrengelse, og bevirke Lydighed mod Befalinger, i en Grad som intet andet Straffesystem nogensinde har havt. Vi vilde her blot berøre den Argumentations Styrke, der ligger i Kattens Anvendelse, hvilken rigtignok er hentet fra Gaden, hvor nemlig den knyttede Næve til de Omkringstaaendes Satisfaction som Beviis paa den bedre Mands Ret, paa een Gang giver Ende paa enhver Strid, hvor Tungen ikke længer kan magte Sagen. „Kat“ har en lignende Magt. I alle Tilfælde hvor et trættekært, uroligt Gemyt ytrer Tilsvielighed til at staaendes med eller modsætte sig en Overordnet, virker den som et hurtigt fixende Middel paa den Part der i den Grad forglemmer sig selv. Den overbeviser ham om det Gale og Forkerte i at prøve paa at sætte sig op mod den lovlige Autoritet, eller, om den ikke overbeviser, lukker den dog Munden paa den Paagældende. Enkelte hidfide Ord under Straffens Smerte og den lidenskabelige

Stemning lader man passere uændsede, og der gives kun saa saa djærve og vilde Gemytter, at de have Lyst til at prøve paa at fornye saa ulige en Kamp.

For nærværende Tid ere Drukkenskab og Insubordination de Forseelser som hyppigst blive hjemsogte med Svæben. Dennes Virkning til at kisle den sidste Klasse har jeg sagt at stildre ovenfor. Drukkenbolten tildeler den en velgiørende Lektion, en Lektion som rimeligviis vil formaae bedre at afholde ham fra Gientagelse af Forseelsen end enhver anden. Naar Spiritusens Ophidselse er vejet, og Fornuften atter overtager sit Herredomme, er det Dyriske særdeles nedtrykt, og Patienten mindre istand til at bære Straffen med en fræl Vande. I Drukkenskab er der Intet der kan kende Stoltthed og bringe til stivsinnet Modstand, som ofte kan være Tilfældet i Insubordinationsforseelser. Drukkenbolten kommer til Kobryggen, svækket ved Følgerne af sin Udsvævelse, og forlader den aldeles forsteint og ydmyget.

Men Argumenterne for Begemsstraffe vilde tabe den største Deel af deres Værd dersom de blot skulde godtgjøre at de havde ypperlig Virkning til at lukke Munden paa enkelte urolige Gemytter og holde disse i Awe, og til at faae den ustyrlige Person til at betænke sig to Gange, inden han gjorde sig selv til en Slave af Drukkenskab, kort sagt, dersom den hele Virkning indskrænkede sig til dem der bleve straffede, blot til dem der havde begaaet Forseelsen: Dens største Nytte ligger i den Stræk den indjager Massen, og i dens efterfølgende Kraft til at skræmme dem fra at begaae Forseelser.

Intet blot Straffesystem vil nogensinde gjøre Ende paa Forbrydelser. Som alt Ondt og al Bederstyggelighed kommer fra Menneftets Hjerte, bør vi ogsaa henvende os til Fornuften og den religiøse Opdragelse angaaende Midlerne til at blødgjøre og lutre Hjertet. Dette Arbejde tager Tid, og har sine bestemte Tjener. Sø-Officererne ere naturligviis ikke iblandt disse, og et Krigsskib kan heller aldrig blive nogen Forberedelsesskole i den Retning. Vi kunne ikke forsøge paa at udtørre Eastens Kilder;

Alt hvad vi kunne gjøre er, ved Dæmninger og Grøfter, at aflede Strømmen og forebygge Oversvømmelse. Til Opnaaelsen af sige Formaal ville Halken og Spaden, Jordvold og Muurværk befindes at være de virksomste Midler. Den der prøver paa at standse Strømmen i sit Lob ved Sand og Straa, eller aflede den ved en Haugehalke eller slegt skrobeligt Nedsaab, vil spilde sit Arbeide og sin Noie. Kan skrap og øieblikkelig Straf af Svøben ikke mægte at bevare Orden og Gædruelighed iblandt os og kue Forbrydelser, føler jeg mig overbevist om, at ingen ringere Straf, der nødvendigvis maa operere langsomt, vil have den forønskede Virkning, hvorimod jeg har en lang Erfaring for at Tampen under behørigt Maadehold har en vidunderlig god Kraft til at haandhæve Disciplinen.

I sine Bestræbelser for at forsvare Hensigtsmæssigheden af Svøbens Anvendelse som et Straffemiddel til Orlogs, udstrækker den engelske Forfatter sin Argumentation med Hensyn til den Masse Individuer der opfyldte de civile Arrester og Fængsler.

Han mener at hvad der imod Sammes Anvendelse fornemmelig anføres, at den er grusom, nedværdigende og uvirksom, baade med Hensyn til Forbrydernes Forbedring og Advarsel, er modbevist i det Foregaaende hvad Orlogsdisciplinen angaaer, og at hans Argumentation for Anvendelsen vil have forøget Styrke hvad Overtrædere af civile Love angaaer, medens Modgrundene forholds-mæssig ville svækkes.

Med denne Beilighed ytrer han, at der burde gøres en bestemt Forskiel med Orlogsstraffen ved Kat — og Pidsken der føres af Bøddelen, saa at ingen oprigtig, men vildfarende Søgut skulde sættes i Klasse med Tyve og Rieltringer, Viddinger og Misbødere, og saaledes sole sig banæret. Hvilket Forfatteren da mener lettelig at kunne skee, idet Matrosen, der har været fuld eller har viist Insubordination, straffes ved Kameraters Hænder og kun Kamerater ere nærværende ved hans Lidelser, der saa ofte alle tilhøbe vise

ham Deeltagelse; hvorimod den, der har forbrudt sig mod den civile som imod den moralske Lov, offentlig skulde udstilles for Pøbelens Hujen og Forhaanelse, og straffes af Bøddelens Haand. Svøben skulde ei heller være den samme i begge Tilfælde, og Gænderne ei indskrænket til det Tal der er forestrevet i Marinen.

For de større, grovere, sortere Forbrydelser mener Forfatteren at Dødsstraffe skulde anvendes, og at hans Argumenter for Anvendelse af „Kul“ og Lamp med dobbelt Styrke maae tale for at Boldsmanden, Røveren, Morderen og Ildgierningsmanden skulde straffes med Døden.

Til Slutning ytrer den engelske Forfatter sig saalunde:

Det er ikke vanskeligt at forudsæe hvad Modtagelse der vil blive disse Linier til Deel, hvis man gjør mig den Ære at læse dem. De Mangfoldige, hvis Anstuelser ere mine modsatte, ville agte mine Beviser ringe, ja, ville gjøre dem latterlige og haane dem, eller føle Modbydelighed og Bæmmelse for det barbariske Sindelag jeg har lagt for Dagen. Den jevne, ubildede Mand, hos hvem min Beviisførelse har fundet Indgang, vil klynge sig til mig til det Sidste, i Medgang og Modgang, og trøste mig ved sin redelige Understøttelse, under de Manges Spot og Uvillie. Jeg veed vel, at jeg har stillet mig paa den ikke-populære Side af et Spørgsmaal, og som desaaarsag fordrede en dygtigere Advocat og en bedre Fremstilling end det har staaet i min Magt at yde. Jeg nærrer imidlertid den Fortrøstning, at man ikke med Billighed kan bebreide mig at have viist et grusomt og ondt Gemyt i noget af hvad jeg har fremsørt, idet min Samvittighed friklænder mig for at nære slige Følelser. Jeg kan give min hele Argumentation i en Sum ved den herlige Psalms Ord: „for the whole state of Christ's Church militant here in earth". Min inderlige Stræben gaaer ud paa, at Retfærdighed, i Sandhed og uden Forskiel maa

vorde udøvet, for at Slethed og Bastefuldhed kan vorde straffet, og sand Religion og Dyd vorde hævdet.

I Februar Hæftet 1850 af samme engelske Maanedsskrift ytrer en engelsk Stabslæge Følgende:

„Jeg formaaer ikke at løsrive mig fra den Tanke, at de Philanthroper der saa ivrigt ønske Afstæffelsen af Livs- og Egens- straffe, og tale saa Meget om den menneskelige Naturs Adel og dens Nedværdigelse ved Brugen af Svøben, maa have en eller anden indre Bevidsthed om deres egen Strøbelighed og Mistillid til deres egen Kraft til at modstaae det Ondes Indflydelse, deres kiædelige Natur vil udsætte dem for, samt om Muligheden af, hvis disse Straffe skulde tilstødes, at de selv kunde komme til at lide under dem. Det forekommer mig nu at være pur Monsens at tale om det Bæverende ved Svøben, eftersom det ikke er den paaførte Straf, men Forbrydelsens Udvøvelse der er nedværdigende og for- dømmelig baade i Guds og Menneskenes Øine; derhos har Svø- ben en meget heldbringende Virkning, idet den kuer Forbrydelsen, og forsaavidt bidrager til at forebygge Menneskeslægtenes Forned- relse. Hvorfor skulle vi da berøve os selv en saa velgiørende Agents Hjælp, under sligt falskt Paaskud? — Fremdeles er det min bestemte Mening, at Svøben bør indtage sin tidligere Plads som Aevser af en vis Classe criminelle Handlinger, og at den endnu bestandig vil befindes lige virksom til at afkrælle fra deres Udvøvelse, og formindske Antallet af Forbrydere, som efter dens næsten fuld- stændige Afstæffelse, er taget til i en forfærdelig Grad. Jeg føler mig overbevist om, at Intet kan sammenlignes med Frygten for corporlig Straf, — som strax og sikkert anvendes, — til at fremkalde den velgiørende Selvbestemmelse og Selvbeherkskelse, som er nødven- dig for at den, der har Lyst til det Onde, — om end ikke den alde- les Forstøkkede, — skal blive istand til at afholde sig fra Forbrydelse, naar Fristelse, Heilighed og egne slette Tilbøieligheder drage ham dertil. Ja, hvad der er mere, den velgiørende Tvang, som Fryg-

ten for Straf paalægger, er den fornemste, om ikke den eneste Maade til at virke Forbedring.

Resultatet af at „spare paa Svøben“, og anvende Fængselstraf istedet, er bleven, — Overfyldelse af vore Fængsler og Oprettelse af utallige Correctionshuse. Selv disse bleve utilstrækkelige, og man blev atter nødt til at ty til Deportation til Colonierne. I Novemberheftet 1848 af Blackwoods Magazin ytres, at Spørgsmaal om subsidiaire (secondary) Straffe nu er bleven afgjort ved Erfaring, i det Mindste hvad Moderlandet angaaer. Man har nu erfaret, at Arrest aldeles ikke har nogen Virkning, hverken til at afstrække fra Forbrydelse eller til at forbedre Forbryderen.

Alle ere enige i, at den store Formildelse i vore criminelle Loves Strengthed, har været Grunden til den forfærdelige Tilvært i vor Forbryderliste i de sidste tredive Aar. Fra 1810 til 1845 voksede de criminelle Sagers Tal til det Syvdobbelte, og medens Folkemængden i dette Tidrum tiltog 60%, voksede de criminelle Sager til 420%. Det bemærkes, at Mangel paa Opdragelse ikke var Grunden dertil, idet denne blev pleiet med en usvækket Iver, og udbredt i indvortes som i udvortes Forstand, og bragte med sig de meest heldbringende og vidunderlige Resultater, med Undtagelse af — at Forbrydernes Tal ikke blev ringere.

I „Fraser's Magazine“ fandtes for ganske kort siden en Plan til at undertrykke Belleri, og faae Fattigloven affattet, i hvilken Gienindførelsen af Legemsstraffe spiller en betydelig Rolle; efter Edinburgh Courant vare endeel unge Delinqventer et Par Dage iforveien blevne straffede med Slag inden lukte Døre fra 9 til 25 Slag hver, og man stolede paa at Straffen vilde have en velgørende Indflydelse paa deres fremtidige Opførsel. „Caledonian Mercury“ siger i samme Anledning: „Straffen syntes at have en velgørende Virkning paa de Skyldige.“ Denne Straf har i den senere Tid oftere fundet Sted. Glasgow Herald af 8. Juni sidstl. siger, at Straf

af unge Forbrydere med Vidst har baaret saa gode Frugter i Edinburgh, at man agtede at gjøre de nødvendige Skridt for ogsaa at faae den indført i Glasgow. Vedkommende Embedsmænd i Edinburgh have erklæret, at Drengene havde en stor og heldbringende Nædsel for Vidsten; medens Fængsler, Arrester, Correctionsanstalter ic. maaſkee netop ere Maalet for Forbryderens Onsker. — Svøben bestod af en Læderrem splittet op i flere Strimler.

Nødror.

(Naut. Mag., Mai 1848.)

Medens vi paa Rejſen fra Australien til Swansea, meddeler Føreren af det engelske Barkſkib Royal Archer, Capt. Scott, den 25de April 1847 laae vi for et Flodsrebet Store-Mærſeil udfor Cape Recife, under en ſvær Storm af N. V. og V. N. V. med meget høi og krap Sø, gif Norlykkerne los, og kort efter brak Noret af tæet under Nørhullet. Vi forſærdigede et nyt ved at benytte en Vare-Stang til Stamme, en Underraa til de to Mellemſtykker og et kort Spiir til Agterſtykke, hvilke bleve ſaa godt ſammenboltede ſom muligt. For ikke at ſvække Stammen blev der paa dens Forkant paaspigret en Skaal, hvilken blev givet den for Norets Vandring nødvendige Sidetilbugning. Banskeligheeden beſtod naturligtviis i at befæſte det forneden til Agterſtevn.

Dette udførtes imidlertid ved at indſkøpe en tyk Jernſtang i den underſte Del af Norets Forkant. (Jernkrykken til Mesans Bommen, eller Jernſtokken til Barpankeret kunde ogsaa have ſvaret til Henſigten), hvorpaa var ſmæget 2 ſtore Rouſe. Jernkrykken blev faſtboltet til Noret ved adſkillige Diebolte hvis Dine iforbeien vare ſmægede ind over den. For at forhindre Rouſene

fra at komme i Berørelse med Dieboltene var der imellem disse paalagt Mure. Jernkrykken eller Morkolten, som jeg nu vil kalde den, blev endvidere befæstet ved 2 Riettingsurringer omkring den og Mørets tre Dele, hvorved disse endmere styrkedes. Et kort Stykke Rietting blev taget omkring Skulpen af hver af Kousene, og et Krydsbendsel lagt omkring begge Parter paa Forkanten, hvorved Kousene kom til at danne Bugten af Forhalerne. For at disse kunde komme til at vandre frit omkring Morkolten, og for at de ikke skulde skamfile Agterstevnen, blev der hugget ud for Kousene i Skaalen, hvorved de tillige forhindrede i at løbe op og ned ad Bolten. Til Lampene af de korte Kiæder om Kousene blev hængt Merseskæder og anden smækker Rietting, to paa hver Side, hvoraf den ene blev tagen ind ved Agterkant af Storrøstet, den anden ved Forkant af Fokkerøstet, hvor de bleve stivhalede ved Tæller og Optouge. Disse Forhalere vare, omkring Kousene og hvor de lagde an imod Agterstevnen, forseete med Smerting og Læder. For at forhindre dem fra at skamfile Siden, blev der sat nogle Dypalere paa dem som haltes godt stive og fastgjordes indenbords.

Da Morkrykken tæt under Morkullet var forbleven ubestadiget, blev der taget et Stykke Rietting omkring Mørstammen og vrist op igiennem Morkrykken og Morkullet, hvorved Møret blev forhindret fra at løfte sig. Herved og ved at afbenytte den øverste Mortap og Lykke, blev Møret tillige holdt ind til Stebnen foroven.

For at synke Møret under Paabængningen, blev en lille Kanon gjort fast til dets Underkant; ved at fastgjøre Bugten af en god Trosser omkring Kanonen, og vise dens ene Part igiennem et Hul i Underranden af Møret, og gjøre dens Lamp fast om Hovedet, samt tage den anden Part ind paa Dækket, kan Kanonen atter bjerGES ombord i denne, naar den anden Part slipper. Da Forhalerne let kunne komme udlare under Paabængningen, bør Møret udsættes over Halkebrædtet, og nedfires i en forsvarlig Ende giennem Morkullet, idet Forhalerne vises, een paa hver Side, ind paa Skandsen.

Det er aldeles nødvendigt at holde Forhalerne vel stive efter at Møret er hængt i, da det ellers vil tabe sin Magt.

Da vi efter 3 Ugers Forløb ankom til St. Helena, tog vi Møret op, og fandt Riettingforhalerne meget forværrede af Røbberet, med Undtagelse af de korte Stykker ved Møret, der vare blevne klædte. Vi casserede derfor de længste Parter af Riettingforhalerne, og anbragte, istedetfor dem, Stykker af et Kabeltoug, der bleve tjærede og smertede og tillige klædte med Line paa de Steder, hvor de kom til at lægge an mod Skibet. Paa Grund heraf maa jeg raade til, som Forhalere, at benytte vel forseet Trosssegods, dersom man ikke vil klæde Riettingen med tjæret Smerting.

Vi fik tillige gjort en Tap til Nørlykken tæt under Nørhullet, men da Riettingstroppen, der holdt Møret ned, blev tagen af, maatte vi sætte en svær Split i den øverste Nørtap under Lykken, og desforuden surre Barpankeret til Nørpinden. Da de underste Forhalere vare uafhængige af de øverste, bleve disse stifteviis efterseete hver 14de Dag. Uagtet Forhalerne ikke lagde an mod Skibet paa de Steder hvor der var Dødbande, fandtes Riettingerne dog her, til min Forundring, afflidte som om det var udført med en Meisel; dette var meest Tilfældet med de øverste, da Skibet var temmelig skarpt agter.

Under vor 7 Ugers Reise til England, lystrede Skibet sit Nødror ligesaagodt som sit gamle Nor, og naar undtages, at den ene af de underste Forhalere sprang, da vi vare komne op til Canalen, og ingen ny kunde blive paastuffen, hvilket forarsagede mig megen Uro, holdt Møret sin Prove ud.

Beskrivelse over et af den østerrigske Cossardi- Capitain Stareich opfundet Rødror.

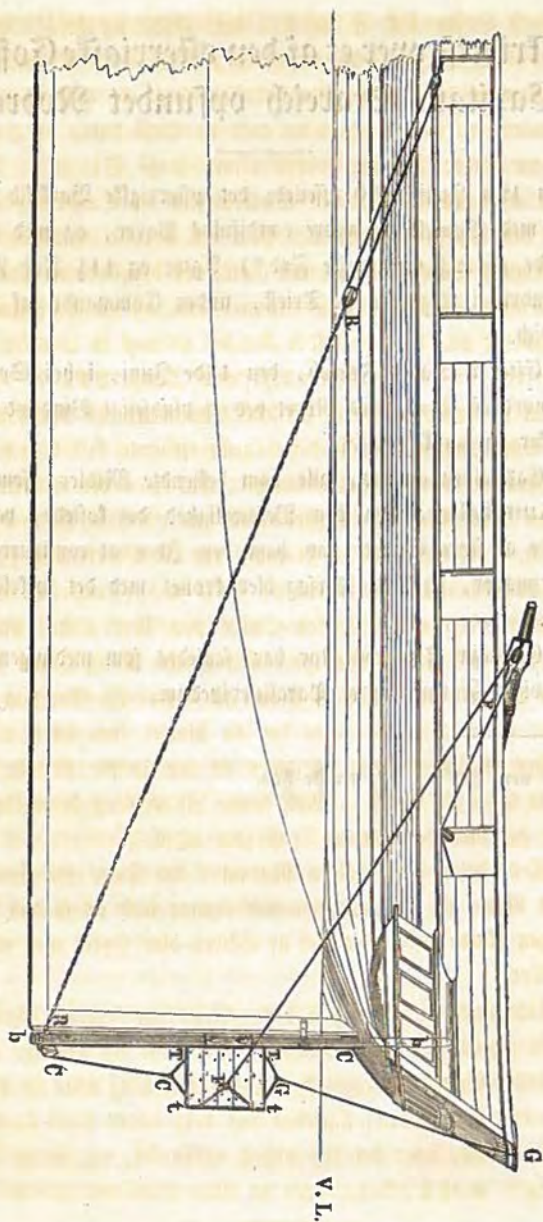
Den 12te Juni 1850 afseilede det østerrigske Barkskib Norma, ladet med Bomuld og andre værdifulde Varer, og med et Dybgaaende af $12\frac{1}{2}$ venetianske Fod *) Agter og $11\frac{1}{2}$ Fod For, fra Alexandria i Egypten til Trieste, under Commando af Capitain Stareich.

Efter 5 Dages Forløb, den 17de Juni, i høi Søgang og med nordvest Vind, blev Roret ved et pludseligt Vindstød brudt i Stykker og ganske forliist.

Capitainen anvendte alle ham bekendte Midler, som Spær og Rundholter; men den Besværighed det kostede, paa denne Maade at styre Skibet, gav ham den Idee at construere et nyt Interimsrør, og dette Forsøg blev kronet med det lykkeligste Resultat.

Capitain Stareichs Rør har, saaledes som medfølgende Tegning viser, Formen af et Parallelepipedum.

*) 1 ven. Fod = $1\frac{1}{10}$ danske Fod.



Dets Høide TT er lig $3\frac{1}{2}$ ven. Fod, og dets Brede Tt (langstibs) lig $2\frac{1}{2}$ ven. Fod, samt dets Tykkelse c. 5 Tommer. Det er konstrueret af Fyrrer-Plankestykker som ere lagte horizontale over hinanden, og sammenholdte med en Bælkedning af Brædder paa begge Sider, som ere befæstede med lange Spiger.

Paa Kanten TT ere 2 Bøiler VV til Læseilsspirer befæstede ved Hjælp af Struer. Paa den øverste og underste Side er anbragt 2 Stykker Loug, ved hvilke ere befæstede en Nedhaler CC igiennem en Blok for at stramme den, og en Ophaler GG. Endelig er paa begge de ydre Kanter anbragt 2 Stykker Riade i Hanefod, for deri at kunne befæste 2 Louge FF.

Til at fastholde Møret sænkede Capitainen et Rundholt bb langs Afgtersejlen, saa at dette kunde tjene til fast Nre for Møret. For at befæste dette Rundholt, stak han den øverste Ende igiennem Rorbullet, og befæstede paa den underste Ende 2 Rixder RR, der bleve holdte stramme ved 2 Blokke som vare anbragte paa den bredeste Deel af Skibet. Fremdeles opstillede han i Nærheden af Rattet en Spire paa hver Side, paa hvis Ender 2 Blokke bleve befæstede. Et eneste Loug farer nu fra Riaden paa den ene Side af Møret til Spire-Blokken paa samme Side af Skibet; herfra farer det til Rattet, om hvis Stamme det vikles et Par Gange, og gaaer da paa samme Maade til den modsatte Side af Møret. Med denne Indretning bevægedes Møret, og det med den samme Kraft som hidtil.

Med dette Mø seilede Norma i 30 Dage fra Candia til Trieste's Ohed, og manœuvrerte med samme med en saadan Lethed, at Ingen skulde have formodet at Skibet blev styret med et Interims Mø.

Capitainen anstillede paa denne Maade interessante Jagtagelser over sit Mors gunstigste Stilling. Det viste sig nemlig, at Møret i smukt Veir frembragte den stærke Virkning naar det kun stod lidet under Vandfladen; ligeledes har det, under stærk Fart, gjort meest Virkning, naar det var dybest nedsænket, og, under middelstærk Fart, meest Virkning, naar det stillede sig imellem disse Grændser.

Bonneys Sikkerheds Baad.

(Mec. Mag. Juni 1850.)

Denne Baad, der er 15 Fod lang, 4 Fod 10 Tom. bred, og 2 Fod 4 Tom. dyb, alt engelsk Maal, er klinkbygget, med Plan-ker af Gutta-Percha der ere sammenføiede ved Cement og Kobber-netnagler. Siderne ere dobbelte fra Kimmungen opefter til Dækket, og ere, saavel som For- og Agterdelen af Baaden, inddeelte i vand-tætte Rum. Riel og Rielsviin ere af Jern, i den sidste er Spun-ning til Spanterne eller Ribberne; alt er boltet sammen. Dækket er dobbelt, det øverste Lag Brædder ere lagte diagonale og tættede i Naaderne med Marineliim. Kimmings-Plankerne ere stærkere end de øvrige, og danne derved Hjælpe-Rieler, hvilke, i Forbindelse med Jern-Rielsystemet og Sidernes Bæreevne, danne en Mod-vægt, der næsten gjør det umuligt at lænre Baaden.

Ved de i Juni d. A. foretagne Prøver med ovennævnte Baad paa Serpentine Floden, bleve de Forventninger, man havde gjort sig om dens fortrinlige Egenskaber, aldeles opfyldte. Den blev nemlig gjentagne Gange fyldt med Vand, og ved dernæst i en stiv Kuling at gaae under Seil med den, viste den sig ikke alene fuld-kommen stiv og tæt, men tillige sporede man ingen synderlig For-mindskelse af dens Fart i Sammenligning med enhver anden Baad af almindelig Construction, der under lignende Omstændigheder nød-vendigviis maatte være bleven aldeles uregierlig og ubrugelig.

Efter disse Forsøg at domme kan det med Sikkerhed antages, at Baade byggede efter Hr. Bonneys Plan ikke kunne synke eller lænre tilfældigt og neppe bringes dertil med Forsæt.

Denne Bygningsmethode kan anvendes ved hvilket som helst Far-tøi af hvilket som helst Størrelse, kan bringes i Anvendelse paa Fartøier af almindelig Construction, og er især vigtig for Rednings-fartøier, Fisker- og Væddeseiladsbaade.

Den 15de s. M. bleve følgende Prøver anstillede:

1) Baaden blev hevet over og derved halvt fuld af Vand, og

da man slap den, kom den pibbliffeligen igien paa ret Kiøl. Derefter fyldtes den aldeles, og seilede saaledes idet den lyf-
strede sit Nor godt.

- 2) To Mand satte sig først paa dens Hallebrædt;
- 3) gif derefter forud; den Ene, en svær Mand, stod paa Kly-
verbommen, den Anden heelt agterude.
- 4) De stillede sig paa Neblingen, og hældte sig ud over Baaden;
- 5) de hængte sig ud fra Mastetoppen, og hev den under Band
med tilsatte Seil, og da de gave los, kom Baaden pibbliffelig
paa ret Kiøl.
- 6) Endelig blev den krænget heelt over med tilsatte Seil, indtil
Bunden var iveiret, og da Trykket hørte op, kom den igien
paa ret Kiøl.

Braget af den paa le sorelli i 1847 for- liste engelske Dampfregat *Avenger*.*)

(Naut. Mag. Aug. 1850).

Enseigne de Vaisseau B. Miviere rapporterer angaaende sine
Er-Dymaalinger mellem Galita og Sorelli Noet til Marinedepotet
i Paris, under 12te Juni d. N. Følgende:

„Den engelske Fregat *Avenger* er vistnok forliift paa Sorel-
lierne, midt imellem begge Klippespidsen; jeg har under Bandet seet
dens Maskineri, to Ankere, en Rietting, en stor Kanon og Stumper
af Braget; jeg har opfisket nogle Maskindele og en Skibsfabel.
Maskinerne ligge paa 5 Favnes Dybde.

„Katastrophen er formeentlig gaaet saaledes for sig:

*) Efr. d. Tidsskr. 3die Bind Pag. 265.

Uvenger, der hele Dagen var gaaet langs med Kysten, befandt sig udfor Collo om Aftenen, og da Veiret pludselig var bleven meget ondt, og det blæste stærkt fra N.B., lagde den nordover for at faae en god Hvide i Farvandet og undgaae Corellierne, hvorpaa Capitainen atter igjen styrede en østlig Cours, da han meente at være passeret nord for dem. Han havde ikke tilbørlig taget Strømmingen foranlediget af Vinden i Betragtning, der vel kan anslaaes til 3 Knob i Timen. Saaledes kom Uvenger af sin Cours, og stod saa østerefter, inden den var nordensfor Corellierne, og da den kort efter atter tog sin østlige Cours, løb den paa Skærene i den mørke Nat. Jeg har bemærket Stedet hvor den stodte, og dens første Stød maa have været rædsomt. Det fandt Sted paa den sydvestlige Side af den nordvestlige Klippe (paa omtrent 2 Favne Vand), og har efterladt en dyb hvid Fure paa den sydvestlige Klippe paa $1\frac{1}{2}$ Favne Vand, og den sank, efter, ogsaa paa denne, at have efterladt Spor.

Paa Grund af den oprørte Søs er kun Maskinerne og noget af Skroget bleven liggende, og hvilket man tydelig kan see mellem begge Klipperne der ere tykt bedækkede med Søværter.

Corellierne bestaae af to Klippeflader $\frac{1}{4}$ Kabelleængde fra hinanden med en Dybde af 5—8 Favne imellem. De ligge N. B. og S. D. for hinanden, den første, der er 11 Favne tværsover, med $1\frac{1}{2}$ —2 Favne Vand, og den sydsørlige, 32 Favne tværsover, med kun 4 Fod Vand. Den sydsørlige ligger under $37^{\circ} 24'$ N., Br. og $8^{\circ} 36' 45''$ Ø. L., peilende Galita S. $69\frac{1}{4}^{\circ}$ B. i en Afstand af 17,4 Qvartmiil og Cape Mour N. $0\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. i en Afstand af 27,3 Qvartmiil.

Maling af Skibes fornemmelig Jernskibes Bund.

(Nautical Standard, Juni og Juli 1847.)

I de senere Aar er i England bleven forsøgt flere kemiske Compositioner for at værne om Jernskibes Bund, hvorpaa der tilføjes sætter sig en Mængde Sværter, Coquiller og alle Slags Crustaceer, — uden at nogen af disse Compositioner engang have viist sig saa virksomme som Monnie, der sædvanlig anvendes. I September 1846 bleve tre i Forslag bragte Conservationsmidler forsøgte paa Dronningens Jagt. Det heldige Resultat af et af Midlerne, tilberedt af Mr. Hay (master shipwrights chemical assistant), forekom imidlertid den 1. Jan. 1847 til at undersøge samme nedsatte Commission, at være af saadan Beskaffenhed, at yderligere Forsøg maatte være ønskelige. Paa den anden Side udtalte mange competente Stemmer sig for den fortsatte Brug af Monnie. Det blev da bestemt at begge Midler skulde prøves paa Dampskibet Undine, hvilket ogsaa skete; og efter et Togt af 6 Uger blev Skibet i Juli s. A. halet paa Land og undersøgt af Admiral Sir Charles Dagle, Skibbygmester Fuicham, Forstander for Smedeværkstederne Owen og Lieutenant Crispin. Resultatet af denne Undersøgelse var følgende: Paa Bagbordsiden (paa hvilken Hay's Mittel *) var anbragt) var Skrogget For aldeles reent og ligesaa glat som nyt Kobber; Bunden og nogle Steder Agter vare ikkun ganske lidet belagte med Mudder og Slim, som imidlertid gik af ved en Sprøitestraaale og ved Flozden. Paa den anden Side derimod hvor det var strøget med

*) Dette skal bestaae af Beeg opløst i Naphta, i Forholdet af 8 A til en Gallon, der stryges paa Jernet, efterat dette er varmet ved Rulid. Ovenpaa stryges med en lignende Færnis, bestaaende af Beeg og Naphta i Forholdet af 4 A til 1 Gallon og med en Tilsetning af 4 A pulveriseret Kobber Sub-Dryp til hver Gallon Færnis. (Sfr. d. 2dte Bd. Pag. 273.)

Mønnie, fornemmelig For, havde en Mængde frodige smukke grønne Søværter sat sig, der heftede overordentlig fast. Man kunde ikke ribe dem af uden tillige at faae Mønnien med, hvilket da var et flaaende Beviis paa at denne Composition ikke kunde modstaae det Onde, — om den maaskee ikke havde frembragt det, — idet den senere havde ydet det en stadig Næring; derhos var hele Siden bleven grøn og var gnabet af langs hele Siden, Noret indbefattet.

Endelig, for tilfulde at overbevise sig om de Bestanddeles stærke Bedklæbning der havde sat sig paa Mønnien, og om den Lethed hvormed den anden Side af Skibet kunde befries fra det Mudder der havde sat sig i Naadderne, lod man Undine gjøre en Tour paa en Times Tid omkring Nore Fyrtaarn, og traal den derpaa atter paa Land. Bagbordside viste sig nu aldeles reen; paa Styrbordside vare rigtignok Slimet, Mudderet og Insecterne som tidligere heftede ved Værterne, forsvundne, men Planterne selv, der hæftede altfor stærk ved Mønnien, vare ikke gaaede af, den stærke Fart uagtet, Undine havde skudt.

Bed en Undersøgelse i Portsmouth i Aug. f. A. af Jern-Dampskibet Rockets Bund, efter 12 Maaneders Tojt, hvis Mange verelviis vare overstrøgne med Hay's naphthaized pitch (i Naphtha opløst Beeg) og med Mønnie, befandtes hine fri for alle de Gienstande der pleie at heste sig til Jern i Saltvand, hvorimod disse vare bedækkede med alenlange Planter og Græs, med Muslinger, Steier, Snegle o. s. v., hvorhos Jernet var særdeles opryderet.

Her er Jernskibet Copenhagens Bund forsøgt malet een Gang med almindelig rød Maling og een Gang med almindelig sort Maling, og efterat denne sidste Maling var fuldkommen tør og glat, er Bunden, indtil $6\frac{1}{2}$ Fods-Dybgaende, bestrøget med en Composition, i følgende Forhold til 100 Pund Talc,

25	—	Arsemit,
25	—	Svovl,
15	—	Blyant (black lead)

3 Gallon bright varnish (hvormed man ellers bestryger blankstrabede Rundholster).

Disse Stoffer koges, blandes omhyggelig under Røgningen og paasmøres med Pensler medens det er hedt.

Fra øverste Bandlerne og saa langt ned som kan naaes ved Skibets Dørvindning, males 2—3 Gange aarlig med Blyhvidt, blandet med ubetydelig Rødt for at give Farve. Denne Maling er befundet at beskytte temmelig godt saabel mod vegetabilsk som animalisk Paasætning. Men da denne Maling ifølge sine Bestanddele ikke kan antages at holde sig længe paa Skibets Bund, synes det betydelige Quantum Arsenik at maatte medføre saa stor Fare for Værftshaandværkernes Sundhed, at det i det Mindste ikke kan anbefales anvendt inden man har fuldkommen Sikkerhed for at det stifter Nytte. Opføres Arseniken ikke i Vandet, vil ved Dampskibets senere Reengjøring et betydeligt Quantum deraf blive paa Værftet, hvorved mange ulykkelige Tilfælde kunne opstaae, og opløses Arseniken i Vandet, er Blandingen ikke til nogen Nytte.

Det værste Sted at holde Jernskibene rene er i Nærheden af Bandlerne; og har ogsaa Skibe, hvorpaa denne Maling er anvendt, maattet males der 2—3 Gange aarlig med Blyhvidt. Mønnen overstrøget med Talg blandet med Svovl og Fernis anses af kompetente Dommere for det virksomste og varigste Overstrykningsmiddel paa Jernskibes Bund.

Engelske Tidsskrifter omtale i den seneste Tid:

Capt. Peacock's antisargassian *) conservative paint for at forhindre at Søværter, Coquiller &c. sætte sig paa Bunden af Jernskobber- eller Træskibe, og for at bevare Træ for Angreb af teredo navalis. Efter en Anmeldelse i Naut. Mag. Febr. 1850 skal denne Maling have staaet sin Prøve. Med Hensyn til Quantiteten der anvendes, bliver Beføringen ikke større end ved Mønniemaling.

*) Sargazo = Sø-Græs eller Planter.

Adam Røle og Chanters: 1) 8 à 10 Dele ung Dre-Galde, 30 Pund Blyant malet fint, blandet til en Deig og dertil 4 Gallons salt Vand for at give det Hele fornøden Fasthed. Anbefales til Maling af Skibsbunde, baade uden og med Forhudning.

2) 30 Pund Blyant som fint Pulver, 31 Pund hvidt Arsenik, 2½ Gallons Kulsjære, Naphta eller Terpentinspiritus og fra 12 til 14 Pund stockholmsk Jære opløst i denne Spiritus.

Anm Hvor Jern eller Zink skal males, bliver dette først at overtrække med en Oplosning af Caoutchouc eller Gutta-Percha, inden enten Nr. 1 eller Nr. 2 smøres paa.

3) 10 Pund Blyant stødt til Pulver, og 1 Pund hvidt Arsenik, med Tilføining af russisk Talg, og som ved Heden smelter sammen til en Masse.

Efter Prospectus over Peacock's Antisargassian conservative paint, d. d. 1ste Juni 1850, har peninsular & oriental company, efter et Mars Prøve, erklæret denne for det bedste hidtil forsøgte Middel for Jernskibe.

Skibene, hvorpaa dette Middel er anvendt, forblive nemlig aldeles rene i 3 Maaneder uden videre, hvorefter lidt grønt Sliim begynder at samle sig i Vandgangen, som ved Enden af den fjerde Maaned bliver til kort Græs, der aldeles ikke standser Skibet, men derimod synes at forhindre Ansættelse af Muslinger, Skaldyr, Coralliner og Østers i hele 12 Maaneder.

Kort efter Nedsenkningen i salt Vand, decomponeres de to Metal Dryder, der udgjøre Midlets Basis, og Overfladen af Malingen bliver slimet som Fiskens Ryg, men klæbrig, og hjælper berydelig paa Skibets Fart, og tilintetgjør de Frø af Søplanter og de Skaldyr der komme i Berørelse med denne Overflade: og er dette den rensende Proces. Der er intet Kobber i Compositionen.

Man maa give Bunden af et Jernskib en eller to Grun-

dinger eller overstryge den med Fjernisfer underneden for at beskytte Pladerne mod Indvirkningen af det salte Vand; Mennie eller sort Fjernis vil være tilstrækkelig dertil, men med Grunding, der er revet med Olie og Bor, vil Compositionen tørres hurtigere end paa Mennie eller almindelig sort Fjernis.

For hver Reise til Vestindien bør Skibet males i Vandgangen, og grundes paa ny een Gang hvert Aar.

Prisen opgives til 70 Sh. pr. Cwt. med Emballage med 5% Disconto for contant Betaling, leveret i London eller paa Landet; 60 Sh. for Leverance i Southampton Docks, excl. Emballage.

1 Centw. vil være tilstrækkelig ved første Anstrygning for 3000 Sod Træ eller Jern, eller 4000 Sod Kobber, og ved 2den Overstrygning for $\frac{1}{3}$ større Klade.

Egenskaberne ved denne Maling ere, at den hæfter godt ved, tørrer hurtigt, har særdeles Udseende af Kobber, er billig, let at anvende, og er, efter en Række anstillede Forsøg paa søgaaende Skibe befunden hensigtsmæssig til at forhindre Ureenlighed af Kobber- og Jernforhudning saavelsom af Træ, ligesom ogsaa til at confervere Træ mod Odelæggelse af *Teredo navalis*.*) —

Dette mærkværdige Dyr har Udseende af en sædvanlig Orm, men er i Virkeligheden et muslingeagtigt Dyr af *Phyladerne*s Familie, hvis to Skaller ere meget smaa og benyttes, som hos *Phyladerne* ialmindelighed, til Boringen gennem Træet. I dens Larve have Chemikere opdaget Træfibre, saa at det er utvivlsomt at den nærer sig af vegetabiliske Substantier. Ligesom overbovedet Bløddyrene og andre koldblodige Dyr, er den meget seiglivet, og den Gift, der maatte kunne dræbe et menneskeligt Væsen, vilde maaskee ikke være tilstrækkelig til at dræbe den.

Breg, Bjæve, Svovl og næsten alle kemiske Substantier,

*) Cfr. d. Tidsskr. 3die Bd. Pag. 407.

som man veed ere skadelige for Dyr, eller ødelæggende for deres Liv, have været forsøgte; men til ingen Nytte. Dette maa da tilskrives een af to Aarsager — at enten det salte Vand neutraliserer Giften, eller at Giften i og for sig ikke afficerer Ormen, og derhos indeholder Havet saamange forskellige kemiske Ingredienter, at de kemiske Substancer, der maaskee kunde virke gavnligt eet Sted, ere til aldeles ingen Nytte et andet Sted.

Angaaende Anvendelsen af bredhov'dede Jernsøm paa Pæleværk ic. til Forebyggelse af dette Dyrs Ødelæggelser*), bemærkes, at denne Methode ikke vil kunne benyttes i det Store, eftersom Pælen dog vilde blive fortrædet hvor Rusten blev skrabet af ved en eller anden Leilighed, eller 2 Søm ikke nøiagtigt vare blevne bankede ind paa deres Plads.

Paine's Proces**) — at lade Træmateriale tørst giennemtrækkes af een og saa af nof een Oplosning, og som, ved at trænge ind mellem Fibrene og i Sommerets Indre, gjør det til en haard uigiennemtrængelig Masse, hvorved det skal beskyttes mod Ild, Insecter og Fyr, — er endnu ikke tilstrækkelig forsøgt i nærværende

*) Cfr. d. Tidsskr. 3die Bind Pag. 409.

**) Paine anvender fornemmelig Svovlsbør eller Svovlsalk (sulphuretum harii vel calcii). Hans Fremgangsmaade er følgende:

„Træet eller andet vegetabilsk Stof lægges i et lufttæt Kar, og Luften uddrives ved at fylde Karret med Damp, derefter fortætte samme ved at indsprøite noget af Sulphurets Oplosningen, idet til samme Tid anbringes koldt Vand udenpaa Karret. Naar man har erholdt et partielt Vacuum, indlades Oplosningen fra Beholderen giennem et Rør med en Stophan; Stophanen lukkes nu, og ved en Luftpumpe, der staaer i Forbindelse med Karret, tilveiebringes da saa lufttømt et Rum som muligt; nu aabnes Stophanen, og Karret fyldes aldeles eller for største Delen med Oplosningen; derefter lukkes den, og ved Hjælp af en Trykpumpe bliver et yderligere Quantum indbragt, indtil Trykket paa Karret indvendigfra bliver 110—140 Pund

Retning, skøndt det allerede i 1848, ved en paa Whitehall Værft i London anstillet Prøve blev befundet probat til at beskytte Træ mod Ilden.

Cresote eller Tjæreolie har været og bliver næsten almindeligt brugt af Ingeniurer og Bygmestere for at conservere Tømmerpæle og Støtter for Broer, Brohoveder og Jernbaneunderlag. Det følger af sig selv, at man omhyggelig maa passe at hver Nebne eller Sprække i Træets Overflade bliver tilbørlig gennemtruffet, hvisaarsag ogsaa følgende Fremgangsmaade bruges: 1 Gallon Tjæreolie udfordres pr. Cubod for Broer og Brohoveder, det fornødne Tryk for at bringe den ind i Træets Porer er circa 150 Pund pr. Quadratinch.; hver Pæl bliver veiet inden den kommer i Kassen, og hvis dens Vægt, naar den tages ud, ikke er bleven visse Pund større, kommer den tilbage igien i Kassen. Bæftningen derved er nærmest 6 d. pr. Cubod. Tømmeret bør naturligtvis gennemtrækkes efter Størrelsen af det Glid der gaaer paa det — ialmindelighed er 2 til 3 Tommers Dybde tilstrækkelig, for Afsgnidningens Skyld nemlig, eftersom Ormen ikke vilde prøve paa at bore sig gennem endog et tyndt Lag.

pr. Quadr. inch.; dette Tryk beholdes omtrent 1 Time, hvorefter Opføsningen uddrages. Derefter gennemtrækkes det vegetabiliske Stof paa samme Viis med en Syre, eller en vis Opføsning i Vand, som da vil decomponere Sulphuret. Dersom noget af ovennævnte to Sulphureter er bleven anvendt, kan man bruge en eller anden Opføsning eller et Stof der vil forene sig med Boret eller Kalken, saa at Svovlet kan blive frigjort; men Patenthaberens foretrækker en Opføsning af Jern-Sulphat; og hvis Bariumsulphuret-Opføsningen eller Calciumsulphuret-Opføsningen er bleven præpareret af ovenmeldte Styrke, skalde Jernsulphat-Opføsningen indeholde 1 Pund 6 ounces Sulphat i hver Gallon.

3 Enkelte Tilfælde tørres Træ-Materialet efter at være gennemtruffet med den første Opføsning, og forend det underkastes den andens Indvirkning, og det især naar Materialet skal gennemtrækkes med saameget solidt Stof som muligt.

Denne Giennemtrækning med Tjæreolie er overalt befunden probat mod teredo navalis, og bliver sluttelig kun at bemærke det giennemtrukne Træes særdeles lette Antændelighed.

Lyssning i Havet.

(Naut. Mæg. Oct. 1849. Transactions of the Bombay Geographical Society).

Smbord paa Dampskibet Moozuffer, den 23de Jan. 1849, observeredes Kl. 6 $\frac{1}{2}$ E.M. et besynderligt mellekrægtigt Skær i Søen, omtrent af samme Farve som en grundet Mudderbanke eller Sandbanke. Søen, som et Par Minuter iforveien havde været i stærk Bevægelse og oprørt, blev med Gæt glat og rolig og Luften kold og isnende. En halv Time var hele Horizonten, saa langt Øiet kunde naae, straalende oplyst. Kort efter flød Skibet ind i en udstrakt Vandmasse af den meest blændende Klarhed og af meget phosphoragtig Character; det saae aldeles ud som om de seilede over en umaalelig Sneeflade eller en Sv af Dvilsølv. I mange Miles Strækning var Havets Overflade aldeles glat — ikke en Bølge eller Krusning forstyrrede den og selve Vandmassen syntes saa tyk og fast, at det saae ud som om Moozuffer maatte trykke sig giennem smeltet Bly. Den Deel af Overfladen der blev sat i Bevægelse ved Slaget af de svære Skovlskjul, saae ud som smaa Klumper tyk Mælk eller Fløde. Himlen og Alt omkring dem var aldeles oplyst derved. Veiret var særdeles smukt, men Atmosfæren flam og fugtig: det blæste lidt fra N. V., klare tindrende Stjerner over deres Hoveder, men de lavere staaende gjorde Taagen utydelige. Horizonten var næsten hele Tiden mørk og ubestemt; nogle enkelte tynde Taageffyer fore af og til forbi, meget lavt nede; men det var ogsaa det eneste Mærkelige i Atmosfæren ind-

til Kl. 10, da et besynderligt Lys viste sig paa Himlen mod Nord, som om Solen eller Juldmaanen stod op eller gik ned. Det lignede meget et svagt Nordlys (aurora borealis), rosenrødt nede ved Horizonten, et stadigt fast Lys, men uden disse flammende Glimt, som man ialmindelighed bemærker under de høiere Breder. Det strakte sig langs Horizonten i Form af et Cirkelsegment fra N. B. til N. O., Buens Centerhøide 15° . Det forblev synligt indtil et Par Minuter efter Midnat, da det forsvandt ligesaa pludseligt som det var kommet tilsyne, og til samme Tid mistede ogsaa Søen sin Lysning.

Kl. 2 F.M. viste sig atter den samme Lysning paa Himlen og i Søen i 10 Minuter. Horizonten var da overalt mørk og ubestemt, undtagen hvor Lysningen viste sig.

De befandt sig saaledes omtrent 6 Timer i denne lysende Vandmasse, og tilbagelagde i den Tid henimod 40 Qvartmiil. Som de først kom ind i den var Bredden $16^{\circ} 13'$ S. og Længden $61^{\circ} 51'$ Ø., saa at de vare nesop ud for Indløbet til den persiske Havbugt og ret i Farvandet til det røde Hav.

Da de saae flere uhyre store Masser Tang flyde forbi i den lysende Sø, slutter Capitainen, at Dypbøiningen af denne eller en anden, forraadnet, vegetabilsk eller animalsk Materie maa være den eneste Grund til dette lysende Phænomen: at disse Materier med den stærke Strøm her føres ud af disse Snævringer, ligesom man ogsaa før har bemærket en lysende Strømning næsten under samme Brede og Længde og paa samme Tid af Aaret. En Flaske Søvand, som en ombordværende Doctor Wallson tog op, blev i Mørke aldeles lysende, og gav et stærkt Skin fra sig. Vandet i Flasken var fuldt af smaa bitte Dyr; nogle tegleformige geleagtige, andre temmelig fine Orme*). Holdt man Flasken op til Lyset forsvandt de øieblikkelig. Lyset paa Himlen har maaffee været Gienfskinnet fra de lave Uldflyer nede ved Horizonten. Det skin-

*) Cfr. d. Tidsskr. 3die Bd. Pag. 13.

nede imidlertid blot paa et eneste Sted, og forsvandt paa samme Tid som Søen mistede sin Glands. Ved at tage Flasken med Søvandet for igien den 25de Januar, var det aldeles forbi med Bysningen.

Om de i visse Egne af det Stille Hav og langs N. B.-kysten af Amerika herskende Vinde.

(Af engelsk Marinelieutn. J. Wood, commanderende Krigsskibet Pandora under et 4 Aars Togt).

(Naut. Mag. Septbr. 1850.)

Den vestlige Kyst af Amerika, fra Floden Guayaquil til Vancouver Island, kan deles i følgende 3 Belter:

- 1) Beltet mellem Vendecklerne, hvor den gode eller Regn-Mars-tiden meer eller mindre ytrer sin Indflydelse;
- 2) Det tørre Bælte der strækker sig fra 23° til 32° N. Br., hvor Vindene blæse med samme Regelmæssighed som Væstervinden;
- 3) Den meer variable nordlige Kyst, der er større Klimatforandringer underkastet.

Saa Guayaquil (under 3° S. Br.) til Guasamas Point (under 2° N. Br.).

1ste Bælte. Mellem Vendecklerne, blæse Vindene for det Meste fra S. til N. hele Aaret rundt, ifkun med saa Undtagelser der ialmindelighed falde i den smukke Mars-tid. Under Krydsningen saavel syd- som nordesten langs Kysten, sydesten i Mai og Juni og nordesten i October, November og Januar havde vi

Vinden fra S. S. O. i. V. (ved Syden) med stadig Strøm nordøstefter, kun med den Forskiel, at Blæsten var svagere og Veiret smukkere i Mai og Juni altsom vi kom sydøstefter, medens det Modsatte fandt Sted i October og November, og Veiret i Januar ialmindelighed var godt med maadelig Kuling.

Choco Bay.

Her blev Vinden meer variabel; men i al den Tid, vi vare i Bugten (fra Slutningen af Januar til midt i Marts), blæste det aldrig synderligt, skiondt Veiret tidt var ustadigt med stærke Regnshyl. Den fremherkende Vind var fra S. V., men nordvestlige Vinde vare ikke usædvanlige.

Sra Chirambira Point til San Miguel Gulf.

Her kom Vinden meer nordfra, og imod Slutningen af Marts maatte vi krydse op til Panama Bay mod nordvestlige og nordøstlige Briser, der af og til vare stærke, især som vi nærmede os Bugten, samt heftige Regnshyl der stedse vare gelejdede af Forandring af Vinden til S. V., fra hvilket Hjørne det et Par Gange blæste en svær Kuling.

Sra San Miguel Gulf til Dulce Gulf, Panama og Veragua Bay inclusive.

Afte Belte. Mellem Vendecklerne. Her følge Vindene regelmæssigt Årstiderne. Imod Slutningen af December begynde Nordenvindene at blæse: smukke tørre Briser, som ialmindelighed reise sig om Eftermiddagen, der blæse rasl fra N. N. O. til N. N. V. til henimod Midnat, med aldeles klar og skyfri Himmel, og Luften er da saa tør og fortyndet, at Gienstandene lige med Horizonten ere forvredne og fortryllede; skiondt de almindelig ere dobbeltrebede Mærseils Kulinger, ere de dog af og til meget stærkere, fornemmelig udfor Veraguahysten, hvor i Januar og Februar en klosrebet Mærseils Kuling ikke er usædvanlig. Selv under de strengeste Kulinger hersker dog ofte Blitstille en 10

eller 15 Qvartmile fra Landet, og man mærker dem da kun af Havets Bevægelse, med sine korte hule Bølger.

Imod Enden af Marts indtil Midten af April høre Nordenvindene lidt efter lidt op og blive efterfulgte af Stille og lue Sø- og Landbriser med Byger, nu og da fra S. V. Som April bliver ældre, blive Bygerne stærkere og hyppigere, og strax i Begyndelsen af Mai begynder i Regelen Regntiden, under hvilken for største Delen sydlige og sydvestlige Vinde fremherske. Disse ere just ikke synderlig voldsomme i Bugten ved Panama, men vestenfor Punta Mata ere Storme hyppige fra dette Hjørne, og det undertiden stærke Storme med svær Sø.

Fra Dulee Gulf til Sonseca Gulf, langs Costa Rica, Guatemala og Mexico.

Ogsaa her følge Vindene Martsiderne, skiondt modificerede ved Localiteterne; saaledes blæse Nordenvindene fra Landet næsten under rette Vinkler med Kysten, og saa saare man nærmer sig Nicaraguas Kyst der har en meer nordlig Direction, træde de saakaldte „Papagayos“ Briser i den gode Martsid istedetfor Nordenvindene, og disse Papagayos blæse fra N. N. O. til O. N. O. eller O., ledjagede af det samme klare smukke Veir som Nordenvindene; men de fremherskende Vinde i denne Martsid (fra Januar til April) ere imidlertid fra S. O. til N. O. Fra Mai til November (Regntiden) er Veiret for det meste slet, Storme fra V. og S. V. ofte med Torden og Lynild ic. der af og til ere voldsomme.

Fra Sonseca Gulf til Tehuantepec Gulf,

hvor Landet igjen strækker sig ret vest, er det forbi med Nordenvindene indtil Tehuantepec Gulf, hvor man atter møder dem under et andet Navn og af en voldsommere Character. Langs denne Strækning, hvor Bjergene nærme sig, ere Vindene i den gode Martsid de sædvanlige tropiske Land- og Søbriser, hine fra N. V.,

disse fra S. t. V. S. V. og V. I de øvrige Maaneder slettere Veir fra samme Hjørner end paa Nicaraguakysten.

Sra Tehuantepec til Texupan Point.

1ste Belte. Mellem Vendecirklerne. Svære Vindstød over Tehuantepec = Tungen fra Nordenvindene i den mexicanske Bugt ind imellem Mexicos og Guatemalas Bjerger, fra N. til N. N. D., der reise en høi kort Sv, og kan man mærke dem flere hundrede Qvartmile fra Kysten. Fra December til April, da de fremherste, skulde man berede sig paa at tage imod dem og seile giennem dem, og kan Dette lade sig gjøre, ere de snart skaarne igiennem og 200 til 250 Qvartmiil tilbagelagt øster- (eller vester-) efter, hvis ikke, og man man lægge bi, har man at belave sig paa 36 til 118 Timers haardt Veir i en meget høi og kort Sv. I Regntiden høre disse Vinde op; men saavel her som langs hele den mexicanske Kyst er Veiret meget slet, Storme og stive Kulinger fra S. D. til S. V., samt Byger med Torden og Lynild hele Vårstiden igiennem. Disse Storme ere undertiden meget heftige, og, med Undtagelse af et eneste Sted, intet Læ. Ganske anderledes er det derimod i den gode Vårstid langs den mexicanske Kyst: en regelmæssig Søbrise fra Middag fra S. S. V. til V. S. V., stedse meer og meer vestlig altsom Solen daler, tager i samme Forhold af, og stiller ganske af med Natten; derefter Landvinden fra Kysten, der er lidt meer uregelmæssig i sin Retning og Styrke.

Ved Texupan-Point, hvor Kysten atter begynder at strække sig nordest, møder man de nordlige Vinde der blæse ned ad Bugten ved Californien, og det temmelig stadigt i den gode Vårstid et Par Qvartmiil fra Kysten. Ved at benytte sig af dem og derhos af de daglige Forandringer ved Land- og Søbriserne, gjør man Overfarten fra Texupan Point til San Blas og Mazatlan; men denne Fart er kedsommelig paa Grund af Modstrømning og hyppigt Stille.

Fra Cape St. Lucas til Cape San Diego (fra 23° til 32° N. Br.).

Det Velte. Her er Vindens Direction ialmindelighed fra V. til N., men i Wintermaanederne (fra November til April), er denne Kyst underkastet voldsomme Storme fra S. O., for hvilke de fleste Bugter og Ankerpladse ere aabne. Disse Storme træffes imidlertid hyppigst langs den nordligere Kyst i dette Velte, og de melde sig altid tilstrækkeligt iforveien. Man bør derfor staae udefter, og, altsom man naaer ud, trækker Vinden stedse meer østlig, indtil man enten har naaet the variables, eller man kan naae sit Bestemmelsessted paa den anden Boug. Den eneste Forandring i Sommertiden er at Vinden er mere vestlig om Morgenen, og følger Solen rundt.

Fra San Diego til St. Francisco.

Die Velte. Her hersker N. V.-Vinden næsten hele Aaret rundt. Denne Kyst er underkastet de samme sydsøstlige Storme, som Kysten af Nedre-Californien, men disse ere her hyppigere og blæse med større Styrke. Med Undtagelse af Havnene ved San Diego og S. Francisco ere alle de øvrige Bugter og Øbder ganske aabne for disse Storme. Om Vinteren lægge Skibene sig derfor saaledes tilankers at de bekvemt kunne stikke Ankeret fra sig, og gaae tilfæres, med Spring og Briser paa deres Kabelstoug, for at være klar ved de første tykke Skyer der vise sig i S. O. med Dynning fra samme Hjørne. Disse Storme vare fra 12 Timer til 2 Dage, og ere ledsagede af svære Regnskyl der vare indtil Vinden stifter, hvilket ofte skeer meget pludseligt, og i et Par Timer blæser ligesaa stærkt fra N. V., da det klarer op og Veiret bedager. Især udfor Conception Point (der er bleven kaldet Cape Horn of California) ere Storme og svære Briser hyppige, fornemmelig fra N. til V., og særdeles voldsomme, fornemmelig om Vinteren, da de undertiden vare 3 Dage i Glad, uden at der er en Sky at see, inden de tage af. Her viser sig først den hyppige tykke Taage der, i meer end den halve Tid af Aaret, gjør Reisen fra San Diego

nordefter særdeles ubehagelig. I denne Taaage har man da at søle sig for med Roddet indefter om Dagen, eftersom det tidt hænder at der er tyf Taaage tilføes, medens der til samme Tid er deilig klar Himmel 1—2 Qvartmiil fra Land og en aaben Horizont: hvis dette ikke skulde være Tilfældet har man kun, efter Omstændighederne, at vende, holde af eller dreie til, indtil Taaagen hører op.

Sra San Francisco til Vancouver Island.

Indtil Juan de Fuca Stræde ere de N. V.-lige Vinde stadig de fremherskende, men til enhver Aarstid maa man imidlertid være forberedt paa svære Storme fra alle Compassets Streger, isærdeleshed om Vinteren og Jevndøgnsmaanederne. Ialmindelighed begynde de dog fra S. O. til S. V. med tykt Veir og Slud. Efter at Vinden nogle Timer har blæst fra den Kant, springer den om til N. (ved V.) med ringe eller intet Varsel undtagen den stærkere Regn og de stærkere Windstød. Om Foraaret ere østlige og vestlige Briser meer fremherskende end til andre Tider af Aaret. I Sommermaanederne ere vestlige Vinde fremherskende og smukt Veir, men fra Slutningen af Juli til Slutningen af August er Taaage saa hyppig at der gaae flere Uger uden en eneste klar Dag.

Sydfra til Panama Bay.

1ste Velte. Denne Rejse vil, efter det Ovenansførte lettelig kunne foretages den største Deel af Aaret; men i den smukke Aarstid og under Indflydelse af Nordenvindene anbefales Følgende: Gjør korte Slag indefter, da der ialmindelig er en Strømsætning nordefter nogle saa Qvartmile fra Land, og, hvor denne er afbrudt, en regelmæssig Flodtid erholdes istedetfor en stadig Modstrømning længer ude. Imellem Chirambira Point og Cap Corrientes er Landet lavt og bebræmmet af Skær, men forbi Cap Corrientes kan man nærme sig Kysten temmelig eftersom den ialmindelighed er steil, undtagen udfor Francisco Solano Point, hvor endeel Klippogrunde strække sig udefter. Man maa imidlertid

vogte sig for at løbe ind ilæ af Høilandet, eftersom det er vanskeligt at komme ud igien i Brijen, og Dynningen derhos sætter ind paa Kysten, hvor det ofte er Tilfældet at ingen Ankerplads findes førend tæt inde ved Klipperne.

Krydser man sig i den gode Marstid op i Panamabugten, anbefales den østlige Passage, eller Farvandet mellem Islas del Rey og Fastlandet, eftersom dette, med een Undtagelse, er frit for Farer. Vandet er smult, og en regelmæssig Flodtid sætter istand til at vinde længere op imod Nord, end det, i ni af ti Tilfælde, vilde være muligt imod den stærke Strøm og korte høie Sø, som i denne Marstid hersker i Midten eller paa den vestlige Side. I Negntiden er en lige Cours op i Bugten at foretrække for at indvile sig imellem Øerne, idet Strømmen ialmindelighed følger Vindens Direction.

Sra Panama Bay sydefter.

Det er til alle Tider særdeles vanskeligt at gaae fra Panama enten syd- eller vesterefter. Sydefter har man enten at krydse sig op ad Kysten med Vind og Strøm bestandig imod sig, eller ved at staae ud tilføes, til man er kommen saa langt sydi, at man kan naae sit Bestemmelsested med Styrbordsbølge; men der gaae hyppig 3 Uger med at krydse op til Guayaquil, medens Reisen nedad kun medtager 6 til 7 Dage.

Sra Panama vesterefter.

Er man bestemt vesterefter, medens Nordenvindene herske, vil der spares megen Tid ved at holde sig tæt inde ved Land, da de ville hjælpe til at naae Nicoyabugten. Efter at være passeret Morro Hermoso, maa man see at faae „Papagayos“, og med dem lægge Coursen efter Tequantepebugten, da det vil beroe paa hvilken Havn man er bestemt til, om man, efter at være passeret Bugten ved Hjælp af en af dens Storme, har at holde sig ved Land eller fra Land. Er Bestemmelsen Acapulco, har man at holde sig ved Land og krydse op; men er Bestemmelsen vesterefter, kan man ikke

giøre bedre end tage en vestlig Cours saa nær Vindene som muligt.

Vesterefter, fra Panama, ere Stille, Byger, contrair Wind og Strøm, ledsaget af en svær Dyrning og stærk Hede, saavel som en fugtig Luft med Regn, hver Dags Behageligheder. Det hænder sig ofte at man ikke tilbagelægger 20 Qvartmiil vesterefter i en heel Uge, og Overfarten kan i det Hele kun skee ved omhyggelig at benytte hver Byge og hvert Windpust. Det anbefales at krydse sig op i nogen Afstand fra Land heller end at arbeide sig sydester for at blive det flette Veir quit, eftersom de stærke Vinde og hyppige Byger, der saa ofte indtræffe nær Landet, undertiden tillade et godt Stræk nordvesterefter, medens man vilde ofre Saadant for blot den Smule godt Veir.

Almindelige Bemærkninger angaaende fralands Vindene.

Med Hensyn til de Vinde der fremherske paa det aabne Hav, gjælder de samme almindelige Regler i det Stille Hav, som over hele den øvrige Deel af Jordkloden, nemlig en N. D.-Passat indenfor Grændserne af den nordlige Bendecirkel, ligesom vestlige Vinde enten N. eller S. for disse Grændser. Der gives imidlertid Undtagelser fra disse Regler, idet nemlig, hvorformøst det findes store Øgrupper, Passatvindene ere underkastede store Forandringer baade hvad Directionen og Styrken angaaer. N. for Krebsens Bendecirkel, bestemt fra Sandwichs Øerne til den amerikanske Kyst, hænder det tidt og ofte om Foraaret eller Sommeren, at man kan naae den 45°, ja endog den 50°, N. Br., indeen man kan faae en vestlig Wind.

Sra Galopagosøerne til Cape St. Lucas.

Det synes at Passatvindene ikke have nogen stadig Indflydelse østenfor en Linie dragen fra Cape Lucas under 22° N. Br. til Galopagosøerne under Equator. Iblandt disse Øer ere S. D.-Passaterne stadige i de 9 eller 10 Maaneder af Aaret, og det er

kun i Januar og Februar og undertiden i Marts at de ere afbrudte af langvarig Stille og nu og da af Briser fra N. og N. V., der aldrig ere synderlig stærke. N. for dem synes Passaternes østlige Grændse at afhænge af Vårstiden. I Begyndelsen af April, imellem den 8de og 13de N.-Bredeparallel, har jeg fundet den 900—1000 Qvartmiil længere østerefter end ved Slutningen af Juni, og i de mellemliggende Maaneder enten meer eller mindre østeligt, eftersom det var tidligere eller senere paa Været, men ingensinde har jeg faaet en stadig eller regelmæssig Passat, førend jeg havde naaet ovennævnte Linie. Jeg har saaledes været 40 Dage om at krydse fra Mundingen af Bugten under 80° V. til den østlige Kant af Passaten under 111° N., knap 2000 Qvartmiil, eller i Giennemsnit 40 Qvartmiil om Dagen.

Sra Cap St. Lucas' Meridian vesterefter.

Er man eengang under Passaten, gøres Farten med Lethed baade syd-, vest- og nordest, men man maa vel mærke, at den østlige Vand af denne Passat er underkastet Vårstidens Indflydelse. Jeg fandt den saaledes i Juni og Juli rask fra N. N. V., ja undertiden fra N. V., saa langt ude som 125° V., medens den i Marts og April var sej fra N. N. O. til O. og O. S. O. fra vi først traf den, under 98° V., til vi passerede Cape St. Lucas' Meridian under 110° V., hvor jeg fik en god stadig Brise fra N. N. O.

I Umindelighed gaaer Vinden mere østlig, jo længer man kommer fra Land, uden Hensyn til Bredden, om end, som ovenfor sagt, Vinden søger nordest, ja undertiden V. for N. tæt ved den østlige Grændse af Passaten, fra Krebsens Vencirkel til the variables nær ved Equator. Ved Sandwichsøernes Meridian fandt jeg den ligesaa langt østlig, henimod og nær ved Linien, som den var under 35° N., under hvilken Brede man ialmindelighed træffer de vestlige Vinde.

Sra Sandwichsøerne nord- og østerefter.

Overfarten fra Sandwichsøerne til hvilketsomhelst Sted paa Nordvestkysten af Nord-Amerika skeer derfor ogsaa ved at staae nordest, indtil man naaer de vestlige Vinde, da man med Lethed løber ind til Kysten, idet man dog maa passe, dersom man skal til en sydligere Havn, ikke at holde af, før man er vel inde ved Land, da, som ovenfor sagt, de nordvestlige Vinde ville føre syddest.

Man bør stedsse andue Landet nordfor Bestemmelsesstedet, eftersom næsten stedsse baade nordlig Vind og Strøm fremherse fra Bancouver Island til Cape Corrientes i Mexico.

Uagtet Sandwichsøerne ligge mellem Bredeparallelerne 19° og 23° N., blive de dog ofte om Vinteren hjemsoget af stærke Briser og Storme fra S. og S. V.; men den øvrige Deel af Aaret blæser Passaten nogenlunde stadig. Derfra til Kysten af Chili eller Peru lægges Coursen bedst tværs over Passaten, saa nær Vinden som Bøben-Passeil ville trække; thi da Vindens Direction ialmindelighed er fra D. N. D. til D., vil man dermed være istand til at gjøre Tahiti, og passere Selskabsøerne ad et af de rene Løb vesterfor. Det gjør intet Gavn at prøve paa at holde østenfor dem, eftersom man ikke alene spilder megen Tid med at knibe Vinden altfor nær, men den stærke Strøm, der sætter vesteri fra 20 til 40 Dvartiliit pr. Dag, upaatvivlelig vil drive En saameget tillæ, og selv om Dette ikke var Tilfældet, er Seiladsen iblandt den Mængde Coralløer østerefter saa vanskelig, kiedelig og farlig, at, med mindre man kan gaade ad deses tilluvart af Marquesasøerne, det er endog bedre at holde af, end forville sig i en saadan Labyrinth. Efter at være passeret Selskabsøerne, staa man syddest, til man faaer de vestlige Vinde, omirent under den 30te Bredeparallel. Disse ville da føre ind til Kysten, idet man, ligesom paa den nordlige Kyst, maa vogte sig for at holde af, naar man er under Indflydelse

af de sydlige Vinde, indtil man er Landet nær nok til at være sikker paa at beholde dem lige ned til Bestemmelsesstedet.

Passatvinde influerede af Øgrupper.

Øgrupperes Indflydelse paa Passatvindene, saa at de betydelig forandres eller bøjes eller aldeles mistes, finder fornemmelig Sted medens Solen er S. for Equator, og da mellem den sydlige Halvkugles Øgrupper. Man faaer da Vest- og S. V. saavel som N. V.-Vinde, og mellem de langt mod Vest liggende Grupper, svære Storme, næsten Orkaner, skiondt de ifølge deres Brede skulde ligge i Passatvindens Centrum.

Orlogsmands-Maneer at ordne et Successions-spørgsmaal.

(Naut. Mag. Aug. 1850.)

En engelsk Orlogsmænd, der krydsede paa den afrikanske Station, blev for kort siden beordret at gaae til Camarun Nievier og overgive de ved Traktat med den engelske Regjering stipulerede Forærringer til Kongerne Bell og Aqua, for at de skulde undertrykke Slavehandelen. Morgenens efter Ankomsten blev Skibet omringet af en Mængde Krigs-Canoer med 50 Mand i hver, een Afdeling med Kong Bell og hans Suite, en anden med den afdøde Kong Aquas ældste Søn, og en tredie med den yngste Søn, der havde dethroniseret sin ældre Broder, og tiltaget sig Herredømmet. Capitainen vilde ikke modtage dem før Kl. 8, da Flaget blev heist, et Corps Marinere stode paa Parade, og Officiererne bare Sabel og trekantet Hat. Kong Bell kom først ombord, ledsaget af sin Favo-

rit-Hustru og 12 Hårdinge. Han var klædt aldeles som en Post-Conducteur, og Skjært istedetfor Beenklæder; derefter kom Kong Aquas ældste Søn i en engelsk Generals Stadsuniform og Epauletter, men uden Beenklæder eller noget istedetderfor; endelig kom Tim Aqua, den yngre Broder, iført en fuldstændig Generalsuniform samt et Par hvide Matrosbuxer og Ankelstø, dertil en hvid Filtshat med et blaat Silkebaand om, hvorpaa med forgyldte Bogstaver stod „Kong Aqua“. Ogsaa den engelske Resident i Bell Town kom ombord og forestillede Capitainen, at paa Grund af at Tim havde tillaget sig Souveraineteten, var Aquas Handel standset til største Skade for de liverpoolske Rishmand, hvis Agent han var, og anmodede Capitainen om, at han vilde benytte sin Autoritet, til at indsatte den rette Arving i den ham tilkommende Stilling, og forhindre Tim Aqua fra at indtage sin afdøde Faders Bærdighed.

Umiddelbart efter fandt nu en Palaver Sted paa Skandsen: Kong Bell og Aquanerhøvdingerne bleve examinerede, og Capitainen fik da Overbeviisningen om, at den bureløse Prinds virkelig var den afdøde Konges ældste Søn, og følgelig den retmæssige Arving til Thronen. Justitssergeanten fik Befaling til at afføre Tim sit Souverainitets-Emblem ved at tage det blaa Baand af hans hvide Hat, hvilkken Ceremonie lod til i høieste Grad at misbage Tim Aqua; men, da han ikke formaaede at gjøre Modstand, fandt han sig rolig deri, og blev Undersaat. Man forlangte nu, at den ældre Broder skulde gaae ind paa den samme Traktat som Faderen havde sluttet, og underskrive den i Overbærelse af de mangfoldige Vidner, og da Dette var skeet, bad man ham at knæle, hvorpaa Capitainen drog sin Kaarde, lagde den flade Klinge paa hans Ryg, idet han sagde, „I Victorias, Dronningen af Englands Navn, erkiender jeg Eder for Konge over Landet Aqua.“ Da denne Ceremonie var tilende, presenterede Marinerne Gevær, Høvdingerne raabte Hurra, og Kong Aqua blev lykønsket til at have taget sine Fædres Throne i Besiddelse. Den yngre Broder, Tim,

der følte sig særdeles fornærmet og i en opbidset Stemning over at være sat af, spurgte Capitainen, hvad han havde ifinde at foretage sig med ham, og blev da svaret, at dersom han vilde aflægge Hyltingsæd til Kongen, hans Broder, og sværge at tjene ham ærligt og redeligt som sin lovmæssige Souverain, og yde de britiske Undersaatter, der handlede i Landet Aqua, al mulig Assistance, vilde han blive udnævnt til Kronprinds. Dette gik Tim Aqua kun nødig ind paa; men da han imidlertid fik underskrevet det nødvendige Document i Overværelse af de samlede Bidner, bad man ligeledes ham at knæle, hvorefter samme Ceremonie blev foretaget med ham som med Kongen, undtagen at Capitainen sagde, „i Victorias, Dronningen af Englands Navn, udnævner jeg Eder til Kronprinds i Landet Aqua.“

Foræringerne bleve nu overleverede til Kongerne Bell og Aqua, bestaaende af et Fad Rum, 20 Tønder Krud, 60 Geværer, 20 Baller blaat Bomuldstoi, og en Generalsuniform, Kjole og Epauletter, tilligemed en smuk Sabel i en guldbeslaget Skæls Skede, til hver. Kong Aqua tilbød ædelmodig Halvdelen af de modtagne Foræringer til sin Broder Tim, den nuværende Kronprinds, idet han uden tvivl var bange for, at, hvis han ikke gjorde det, Tim skulde tage det Altsammen fra ham, naar de kom iland. Denne Deling, med Undtagelse af Nummen og Krudet, gik for sig paa Skandsen, og da Tinkassen med Generalskjolen og Epauletterne blev aabnet, foreslog Kronprindsen at dele Kjolen ved at skære den over i Nyggen, og at Kongen skulde have den ene og han selv den anden Epaulet. Den bureløse Konge henvendte sig til Capitainen for at forbinde en slig Fornærmelse, og Denne deciderede da, at Kjolen og Epauletterne vare Souverainetsinsignier, som den engelske Regjering havde bestemt til Prydelse for den retmæssige Konge, idet han til samme Tid paamindede Hans Majestæt om, naarsomhelst han bar Kjolen og Epauletterne, da altid, af Afgiftelse for Hendes Majestæt og den britiske Regjering, at tage Breen-skæder paa.

Saalunde blev, ved Capitainen paa en engelsk Orlogsmænd, i en Timestid og uden Blodsudgydelse, een Konge affat, en anden indsat, og Arvefølgen i et Nige bestemt.

Den Corvo (Azorerne)*).

(Naut. Mag. Jan. 1850.)

Den Corvo, den nordligste af Azorerne, er en eneste udbrændt Vulcan, $3\frac{1}{2}$ Qv. Miil lang i N. og S., $2\frac{1}{4}$ Qv. Miil i Ø. og V.; Omfreds $9\frac{1}{2}$ Qvartmiil. Indbyggernes Antal var i 1843 = 784 Menneſter. Den ligger mellem $39^{\circ} 39' 54''$ og $39^{\circ} 43' 28''$ N. Br., og $31^{\circ} 05' 25''$ og $31^{\circ} 08' 20''$ V. L.; Høi-vande Ny- og Fuldmaane-Dagene Kl. 12, 25^m, da Vandet stiger $3\frac{1}{2}$ Fod.

Ligeud for Eydpynten, Ponta de Pasqueiro-alto, i en Afstand af 90—105 Alen, ligger en Klippe der netop er synlig over Vandet, og hvorover Søen til sine Tider bryder voldsomt; $\frac{1}{4}$ Qv. Miil N. N. Ø. for den findes en lignende Klippe.

I Parallelen af Ponta de Casa, den nærmeste Pynt, findes, i en Afstand af $\frac{1}{2}$ Qvartmiil, 19 Favne, og i $\frac{3}{4}$ Qvartmiils Afstand, 60—70 Favne; Enden af Banken, paa 200 Favne Vand, ligger 1 Qvartmiil fra Pynten.

I Parallelen af Ponta de l'Este, den østligste Pynt, peilende N. 16° Ø. for Ponta de Casa i 1 Qvartmiils Afstand, strækker Banken sig $\frac{1}{10}$ Qvartmiil længer ud, med 17 Favne Vand i $\frac{1}{4}$ Qvartmiils Afstand fra Pynten, og 40 Fv. i $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand.

Ligeudfor Cabeça Negra, en Klippepynt $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Ponta de l'Este, peilende N. 51° Ø., i en Afstand af $\frac{3}{10}$ Qvartmiil, ligger en sunken Klippe, Bairro de Norte Este, under 3—4 Fod Vand ved Lavvande. I Parallelen af denne Pynt, $\frac{1}{4}$ Qvm. fra

*) Estr. d. Tidſkr. 3die Bind, Pag. 243 sqq.

Land er 17—20 Favne, i $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand 25—30 Favne; i $\frac{3}{4}$ Qvartmiils Afstand 32 Favne, og ingen Bund i 1 Qvartmiils Afstand.

Nordpynten N. for Ponta Turrais, N. B.-pynten af Den, med Ponta do Norte peilende N., i en Afstand af 450 Alen, er en sunken Klippe hvor Søen i stormfuldt Veir bryder voldsomt. I denne Meridian, Pynten og Klippen overcet, 17 Favne Vand, $\frac{3}{16}$ Qv. Miil borte; 23 Favne, $\frac{1}{2}$ Qvartmiil borte; 32 Favne, $\frac{3}{4}$ Qvartmiil borte; Grændsen af Banken er $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil borte. Man bør ikke gaae denne Pynt nærmere end paa 20 Favne.

Under Joao de Moiras Meridian, peilende fra Cabeça Negra N. 57° B., findes 8 Favne i en Afstand af 380 Alen; 15 Favne i $\frac{1}{4}$ Qvartmiils Afstand; 50 Favne i $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand; 37 Favne i $\frac{3}{4}$ Qvartmiils Afstand; 45 Favne i 1 Qvartmiils Afstand, og 200 Favne ved Enden af Banken i $1\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand.

Under Ponta do Nortes Meridian, er 4 Favne tæt inde, 6 til 7 Favne 450 Alen ude, 12 Favne $\frac{1}{4}$ Qvartmiil, 30 Favne $\frac{1}{2}$ Qvartmiil, 40 Favne $\frac{3}{4}$ Qvartmiil, 50 Favne 1 Qvartmiil, og ingen Bund $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil ude.

Ponta d'Deste peilende fra Ponta Turrais S. 14° B. i $1\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand. I Parallelen af Ponta d'Deste i $\frac{1}{4}$ Qvartmiils Afstand er 9 til 12 Favne Vand, i $\frac{1}{2}$ Qvartmiils 25 Favne, i $\frac{3}{4}$ Qvartmiils 35—40 Favne, i 1 Qvartmiils 44 til 49 Favne, i $1\frac{1}{4}$ Qvartmiils 55 Favne, og $1\frac{3}{4}$ Qvartmiil borte 200 Favne. Omtrent $\frac{3}{4}$ Qvartmiil S. for Ponta d'Deste ligger en lille landløs Klippe Ilheo de Mulher, circa 75 Alen rdfør Pynten.

Sugar Loaf Klippen S. 27° Ø for Ilheo de Mulher i 1,05 Qvartmiils Afstand.

Nu løber Kysten S. 30° B. en 0,45 Qvartmiil, derefter sydlig $\frac{1}{2}$ Qvartmiil, og derpaa østlig næsten $\frac{1}{4}$ Qvartmiil, hvor et Klipperov strækker sig omtrent 300 Alen ud i Søen, og hvor der i

stærk Storm gaar svære Brændinger, der alle ere synlige ved Lavvande med 5—6 Favne tæt ved.

Paa Vestfiden af den vestligste af nogle smaa sorte Basalt-Punte findes det bedste Landingssted, der dog kun er practiskabelt i godt Veir, i en lille Vig, og bør man lægge bi udenfor og vente paa den indfødte Lodz. Heelt inde ligger et forfaldet Brystværn med en Flagstang.

Længer mod Nord er Kysten atter fuld af landløse Klipper over og under Vandet omtrent 300 Alen fra Kysten. Lidt udenfor disse Klipper, Kirken peilende N. 31° V. i en Afstand af $\frac{3}{4}$ Qvartmiil, ligge 3 skjulte sunkne Klippe-Mæsser, med 3 til 4 Favne Vand, 13 Favne tæt ved.

I Parallelen af Suckertopklippen, i en Afstand af $\frac{1}{4}$ Qvartmiil, er Dybden 11 Favne, i $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand 19 Favne, i $\frac{3}{4}$ Qvartmiils 25 Favne, i 1 Qvartmiils 30 Favne, i $1\frac{1}{4}$ Qv. Miils 35—40 Favne, Kanten af Banken strækker sig $1\frac{3}{4}$ Qv. Miil ud.

Paa Vestfiden af Ponta de Pesqueiro-alto, udfor den sorte Basaltpynt, er 11 Favne Vand, S. V. for Pynthen i $\frac{2}{3}$ Qvartmiils Afstand 7 Favne, og $\frac{1}{4}$ Qvartmiil borte 10 Favne; i $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand 64 Favne, og ingen Bund i ringere end 1 Qvartmiils Afstand.

De bedste Ankerpladse findes paa Vestfiden imellem Ilheo de Mulher's og Suckertopklippens Paralleler i 30 til 35 Favne fiint bruunt Sand omtrent 1 Qvartmiil fra Stranden, og paa Østfiden i 25 til 30 Favne Sandbund, i omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand ret Vest for Ponta de Casa. Men de kunne dog kun anbefales som Nødhavne.

Intet Brænde at overlade og intet Vandfyldningssted, som derimod Alt findes paa Flores.

Floden sætter ind N. 30° O., og Ebben i modsat Retning med en Hurtighed af $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil i Timen.

Cor' Patent-Svømmestrømper.

(Mec. Mag. Septbr. 1850.)

For Søhandel og de Farer, der ere forbundne med Skibsfarten, maa foranledige, at Underviisning i Svømning saavel som Bibringelse af Kiendskab til Legemets Bevægelse i det store flydende Element, blive væsentlige Dele af Ungdommens Underviisning. Menneffets Legemsbygning er imidlertid ikke beregnet for en anstrengt og længe vedvarende Svømning. Da Menneffet nemlig hverken har Finner eller Svømmefodder, kan det kun anvende lidet af sin Muskelkraft paa Legemets Fremdrivning, og bliver snart udmattet og har ondt ved at vedligeholde Benenes og Armenes Bevægelse i Vandet. Da Benenes Muskler imidlertid ere kraftigere end Armenes, er det klart, at hvis fornemmelig hine kunde bringes i effektiv Virksomhed, langvarigere Svømning vilde blive Resultatet.

Benenes og Foddernes Bevægelse alene, om endog til en vis Grad effective, har imidlertid ikke let ved at fremdrive Legemet gennem Vandet, eftersom der kun er en ringe Forskiel mellem Actionen og Reactionen, eller, mellem den fremdrivende og den hæmmende Kraft. Lad os ansætte Stødet med Benene (eller Svømmestødet) til en Kraft af 10, og at trække dem op under sig, som Forberedelse til et nyt Stød, som en hæmmende Kraft af 6, og der virke saaledes, af den hele anvendte Kraft af 16, kun 4 (Forskiellen mellem den fremdrivende og hæmmende Kraft) til Fremdrivning, idet de øvrige 12 blot virke til at udmatte Svømmeren. Men fremdeles er det mere Vandet der drives fra Legemet, naar Foden støder mod Vandet, — end Legemet fra det — eller „Tabel“ (the slip) er stort, paa Grund af Fodens ringe Flade, der ikke frembyder tilstrækkelig bred Overflade til at tage fast Hold paa Vandet. Derhos maa det bemærkes, at da det menneskelige Legeme næsten har samme specifikke Vægt som Vandet, med mindre Personen i Vandet assisteres af nogen flydende Substant, — gaaer en betydelig Deel

at hans Kraft med til blot at holde Hovedet over Vandet. Det er derfor i alle Tilfælde af den største Vigtighed at besidde Luftposser (M'Intosh's) eller andet flydende Legeme omkring sit Liv, eller paa sig*), saa at hele Muskelkraften kan benyttes til Fremdrivning alene.

I Skibbrudstilfælde, burde den første Tanke være „Positionen“ (Stedet). Er nemlig Afstanden fra Kysten saa stor, at det er ganske og aldeles umuligt for noget Menneske at svømme isand, burde han beholde alle sine Klæder paa, for saa længe som mulig at holde Barmen, og bevare Livsfunctionerne, og saaledes have bedre Udsigter til at blive taget levende op af en Baad fra Kysten eller et forbiiseilende Skib. Sker Skibbruddet derimod nær ved Strandbredden, og Bedkommende agter at benytte Flydeposen og det Fremdrivningsapparat, jeg nedenfor skal give en Beskrivelse over, bør han have fastet sin Kjøle (Skiondt han ogsaa gierne kan beholde den paa) og sine Buxer, saa at han ugeneert kan bruge sine Been.

Svømmestromperne ere lette, portable, snart anbragte, og kunne uden Gêne bæres bestandig, og saaledes være til Tjeneste strax i Nødens Dieblid.

De anbefales ogsaa til Brug ved Badning.

Svømmeapparatet bestaaer af et rundt Stykke passende Lvi, syet godt fast omkring et Strømpeskift, og ved Hjælp af Liner og Træpinde, holdt i behørig Stilling for at kunne udfolde sig og slaae sig sammen, og ligner aldeles en lille Skjærm omkring Benet, der udfolder sig, naar den stødes mod Vandet, og lukker sig sammen under en modsat Bevægelse. Ved Brugen maa man trække Strømperne rigtig godt paa og binde dem under Knæet med et elastisk Strømpebaand for at de ikke skulle glide af.

For den hurtigste Fart gennem Vandet er den bedste Stilling paa Ryggen. Svømmeren bør trække Benene godt op til sig og støde raskt fra sig, eet Been ad Gangen, i Legemets Bevæ-

*) Cf. d. Tidsskr. 4de Bd. Pag. 369.

gelfeslinie, thi derved bliver vedligeholdt en meer uafbrudt og jevn Bevægelse end naar begge Been trækkes op og stødes ud paa een Gang. Benet bør holdes stille et Dieblis efter at være trukket op, eftersom Vandet, der skyller efter, hjælper til at udfolde Apparatet inden Stødet gøres, hvorved dette bliver virksommere idet „Tabet“ bliver mindre. Hvor det gjælder en meget lang Svømning (prolonged), vil 50 til 60 Stød i Minutet findes meget passende, hvad Hurtighed og Kræfternes Deconomie angaaer; men nogen Erfaring vil snart lære Svømmeren den bedste Maade at benytte Strømperne paa. Udfoldet rundt om Strømpen, vil Tøiet udgjøre omtrent en Kvadratsod Fremdrivningsoverflade; og med et Par af disse Strømper vil man om Sommeren kunne svømme en Fjerdingvei for sin Fornøielse, og flere Fjerdingvei for sit Liv.

Ved en Prøve i afvigte August svømmede en Person over Frith of Forth ved Queensferry uden Anstrengelse i 50 Minuter, — en Afstand af næsten 2 Fjerdingvei.

Den spanske Orlogsflaade.

(October 1850.)

Seilskibe.

2 Linieskibe paa 74 Canoner, det ene bygget 1761, det andet 1755.

1 — — 84 — , under Bygning.

1 — — 80 — , hvortil Tømmeret samles.

5 Fregatter: 1 paa 52 Canoner, bygget 1837.

1 — 44 — , — 1836.

2 — 42 — , den ene bygget 1834, den anden 1789.

1 — 32 — , bygget 1836.

2: 1 paa 50 Kanoner og 1 paa 40 Kanoner, hvortil Tømmeret samles.

7 Corbatter: 1 paa 32 Kanoner, bygget 1828.

2 — 30 — , den ene bygget 1847, den anden 1845.

1 — 24 — , bygget 1844.

3 — 16 — , den ene bygget 1847, de 2 andre 1843.

1 — 32 — , hvortil Tømmeret samles.

12 Brigger: 3 — 20 — , een bygget 1828, een 1826, og een 1819.

1 — 18 — , bygget 1843.

3 — 16 — , een bygget 1849, een 1845, og een 1839.

5 — 12 — , een bygget 1849, to 1845, og to 1829.

3 — 16 — , under Bygning.

3 — 14 — , hvortil Tømmeret samles.

2 Skonnertsbrigger: 1 paa 10 Kanoner, bygget 1822.

1 — 6 — , — 1846.

4 Skonnerter: 1 paa 8 Kanoner, bygget 1846.

1 — 7 — , — 1850.

1 — 5 — , — 1832.

1 — 1 — , — 1846.

6 Fælukker paa 1 Canon, een bygget 1847, een 1842, een 1839, een 1834, een 1832, een 1829.

3 Krigsslupper: 1 paa 2 Kanoner, bygget 1844.

2 — 1 — , een bygget 1848, een 1832.

Fremdeles:

Dampstibe.

10 Krigedampstibe: 5 paa 6 Canoner, to byggede 1849, een 1846,
to 1845.

2 — 5 — , byggede i 1840.

1 — 4 — , bygget i 1834.

1 — 3 — , — i 1846.

5 — 2 — , een bygget 1849, fire i
1846.

2 — . . . , byggede i 1842.

8 under Bygning: 4 paa 500 Hesteskræft.

3 — 350 —

1 — 140 —

1 hvortil Sommeret samles, paa 350 Hestes
Kraft.

**Commander Pullens Rapport om hans
Baad-Expedition langs Nordkysten af Ame-
rika til Mackenzie-River vesterfra, for at
søge Efterretning om Sir John Franklin.**

D. d. Fort Simpson, Mackenzie-River, 4de Decbr. 1849.

Den 2den Aug. tog Afsked med Mr. Shedden*); ledtede Kl.
11½ om Natten østerefter, med en lei Nordenvind og østerlig
Strømsætning, giennem løs Is, til Kl. 2 E. M. d. 3die, da vi
gik tilankers paa 5 Fod Vand, 200 Fod fra en lav Sandpynt
under 71° 15' N. Br. og 155° 37' V. L. Det blæste nu en

*) Efr. d. Idfr. 5te Bd. Pag. 379.

Storm fra S., som holdt os der til Natten d. 4de, da det stillede af. Vi ladede da vore 3 Baade (1ste Hvalbaad Luisa, 2den Hvalbaad Logan og Bjadaren Supply), med hvad de kunde føre, og beordrede de store Baade tilbage til Refuge Indløb, og vente der saalænge det maatte være raadeligt, og under ingen Omstændigheder udsætte sig for at blive inde sluttede af Isen, eller tøve N. for Fis-Cap efter den første Uge af Septbr., men ved første Anledning skynde sig sydester og til Skibet (Herald). Mit Mandskab bestod af 11 Mand, hvoriblandt 3 Underofficerer, — John Abernethy, Mr. Hooper og jeg selv, — ialt 14 Personer.

Jeg lod Tollen blive tilbage, eftersom han, lige op til Point Barrow, ikke kunde forstaae de Indfødtte, som idet Hele ingen af de nordlige Stammer. Kl. 11. 45 E.M. roede afsted med en lei Sendenvind ledsaget af 3 hjertelige Hurraraab fra dem vi lode efter os. Vi vare provianterede for 90 Dage, og førte desuden 20 Kasser Pemmican med. Vore smaa Fartøier stak vel særdeles dybt, men vi vare lette om Hjertet og besjelede af det sikre Haab om at naae vor Bestemmelse. Holdt os tæt inde ved Land, Vinden S.E.W., en jevn Brise.

Kl. 11. 30 F.M. passerede Point Christie; gik over Dease Indløb, og landede Kl. 2. 50 E.M. ved en lav Mynt i Fatigue Bay for at holde Middag. Da det blæste stærkt, forblev jeg her, skiondt Vinden var gunstig, til Kl. 5 E.M., thi vore svært ladede Baade kunde ikke udholde den høie Sø; men nu var det løst lidt af, og vi toge afsted, passerede Boat Extreme, Cap Gøvernør Simpson, og kom godt over Smiths Bay med tiltagende Brise, der nu kom vesterfra, og da Søen igien blev høiere, forsøgte vi at holde os nærmere ind til Kysten, men — da det blev grundt, maatte vi staae ud igjen. Kl. 7 gjorde Logan med Supply paa Slæbetouget Nodsignal; mindskede Seil, og stod henimod dem, og fandt Bjadaren tage en heel Deel Vand over, da den stak saa dybt. Tog endeel af dens Gods over, hvorpaa jeg med Louisa tog den paa Slæb. Derved bleve Hvalbaadenes Situation rigtig-

nok endnu misligere, men der var Intet Andet for, og vi holdt os nu alle tæt til hinanden, da vi Kl. 9 E.M. bleve nødte til at gaae iland paa den Væst, idet Søen brød rask over os i den østlige Deel af Smiths Bay. Haledede Baadene paa Land og løsfede dem. Vort Brød var bleven vaadt, med Undtagelse af 120 Pund i en Tønde, og omtrent 100 Pund Meel; de prefererede Kartofler, samt vort lille Forraad af Klædningsstykker var i samme Forfatning. Vi sloge Brir paa et lavt moradsigt Jordemon, og gjorde os det saa hyggeligt som muligt.

Om Morgen den 6te, stadig Blæst og Regn; indrettede en Art Oven, og gik iværk med at tørre vort Brød, som optog hele Dagen, som Dagten hele Natten, og hvilket derhos kun blev ufuldkomment besørget, eftersom det ellers vilde have medtaget mere Tid end jeg havde isinde at anvende derpaa, fornemmelig da om Aftenen baade Vind og Søl havde lagt sig. Siden vi have forladt de store Baade, have vi ikke seet megen Is, og slet ingen mod Nord, saa langt Diet kan række over en klar, aaben Sø. Da vi gik over Smiths Bay, kunde vi see Ismasserne 4 til 5 Kvartmile borte.

Om Morgen den 7de var det næsten aldeles blis stille; vi satte vore Baade ud og ladede dem, idet vi til vor Sorg fandt at en stor Deel af Brødet endnu var vaadt, og hvilket vi sagtens miste tilligemed 6 Tindaaser preserveerede Kartofler. Kl. 11 satte vi fra, Logan foran, Louisa (min Baad) med Supply paa Slæbetoug; roede langs op med den østlige Kyst af Bugten, tæt indeved; gik omkring Point Drew, og iland et Par Kvartmiil østfor den; fik vor Middag, tog Inclinationen, og afsted igien Kl. 3, og maatte snoe os giennem Driv-Isen med en let Vind østerefter. Kl. 8. 30' gik vi iland for Natten ved Simpsons Dear-Pound, og Simpsons saltvands Creek, Binden fra S. D.

Morgen den 8de var smuk, med en let Laage, og lidt Luft fra S. D.; Kl. 5. 30' toge vi afsted, og om Morgen den 9de 5 Minuter over 8 E.M., landede vi ved den sydlige Deel af Cape Haller, og fik Inclinationen. Det var nu aldeles stille og skyet, den faste Is 2 eller 3 Kvartmiil fra Kysten; roede afsted

Kl. 9 $\frac{1}{4}$, og satte Coursen efter Point Berens, det østre Horn af Harrisons Bay, Strømmen østerefter, da vi Kl. 11 Formiddag kom ind mellem Isen, idet Søen, saalangt Diet kunde naae, var bedækket med store Isflader, og flere paa Grund i 5 Favne Vand. Kl. 4. 3' E.M. en svær Negnbygge, Vinden fra S. V., da vi satte Seil til, holdende lidt sydlig for at nærme os Landet; Veiret saae meget truende ud; en Mængde Drivtømmer passerede nordest, saavelsom Isen.

Om Morgen den 10de tog Brisen til og Søen blev urolig; vore smaa Fartøier arbejdede stærkt; tog meget Vand over, saa vi bestandig maatte øse. Kl. 2 F.M. var Dybden tagen af fra 3 $\frac{1}{2}$ til 1 Favn, og Alle ligede vi ængstlige efter Land, for at komme op snarest muligt. Logan havde Supply paa Slæbetoug. da Slæberen Kl. 2. 30' F.M., sprang; vi fik fat paa den igjen, og Kl. 3 fik vi da Landet isigte som var særdeles lavt, omtrent ved Mundingen af Colville. Kl. 3. 15' F. M. var det grundet op til 2 Fod, og vi stod, inden vi kunde holde af; stagede ud i dybt Vand og stod nordest. Kl. 3. 30' stiv Kuling og svær Sø, Land netop isigte, og det blev aldeles nødvendigt at styre dertil, endstignet Vinden stod lige ret paa Land, og prøve paa at lande hvad det saa skulde koste, Vinden vestlig, thi der var et Dieblif da jeg mistvivlede om at Supply vilde naae derhen, og Luisa og Logan havde det kun lidt bedre. Kl. 3. 40' F.M. hug Supply under Vand, og Vandets Bægt brød Gæsingen For bort med samt Hudene. Det blev nu nødvendigt at lette den, om vi skulde naae Land; jeg gav da Ordre dertil, og en Deel af Ladningen blev kastet overbord, idet vi indskrænkede os til hvad der var bleven bevarret i den sidste Storm. Bore Baade følte strax Lettelsen, og Kl. 6. 30' F.M. naaede vi Land og fuldførte Landstigningen nogenlunde, omtrent 2 Quartmil S. for Point Berens, paa det nær at vi Alle bleve dyppede. Baadene bleve løsfede og trukne op, og vi fandt at have kastet overbord 250 Pund Brød, 7 Daafer med preserverede Kartofler og en Vandkæse paa 10 Gallons. — Jeg antager, at den værste Deel af vor Reise er overstaaet, da vi

ikke have flere dybe Bugter at passere, men kunne holde os tæt ved Land.

Om Morgen den 11te vare vi atter klare til at gaa videre, med tørre Klæder og muntert Sind, og stødte fra Kl. 7. 30' F.M., roede op mod Point Berens, og landede der 10' over 8; vi nedgravede her noget Pemmican for dem af vore bortblevne Landsmænd, der muligens kunde søge vesterester. Vi traf her en heel Deel Indfødte, der vare glade ved at see os, og hvem vi gavede Foræringer. Da vi igien stødte fra, savnede vi vor Skovl, som vi havde brugt til at nedgrave Pemmican, og een af Folkene bemærkede, at en af de Indfødte nedgravede Noget i Sandet og stillede sig ovenpaa; jeg gik da hen til ham, og da jeg vilde undersøge hvad det var han havde gravet ned, satte han sig derimod, men Mr. Hooper stak Haanden ned i Sandet, fik fat paa Skovlen og trak den frem under ham. Knægten fulgte efter os ned til Baadene, og gjorde igien et Forsøg paa at faae Fingre i Skovlen, men forgiebes. Vi stod nu østerefter, Vinden N. N. V., imellem Jonas D og det faste Land; gik iland Kl. 2. 15' E.M. for at holde Middag, og snart stødte en Biadar eller Omiaak til os fuld af Mandfolk og eet Fruentimmer, iblandt hvilke vi gienkiendte vor gode Ven, der havde villet stjæle Skovlen. Vi lod dem ikke komme indenfor en bestemt Linie, og toge afsted igien Kl. 2. 30' E.M., Vinden N. V., bestandig følgende Landet saa nær som det grundede Vand vilde tillade, og som vi vare udfør den vestlige Deel af Return Reef, gik vi over det og løb langs dets Sydside; da vi gik over Revet bemærkede vi at Omiaaken fulgte os, men i ærbødig Afstand. Kl. 8. 30' E.M. landede ved Return Reef, og fik da snart Besøg af en Deel Indfødte, der vare aldeles venstabelige. Jeg gav dem nogle saa Perler og smaa Stykker Tabak, men een af dem, formodentlig en Høvding, vilde saa gierne have noget Krud. Han havde et engelsk Gevær med Navnet „Barnet“ paa*), et Krud-

*) Det samme som En af Sir George Backs Baadsmandskab i en Synd-
som Embarkering 1826 et Par Grader S. for Varter Island maatte
lade Kibage paa Strandbredden.

horn med omtr nt $\frac{1}{4}$ Pund Krud, men ingen Rugler. Kl. 11 30' E.M. stod bort igien, og saae 4 Omiaker fulde af Mandfolk og kun et Par Fruentimre nærme sig os, ligesom vi bemærkede 2 store Leire, en paa Landpynten ligesfor os, og en anden og større paa en Pynt lidt østligere. Vi roede nu østerefter, med 5 store Omiaker i vort Folgeskab, med 21 Mandfolk og 2 Fruentimre i den ene og 16 Personer i hver af de andre. Vi havde Alt klart og tillod dem ikke at komme altfor nær.

Som vi passerede den store Leir, bade de os indstændigt at komme iland, men forgieves, hvorpaa de forlode os, som jeg meente for godt, og Kl. 12. 15' M. F. den 12te bleve vi nødte til at roe ind og gaae iland paa en lav Bred, omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmill B. for Point Beechy, idet vi kun gjorde lidt Fremskridt imod en stærk N. D.-Wind, og urolig Sø. Kl. 3 F.M. kom de Indfødte atter til os, langs med Kysten fra deres 2 Fjerdingvei bortliggende Leir, idet de sikkert hele Tiden havde holdt Øie med os. Deres Antal var nu steget til over 80, iblandt hvilke jeg gienkendte vor Ven fra Point Berens, der prøvede paa at knibe vor Skovl, samt Høvdingen med Musketen, som dennesinde blev baa- ren af hans Kone; flere Fruentimre vare nu tilstede. Jeg var ikke bange, men havde dog Altting klart for at kunne gaae tilføes med et Dieblis Varsel, idet jeg trak en Grændselinie imellem dem og mig, og saae dem Alle komme tilføede paa deres Side af Linien. Manden med Musketen traadte imidlertid ind over Linien, og bad ret meget om noget Krud, som jeg dog ikke vilde give ham og viste ham hørt; og da han nu saae at jeg var bestemt i min Beslutning at afflaae hans Begjæring, gav han Musketen til sin Kone, gik et lille Stykke tilbage til deres Leir og vendte lige strax tilbage med Bue og Pil, og alle Mandfolkene gjorde ligesaadan. Jeg gav Befaling til at gaae i Baadene, men langsomt, og at vise dem at vi vare klare til at tage imod dem; Mr. Hooper, 2 Marinere og jeg selv holdt skarpt Øie med dem med Bøssen i Haanden, og jeg lod Logan og Supply roe bort og komme ud paa Dybden.

Høvdingen anstrengte sig imidlertid for at komme op paa Brinken til Lurart af os, men det vilde jeg ikke tillade. Da Næsten af os satte sig i Bevægelse henimod Louisa, stormede de til Brinken, men vi vare da Alle i Baaden, Mr. Hooper og jeg færdige med vore dobbeltløbede Rifler, medens Folkene stodte fra og roede ud til Logan. En Knægt havde Pilen paa sin spændte Bue, da jeg heldigvis sigtede paa ham, og han iøjeblikkelig dukkede ned bag Brinken. Vi mistede vore Ankere, men forresten var Alt vel.

Som Vinden var altfor stærk til at gaae østerefter, løb jeg tilbage til det Sted i Return Bay, hvor vi tidligere vare gaaede iland, og som Supply næsten var halv fuld af Vand, tog jeg tre Kasser med Pemmican ud af den, og nedgravede i Sandet, men inden jeg kunde faae Masterne heist, vare de Indfødte atter efter os og landede $\frac{1}{2}$ Fjerdingvei østerefter, netop som vi stodte fra. Jeg gjorde nu et Forsøg paa at roe op mod Isen, der laae omtrent 2 Qvartmiil borte fra den nordlige Deel af Nebet, med en Masse Drivis lige ned til Nordkysten — passerede giennem en Abning i Nebet, og Alle anstrengte sig for at slutte tæt sammen, idet to svære Omiaker med omtrent 40 Indfødte hvert iøjeblik kom op paa Siden, men i en ærbødig Uffind, spredende efter et beleiligt iøjeblik for at angribe os. Vi roede saaledes en Times Tid uden at avancere synderlig imod en svær Sæ og Kuling, idet vi, til ingen Nytte udmattede Folkene. Jeg holdt nu igjen op til Nebet, og landede paa den luv Side, haledes med det Samme Baadene paa land og byggede Palisader af Drivtemmeret, som der var Overflodighed af, og gjorde Alt klart for at modstaae et Angreb af dem, idet de ogsaa vare gaaede iland $\frac{1}{2}$ Fjerdingvei øst for os, paa samme Tid en stor Hob ligeledes var gaaet iland vest for os, ialt en 100 Mand. Tre Mand forsøgte at nærme sig, men jeg vilde ikke tillade det, og holdt stadigt Sigte paa Nebet. De aflod da derfra for den Dag, men holdt Die med os. Kl. 10 F.M. forlod de os, og vendte tilbage til Fastlandet.

Det var umuligt for os at roe os af Stedet med det Veir,

idet det blæste haardt fra N. D. med en stær Sø og Isen drivende rasl ned ad Neevet i svære Masser.

Morgen den 13de var det koldt og Regn, med en rasl Kuling fra N. og meget taaget, som jeg besluttede at benytte mig af for at komme bort fra mine besværlige Venner. Kl. 2 F. M. stødte vi fra og efterlod en stor Is indenfor vore Pallisader, roede lige mod Isen, og gjorde Kl. 4 F. M. fast ved et stort Jisbjerg tæt ved og begyndte at tilberede vor Frokost (idet vi fik Kiedlen til at koge med Spiritus), som vi da nåde rystende af Kulde og drevvaade af Søvand og den fugtige Taage. Kl. 8. 15' stødte vi fra bort kolde Nattekvarteer, og roede østerefter, følgende langs med den faste Jis og passerende mellem svære Bjerge med N. D. Wind og Strømsætning vesterefter, da Vinden til vor store Glæde Kl. 10 F. M. gik vestlig; vi satte da Seil til og landede Kl. 12½ paa den østlige Side af Return Reef, omtrent 2 Dm. fra Yderpynten. Vi fik snart en dygtig Is, hvorved vi tørrede vore vaade Klæder og fik os et varmt Middagsmaaltid, og vi vare snart klar og opsatte paa at gaae videre; netop som vi vare isærd med at faae vore Ting i Baadene igien, saae vi 2 Omiaater komme ud under Landet, briske op og lægge til Land vesterefor os, som vi stødte fra. Alle Eskimoerne (40 i Tallet) vare bevæbnede med Bue og Pile, og de sendte os virkelig 2 Pile, hvoraf den ene faldt agter og den anden forud for os. Mr. Hooper og jeg fyrede hen over dem, hvilket de besvarede; hvorpaa vi skød imellem dem, men lykkeligvis uden Virkning, eftersom vi gienfædig vare udenfor Skudvidde. Vi saae vore Rugler hoppe henimod dem, hvorved de kastede sig fladt ned paa Jorden, og det var tydeligt at see at de vare blevne forfærlede derover. Vi satte nu Seil til og toge atter vor tidligere Cours med en rasl Kuling fra N. N. V., og Kl. 12½ om Natten lagde vi til en lav Singelspynt, 2 Quartmiil Ø. for Foggy Island, trætte og mødige efter 2 Dages Spænding og Bagt, næsten bestandig vaade, og Thermometret viste fra 35° til 40°. — Fra vi forlod Return Reef have vi ikke seet nogen Jis.

Inden Kl. 8, Morgen den efter, havde vi passeret Lion og Re-

lianee Nebene, og om Morgen den 16de lagde vi til land paa den østre Side af Flaxmans Island, den faste Is omtrent 1 Qvartmiil fra Søiden med Drivis heelt ned paa os. Vi passerede mellem Den og det faste Land, i et reent Lob, og gik Kl. 1. 15' E.M. iland paa den lave Sandpynt under den høie østlige Side af Den. Det saae ud som om Isen lukkede sig for os, men vi opdagede dog en Giennemgang langs Kysten og aabent Vand i Camden Bay. Kl. 2. 15' E.M. vare vi igien affted og arbejdede os gennem Isen, idet vi af og til trak Baadene, hvor vi kunde komme iland. En Vind østerfra, den faste Is 2—3 Qvartmiil fra Kysten, med en Del Sjapiis imellem. Kl. 10 gjorde vi os fast for Natten til et lille Isbjerg, da vi ikke kunde komme iland, eftersom det var saa grundt, og sov i Baadene. Natten kastede denne gang sit velsignede Slør over os efter 2 Maaneders uafbrudt Dagslys.

Kl. 4 næste Morgen fandt vi at Isen var dreven fra Kysten. Vandet var bliskstille; kastede los og rorde østerefter; gik iland Kl. 5 paa en lille Tunge for at spise Frokost. Vi fandt her blandt Drivtømmeret et 80 Fod langt ganske lige Træ af 10 Fods Omkreds i Modenden. Fra Kl. 6. 30' til om Middagen var Isen meget tyk, da vi kom ud i smukt aabent Vand og gjorde raske Fremskridt med en let V. S. V. Vind; den faste Is i omtrent 4 Qvartmiles Afstand fra Kysten og kun lidt Drivtømmer at see. Kl. 1 passerede vi en stor Leirplads, men saae ingen Indfødt, og Kl. 9. 15' E.M. gik vi iland paa S. V. = Siden af Varter Island hvor vi camperede for Natten.

Næste Morgen den 18de toge affted med Vinden fra N. O., og landede Kl. 11. 30' F. M. paa den nordre Side af en lille Ø, østerfor Manning Point, og fik Meridianhøide og Inclination. Nedgravede her Pemican, og opreiste en Stage med Anvisning til at finde det; Kl. 8 E. M. stoppede vi atter for Natten ved en lille Tunge udfor Point Martin, efter kun at have gjort lidt Fremskridt, da vi havde havt stærkt Modvind hele Tiden.

Næste Dag kunde vi ikke røre os paa Grund af N. V. =

Storm og tyk Taage, Thermometret 35 til 37°. Ved Midnat den 19de lettede Taagen, og den 20de Kl. 1. 15' F. M., Binden Norden, røede vi afsted igien og satte Seil Kl. 2 da Taagen aldeles var borte og det var høi lys Dag.

Den 21de om Aftenen Kl. 7½ gik vi iland paa en lav Eingelskyst paa en af Øerne mellem Herschels Island og det faste Land; stærk Nordvestvind og en høi Sø. Isen laa fast bundfrossen ved N. W.-Kysten af Herschel Island; svære Isflader fore afsted østerefter.

Om Morgen den 22de Kl. 1½ blev jeg vækket med den ulykkelige Melding, at alle Baadene vare sunkne, hvilket virkelig var Tilfældet, og var Saadant foranlediget ved at Binden med Et var sprungen om til S. V. Det var dennesinde fornemmelig gaaet ud over vore Instrumenter, da vort Brød ikke kunde beskadiges synderlig mere end allerede skeet var. Vi tørrede Alt af saa godt vi kunde, og maatte saa skynde os afsted, for at Isen ikke skulde omspænde os hvor vi laae, thi den foer rast østerefter med en stærk Nordvest, uagtet Søen gik svært. Kl. 8. 30' F. M. toge vi afsted med klosrebede Seil, og bleve Kl. 11 nødte til at søge Læ under en smal Tunge udfra den vestre Pynt af Herschel Island, der, i Forening med den modsatte Pynt paa Øen, danner en dyb Bugt. Her holdt vi Middag. Derefter afsted igien. Da vi vare klare af Herschels Ø, begyndte vi at mærke den svære Dyrning; ingen Is isigte, og bleve igien drevne mod Land, hvor vi gik op, giennemblødte, ilæ af en Gruustunge S. O. for Galton Point. Vandet maatte vi føre med os, da man paa disse Steder ikke træffer Vand. Da vi ikke kunde tænke paa at komme afsted den Dag, fik vi af Dritstømmeret antændt et stort Baal hvorved vi tørrede vort Brød, der nu var bleven aldeles som en Grød, samt vore giennemblødte Klæder. Landtungen var kun lille og netop høi nok midt paa, til at vore Telte kunde staae tørre. Jeg tog Declinationen her; henimod Aften sagtnede Stormen, og Søen blev roligere. Thermomettet fra 35 til 38°.

Om Morgen den 23de tog vi afsted Kl. 3. 10' F. M. i

smukt Veir, og løbe raft østerefter. Gik omkring Kays Point Kl. 3. 30' E.M. med lvi Vind. Kl. 4 Blifstille. Passerede mellem Cap Neef og Fastlandet, hvor vi sidste Gang saae Eskimoer, og naaede Mackenzie-Nevier om Aftenen den 26de.

Da jeg endnu havde at undersøge Hvalfiskeen, forlod jeg med een Baad og 6 Mand med en Uges Proviant, den 28de, Mr. Hooper og mit øvrige Mandskab paa den vestre Bred, to Quartmiil fra Mundingen, og løb med en stærk S. V.-Vind tværs over Shoal-Water Bay og langs N.-siden af Tent Island, hvor vi bleve standsede af en stærk N. V. Om Natten flylede det ned og stormede, og Kl. 7 E.M. maatte vi da bekvemme os til at vende om igien, og havde ikke seilet synderligt, inden Megnen atter styrtede ned, saa Hagl og tilsidst Snee; vidende Kulde hele Dagen. En Tid var Luften saa tyk og det blæste saa haardt, at vi netop kunde see den Banke vi vare tæt ved, og hvor vi tovede lidt for at søge den Smule Iy, stampende med Fodderne og slaaende i Hænderne for at faae dem varme, thi gaae kunde der ikke være Tale om, formedelsst Dværghpilen, der her stod altfor tyk. Kl. 6 naaede vi vor Leir, hvor man ikke havde det synderligt bedre.

Hele Natten Snee, men om Morgen den 30te smukt men særdeles koldt Veir; Thermometret 32° med en let vestlig Vind. Kl. 7 begyndte vi at trække os op ad Neviret, som ikke just gif saa let, eftersom Bankerne ved Bredden mange Steder er tæt bevokset med Dværghpil.

Den 5te Septbr. traf vi den første Hudsons Bay Post, nemlig den paa Peel Nevir, men ganske tilfældigviis, da jeg havde taget feil af den og Nat Nevir, som ikke fandtes i mit Kaart.

Om Natten kom en Louchour Indianer til os, og fortalte at de Blanke ikke vare langt derfra; vi toge da aften Dagen efter, og naaede Peel Nevir Post Kl. 10 F M.

Efter de Oplysninger jeg fik der, besluttede jeg med 7 Mand at gaae med den ene Hvalbaad Logan og Bjadaren (Supply) til Point Separation. Med en af Compagniets Folk som Lods, toge vi aften den 6te, provianterede for 20 Dage og med 7 Kasser Pem-

mican. Ved Ankomsten til Point Separation Morgenen efter forefandt vi i the cache en Seddel fra Sir J. Richardson, om, at vi skulde gaae til Fort Simpson, og overvintre ved den store Slave-Ø. Jeg efterlod der 3 Kasser Pemmican af samme Vægt som den ene, han havde efterladt, en Seddel angaaende vore Foretagender, og roede saa afsted, gik over til den hvide Bred og gav os til at trække Baadene.

Om Morgenen den 11te blev jeg nødt til at lade Supply fare, idet den særdeles hemmede vort Fremskridt og var ogsaa tung for Folkene at trække, da de nu begyndte at føle Arbeidet, og fik omme Fodder og bleve trætte. Hvalrosshuden af Biadaren lod jeg ståre i tre Stykker (for deraf at gjøre Mocassiner for Folkene) og stuvte ned i Logan med det Øvrige, hvorved den kom til at stikke meget dybt, især naar dertil kom 9 Mand, men det gik nu saa meget desto lettere fort, og da det begyndte at lufte N. fra, satte vi Seil til; Rulingen tog til, vi toge alle Karer ind, og foreraft afsted, men turde dog ikke vove os synderligt fra Kysten, saa svær en Sø havde der reist sig ved den stærke Wind imod Nedstrømmen. Da alt vort Brød var fortæret, aabnede jeg en Kasse Pemmican til Brug istedet.

Om Middagen den 14de mødte vi Compagniets Baade paa deres Vej til Peel Nevir med Winterforsyningen, og Kl. 6. 30' E. M. ankom vi til Fort Good Hope, den 23de til Fort Norman, og den 3die Oct. til Fort Simpson.

Sluttelig erklærer Commander Pullen, at han næsten ikke har haft nogen Vanskelighed med at gjøre de Indfødte begribelig hvad det var vi søgte, selv de, med hvem vi senere havde den lille Eskermyspel bleve udspurgte ved vort første Møde, og Alle vi have truffet paa, have seet alvorligt paa os med Forbauselse. Hver Krog, hver Deel af Kysten er noie bleven giennemført, med Undtagelse af det Snderste af Harrisons Bay, hvor det da ikke er rimeligt at vore borteblevne Kamerader ere komne, og i hvert Tilfælde maatte da de Indfødte ved Point Berens have vidst Noget derom. Nordkysten af Herschels Island har jeg ei heller under-

søgt; men derimod har jeg seet og undersøgt alle Mærker paa Rysterne og mange Stænger."

Commander Pullen nærer iøvrigt ingen Tvivl om, at et passende Skib vil kunne gjøre den samme Reise som han nu har gjort i Baadene.

Efterretninger for Søfarende.

Sorandring ved Slipshavns Fyr.

Slipshavns Fyr er givet rødt Lampeglas, og viser derved rødt Lys istedetfor hvidt som tidligere.

(Marineministeriets Admiralitetsbureau, Novbr. 1850.)

Fyrskibet Drogden forbliver paa Station.

Efter Marineministeriets Resolution af 23de Decbr. d. A. skal Fyrskibet Drogden, istedetfor som sædvanlig at indlægge d. 31te Decbr., forblive paa sin Station indtil videre.

Drag ved Kronborg.

Efter at Jagten „De syv Sødfænde“ af Lyngskær, ved at rage ombord i en anden for Anker ved Lappen liggende Jagt, var beskadiget, sank den d. 5te November udfor Kronborg, hvor den stod med Toppen over Vandet. Da Toppen imidlertid nu er afbrækket, er der foreløbig, til Efterretning for de Seilende, anbragt et Hold paa den, der vil blive ombyttet med en Vager; og staaer Jagten paa circa 10 Favne Vand med Kronborg Fyrtaarn i N. $\frac{3}{4}$ N. og Hveens Kirke i S. $\frac{3}{4}$ V., saavidt Nullingen tillod at observere. Den afbrækkede Mast er 9—10 Fod under Vand.

(Overløbsen i Siøllands Distrikt.)

Dragsmærker borttagne ved Falsterbo og ved Drogden.*)

Da Braget af det ved Falsterbo i sin Tid forulykkede Barkstib Vulcan er bortryddet, og da den Eyd for Fyrstibet Drogden sjunkne Tjall ikke har været at finde, ere de ved disse Brag udlagte Dragsmærker nu, ifølge Marineministeriets Ordre, borttagne.
(Overlodsens i Sjællands District.)

Syr i Scheveningen.

Den herbærende Nederlandske Minister-Resident, Herr Martini, har ifølge sin Regjerings Ordre meddeelt Ministeriet, at der sandsynligviis inden Udgangen af indeværende Maaned vil paa Fyrtaarnet i Scheveningen, der nu er bleven betydelig forhøiet, blive antændt et Fyr med katadioptrisk Lys af 3die Størrelse, — at dette Fyr vil være synligt i en Afstand af 4 geografiske Mill, samt at det hidtilværende Fyr paa Kirkeetaarnet i Briel da vil ophøre, hvorhos Herr Martini har andraget om, at dette paa saa virksom Maade som muligt maatte blive bragt til offentlig Kundskab her i Riget.

(Udenrigs-Ministeriet, Decbr. 1850.)

Bake paa Bwch Head (Cardigan Bay).

En rødmalet Bake er opreist paa Bwch Head, imod Aberdovey og Barmouth, i Cardigan-Bay, bestaaende af en Stang med nogle rudeformige Mærker paa den øverste Deel.

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 257. 1850.)

Syrtaarn ved Satouville (Departement de l'Eure).

Fra det paa Bankerne ved Satouville paa det gamle Løds-mærke (l'Homme de Bois) nylig opførte Taarn, vises, siden 1ste October d. A., saalænge det er mørkt, et hvidt fast Fyr, med røde Blink hvert 3die Minut, efter og før korte Formørkelser.

Fyrtaarnets Position er 49° 24' 53" N. Br. og 2° 0,

*) Cfr. d. Tidsskr. 5te Bd. Pag. 226.

42" B. L. Paris; 32 Metres over Grunden og 128 Metres over Havsladen, og vil kunne sees i en Afstand af 20 Miles.

Fyret skal fornemmelig lede Søfarerne klar af Matiers Rev. Overet med Fyret paa Dæmningen ved Honfleurs Hospital vil man passere lidt N. for dette Rev.

Lygtesfyr for Indløbet til Lorient (Departement du Morbihan).

For Indløbet i Lorient's Havn giennem Østfarvandet (Passé de Gâvre) er anbragt 2 faste hvide Fyr, et fra det firkanterede Taarn paa Kirken i Lorient, og et fra Perriere Bale, 10 Metres Øst for Møllen, der ville lyse saalænge det er mørkt.

Fyret paa Perriere Bale er under 47° 43' 55" N. Br. og 5° 41' 5" B. L. Paris; 8 Metres over Grunden og 23 Metres over Havsladen, og synligt i en Afstand af 9 Miles.

Fyret paa Kirken i Lorient er under 47° 44' 52" N. Br. og 5° 41' 53" B. L. Paris; 35 Metres over Grunden og 45 Metres over Havsladen, og synligt i en Afstand af 9 Miles.

Anm. Søfarerne bør ikke vove sig ind i Farvandet, naar de ikke ere sikre paa, at kunne følge den angivne Retning paa det Allernøjagtigste. Derhos bør de ikke vove sig over Grunden mellem Kernevelspynten og Den St. Michel, naar de ikke er sikre paa der at træffe tilstrækkelig dybt Vand.

Lygtesfyr ved Saint Quayøerne (Departement des Côtes-du-Nord).

Oppe paa Den Harbour ved det N. D.-lige Indløb til Nhe-den ved Øerne Saint Quay er, saalænge det er mørkt, tændt et fast hvidt Fyr.

Dette Fyr er under 48° 40' 2" N. Br. og 5° 8' 45" B. L. Paris; 15 Metres over Havsladen, og er synligt i en Afstand af 10 Miles.

(Ministère des travaux publics, Aug. 1850.)

Syr i Bugten ved Puzzoli (Neapel).

I Neapel er der paa Strandstadsen kaldet Tenaglia, i Bugten ved Puzzoli, opreist et Fyrtaarn, forsynet med et katadioptrisk Apparat af 5te Klasse, der fra 1ste Juli regelmæssig vil blive tændt og vise et fast, uforanderligt Lys. Beliggenheden er paa $40^{\circ} 48' 44''$ nordlig Brede og $11^{\circ} 44' 46''$ østlig Længde fra Paris; Taarnets Høide over Havsladen beløber sig til 53 Palmes eller 14 Metres, og Fyrets Synskreds er 6 Miil (60 regnet paa 1 Grad).

(Pd. og Skibsf. Tid. Nr. 156 og 293, 1850.)

Nyt Blinkfyrr paa Punta de Estaca de Vares paa Spaniens Nordkyst.

Ifølge en Bekendtgørelse fra den spanske Regjering, er der opbygget et nyt Fyrtaarn paa Punten af Estaca de Vares paa Provindsen Galiciens Nordkyst, og Fyret i samme første Gang bleven tændt den 1ste September d. A. Dette Fyr, der vil holdes regelmæssig tændt fra Solens Nedgang til dens Opgang, og ligger paa $34^{\circ} 47' 30''$ N. Br. og $10^{\circ} 1' 45''$ Ø. Lgd., 12 Milles østlig for Cap Ortogal, er et katadioptrisk Blinkfyrr af første Klasse efter Fresnels System; Formærkelserne følge fra Minut til Minut, og i 8 Minuter finder den fuldstændige Omdreining Sted. Fyret er af hvid Farve og brænder 95 Metres over Havsladen, 2 Miil syd for Estaca's meest fremragende Punkt, Det er synligt circa 20 Mile i gunstigt Veir.

(Pd. og Skibsf. Tid. Nr. 257, 1850).

Syr paa Cap Antonio,

paa Vestenden af Cuba, er tændt og er 117 Fod over Vandspeilet; ved gunstigt Veir synligt fra et Skibsdæk i c. 15 Qvartmiles Afstand. Fyrtaarnet (Moncali) ligger under $21^{\circ} 54' 30''$ N. Br. og $84^{\circ} 56' 52''$ N. L. Grw. Fyret er et katadioptrisk Blinkfyrr af 2den Klasse efter Fresnels System, og Formærkelserne følger fra Minut til Minut.

(Naut. Mag. Sept. 1850 og

Pd. og Skibsf. Tid. Nr. 257, 1850.)

Sundy Bugt.

Jaar er bemærket en ualmindelig stærk Strømning ind i Fundy Bugten. Jagtfageren forklarer, at han ved at holde $\frac{3}{4}$ Streg sydligere fra Cap Ann, og staae 4 $\frac{1}{2}$ 5 Timer længere østeri end almindelig, gik klar af Alst, medens Saadant, under almindelige Omstændigheder, vilde kunne stee med en ret østlig Cours.

(Naut. Mag. Sept. 1850.)

Sarvandet ved San Francisco (Californien).

Efter "San Francisco Herald" er, til Lettelse for Skibsfarten i Bugten der, udlagt følgende Lynder:

Ved den N. V.-lige Ende af Tenquir Point Shoal, som udspringer fra den nordlige Bugt, er udlagt en sort Stangboie paa 15 Fods Dybde ved Lavvande. Fra Eoen indkommende Skibe maae passere Boien i to Kabellængders Afstand om Styrbord.

Paa Blossom Rock (mellem Alcantraces Rock og Yerba Buena) er udlagt en stor sort Boie paa 15 Fods Dybde ved Lavvande, hvilken Boie ender i en Kogle paa 3 Fod. Spidsen af Klippen ligger 20 Fod N. O. for Boien, og ved Ebbe er kun 6 Fod Vand paa den. Strømmen gaar irregulair og med stor Heftrighed over denne Klippe, som derved bliver meget farlig, og Skibe maae vogte sig for, især ved lette Vinde, at komme den for nær.

Ved Southampton Middle Ground. Banken, som har erholdt dette Navn, ligger østlig for Angel Isle, og har en betydelig Udstrækning mod N. og S. Ved det yderste sydlige Hjørne er paa 15 Fods Dybde ved Lavvande udlagt en sort Stangboie, i Midten af Banken en rød Stangboie, og ved det yderste nordlige Hjørne en sort og hvid Stangboie, begge ligeledes paa 15 Fods Dybde ved Lavvande. Paa Vestsiden af denne udstrakte Banke aftager Dybden pludseligt fra 5 Favne med blaaagtigt Mudder til 3 Favne med haardt Sand.

Paa Invincible Rock. Denne farlige Banke ligger nær

ved Giennemfarten fra San Pablo, 550 Alen sydlig for den saakaldte Two Brothers, og er betegnet ved en sort Stangboie paa 15 Favnes Dybde ved Lavvande.

Paa Rincon Points Rocks. En Række Klipper hvorpaa $4\frac{1}{2}$ Fod Vand med et Farvand indenfor. Disse, der strække sig N. til V. i en Længde af 12 til 15 Alen og i N. og S. 6—8 Al. bred, 270—300 Alen fra det østlige Hjørne af Rincon Point, og Skæret peilende derfra N. t. N. pr Kompas, ere betegnede med en sort Stangboie som er udlagt paa 6 Fods Dybde ved Lavvande.

NB. En fuldstændig Oversigt over Bugten og Vanddybderne ic., samt Anvisning til Indseiling i Havnen, og endvidere Resultatet af Undersøgelserne af den indre Bugt og Sacramento-River, vil, saa snart som mulig, blive offentliggjort. Iøvrigt er allerede af Øvrigheden ansat erfarne Lodser saavel for Yderbarren som for San Franciscos Havn og Sacramento- og San Joaquin-River.

Klipperev ved Indløbet til San Francisco.

Et Klipperev ligger udfor den sydvestlige bradte Sandodde der springer ud i rette Vinkler fra det faste Land omtrent 14 Dv. Miil N. V. for Indløbet til San Francisco Bugten og 12 Dv. Miil østenfor Point de Hais. De enkelte Klipper ere spidse og spredte, og uagtet deres Toppe knap ere 6 til 8 Fod under Havfladen, viser sig dog ved Flodtid ingen Brænding længer tilsvæ end $\frac{1}{2}$ Dvartmiil fra Land. Stærke Lodstød paa Ydersiden af Revet, og man bør være forsigtig ved at nærme sig denne Deel af Kysten, eftersom Landet ikke tyder paa nogen sliq Fare.

(Shipping Gazette Aug. 1850. —
Naut. Mag. Sept. 1850.)

Syret paa Cape Pine (Newfoundland).

Det fornylig oprettede Fyr paa Cape Pine, paa Sydkysten af nævnte Ø, vil, fra 1ste Januar næste Aar, regelmæssig bliv

tændt. Samme er et glindsende Blinkfyrt hvis klare Blink viser sig i alle Retninger tilførs, 3 Gange i Minutet. Hviden er 302 Fod over Havfladen, og dets Synsfærd 30 Qvartmiil i klart Veir. Tårnet er rundt, malet med røde og hvide Striber og 50 Fod høit.

(Trinity House, 14de Novbr. 1850.)

Havnedæmningen ved Algier.

Ifølge Bekendtgjørelse fra Øvrigheden i Algier have flere Skibe af Uvidenhed om de der stedfindende Arbeider til Havnedæmningens Bygning, ved at laste Anker været i Fare for at komme paa Grund og forulykke. Det bekendtgjøres derfor til Nettesnor for Søfarende, at det yderste Hjørne af Havnedæmningen befinder sig allerede (Apr. d. N.) 900 Metres S. 25° Ø. (retvisende) fra Fyrtaarnet; paa samme er oprettet et lille rødt Fyrt efter det Bordier-Marcelle System, som imidlertid kun ved almindelig godt Veir er synligt, men ikke i Storm, hvor Bølgerne let skjule samme.

(Hd. og Skibsf. Tid. Apr. Nr. 99, 1850.)

Liste over Sö-Etaten,

den 1. Januar 1850.

Udtydning af efterstaaende Tegn der findes i Listen.

- RE.*** — Ridder af Elephanten.
- SK.*** — Storkors af Dannebrog.
- C.*** — Commandeur af Dannebrog.
- R.*** — Ridder af Dannebrog.
- DM.** — Dannebrogsmænd.
- HM.** — Hædersmedaillen for Slaget den 2den April 1801.
- HHM.** — Holmens Hæders-Medaille for 25 Aars tro Tjeneste.

Marineministeriet.

Commandeur *C. C. Zahrtmann*, Kammerherre, C.* DM. Marineminister ad interim.

1ste Afdeling. Secretariat- og Commando - Bureau; indtil videre umiddelbart under Marineministeren.

2den Afdeling. Admiralitets - Bureau; under Commandeur-Capitain *C. E. Mourier*, R.* DM., som Directeur.

3die Afdeling. Commissariats-Bureau; under Generalkrigs-Commissair *N. Wiborg*, C.* DM. (Rang med Nr. 12 i 2den Classe), som Directeur.

4de Afdeling. Revisions - Bureau; under Generalkrigs-Commissair *P. C. Kinch*, C.* DM. (Rang med Nr. 12 i 2den Cl.), som Directeur og Generaldecisor.

Tjenstgiørende General-Adjutant hos Hans Majestæt Kongen.

Capitain *C. L. C. Irminger*, R.* Kammerherre.

General-Auditeur.

Conferentsraad Høiesterets-Assessor *H. J. Koefoed*, C.* DM.

Officierer i den kongelige Sø-Etat.

Vice-Admiral.

U. A. Schönheyder, SK.^o, DM. $\frac{1}{4}$ 1848.

Contre-Admiraler.

A. Schifter, SK.* DM. $\frac{18}{9}$ 1843.

C. Lütken, SK.* DM. — —

H. D. B. Seidelin, C.* DM. $\frac{1}{4}$ 1848.

Commandeurer.

J. W. C. Krieger, R.* DM. $\frac{15}{2}$ 1842.

E. Blom, R.^o DM. $\frac{26}{3}$ 1843.

H. G. Garde, R.^o DM. $\frac{2}{12}$ 1844.

H. B. Thomsen, R.^o DM. $\frac{20}{9}$ 1847.

J. Seidelin, R.* DM. $\frac{1}{4}$ 1848.

S. L. Tuxen, R.* DM. $\frac{12}{9}$ —

I. P. Gandil, R.* DM. — —

C. C. Zahrtmann, C.* DM. — —

Datum
af
Avancement

Holmens Over Equipagemester.

Kammerherre, Ridder af den
preussiske røde Ærn med Stjerne,
den svenske Sværdorden.

Chef af 1ste Division, Kammerherre, Ridder af Sværdordenen.

Chef af 2den Division.

Chef for 1ste Div, 2det Comp, Ridder af Sværdordenen.

Ridder af St. Anna-Ordenens 2den Classe med Brillanter.

Varetager Navigations-Directeurs Forretninger.

Equipagemester paa Nyholm, Ridder af Æreslegionen, af Sværdordenen

Equipagemester paa Gammelholm.

Marineminister, Kammerherre, Directeur for Sø-Kaart-Archivet, og General-Inspecteur over Sø-Etatens Chronometre. Ridder af den franske Orden pour le merite militaire. Ridder af St. Anna-Ordenens 2den Classe, af den svenske Sværd-Orden og den preussiske røde Ærns Orden, af den græske Frelserens Orden,

Commandeur-Capitainer.

<i>C. C. Paludan</i> , R.* DM.	$\frac{31}{5}$	1846.
<i>F. A. Paludan</i> , C.* DM.	$\frac{1}{12}$	—
<i>H. Aschehoug</i> , R.* DM.	$\frac{1}{2}$	1847.
<i>H. Fisker</i> , R.* DM.	—	—
<i>C. E. Mourier</i> , R.* DM.	$\frac{20}{9}$	—
<i>C. L. Ellbrecht</i> , R.*	$\frac{1}{4}$	1848.
<i>S. A. Bille</i> , C.* DM.	$\frac{6}{8}$	—

Capitainer.

<i>J. R. Petersen</i> , R.* DM.	$\frac{13}{2}$	1841.
<i>M. Meyer</i>	$\frac{15}{2}$	1842.
<i>O. W. Michelsen</i> , R.* DM.	—	—
<i>P. W. Tegner</i> , R.* DM.	$\frac{20}{9}$	—
<i>J. F. Braëm</i> , R.* DM.	$\frac{13}{3}$	—
<i>P. C. Bruun</i> , R.*	$\frac{5}{6}$	—
<i>M. P. Secher</i> , R.* DM.	$\frac{11}{12}$	—
<i>H. Fæster</i> , R.*	$\frac{26}{3}$	1843.
<i>J. Christmas</i> , R.* DM.	$\frac{1}{2}$	1847.
<i>J. A. Meyer</i> , R.*	—	—
<i>A. C. Polder</i> , R.* DM.	—	—
<i>C. L. Prösilius</i> , R.* DM.	$\frac{20}{9}$	—
<i>C. E. van Dockum</i> , R.* DM.	—	—
<i>H. E. Krenchel</i> , R.*	—	—
<i>R. Aschlund</i> , R.* DM.	$\frac{27}{1}$	1848.
Baron <i>E. R. F. Dirckinck-Holmfeld</i> , R.* DM.	$\frac{1}{4}$	—
<i>C. L. C. Irminger</i> , R.* DM.	$\frac{12}{9}$	—
<i>M. N. Suenson</i> , R.*	$\frac{1}{11}$	1849.

Datum
af
Avancement.

Ridder af Sværdordenen.
Kammerjunker; Medaillen for ædel Daad. Ridder af Sværdordenen.
Directeur for Admiralitets Bureauet. Ridder af Sværdordenen med Diamanter, af nederlandske Egekronorden.
Kammerherre. Ridder af den franske Orden pour le merite militaire, af Sværdordenen.

Tøimester.

Ridder af Sværdordenen.
Takkelmester. Medaillen for ædel Daad.

Ridder af den franske Æreslegion.

Ridder af Sværdordenen.

Hamburgske Medaille i Anledning af Branden 1842.

Ridder af Æreslegionen.

Chef for 2den Div. 2det Comp.

Chef for Sæcadet-Corpsen. Kammerjunker, Ridder af Æreslegionen og Ordenen pour le merite militaire.

Chef for 2. Div. 3 Comp. Ridder af Sværdordenen.

Chef for 2den Div. 1ste Comp.

Kammerjunker, Ridder af Æreslegionen og preussiske røde Ørns 3die Classe.

Kammerherre. General-Adjutant hos H. M. Kongen, og kongelig Jagtcapitain.
Chef for 1ste Div. 1ste Comp. Ridder af Æreslegionen.

Capitain-Lieutenanter.

	Datum af Avancement.	
<i>E. Suenson, R.*</i>	$\frac{13}{2}$ 1841.	Ridder af Æres-Legionen og preussiske røde Ærens 3die Cl.
<i>E. Raffenberg, R.*</i>	— —	Ridder af Sværdordenen.
<i>J. P. F. Wulff, R.* DM.</i>	— —	Ridder af Æres-Legionen,
<i>F. C. G. Muxoll, R.* DM.</i> . . .	— —	
<i>H. Schierbech, R.* DM.</i>	— —	Inspecteur ved Reherbanen og Seildingsvæverværkstedet,
<i>C. N. Wulff, R.*</i>	— —	
<i>P. W. Flensborg, R.*</i>	— —	
<i>J. F. G. van Dockum, R.*</i> . . .	— —	Kammerjunker, Ridder af Æres- Legionen,
<i>P. C. Holm, R.*</i>	$\frac{16}{2}$ 1842.	Ridder af Æres-Legionen,
<i>C. B. Kjöbke, R.*</i>	$\frac{11}{2}$ —	
<i>H. Oxholm, R.*</i>	$\frac{26}{3}$ 1843.	Kammerherre, Ridder af Æres- Legionen, af St. Anna Ordenen med Brillanter, af Sværdordn. Medaillen for ædel Daad,
<i>F. Paludan, R.*</i>	$\frac{12}{2}$ 1846.	
<i>J. L. Gottlieb, R.*</i>	$\frac{1}{2}$ 1847.	
<i>C. M. Meinertz, R.*</i>	— —	
<i>H. Ipsen, R.*</i>	$\frac{1}{8}$ —	
<i>H. B. Böcher, R.*</i>	$\frac{20}{9}$ —	
<i>C. A. Meyer, R.*</i>	— —	
<i>N. E. Tuxen, R.*</i>	— —	Forestaar Hydraulik- og Meka- nikfaget ved Sø-Etaten.
<i>O. F. Suenson, R.*</i>	— —	Fabrikmester.
<i>H. P. Rothe, R.*</i>	$\frac{27}{1}$ 1848.	
<i>E. A. Wulff, R.*</i>	$\frac{1}{4}$ —	
<i>F. L. F. Sommer, R.*</i>	$\frac{12}{9}$ —	
<i>E. W. Holst</i>	$\frac{27}{12}$ —	
<i>O. H. Lütken, R.*</i>	$\frac{1}{3}$ 1849.	Ridder af preussiske røde Ærens 3die Classe, Adjutant hos Hs. Maj. Kongen. Kammerjunker. Ridder af Sværdordenen.
<i>P. H. C. Smidth, R.* DM.</i> . . .	— —	
<i>C. H. Möller</i>	$\frac{11}{1}$ —	
<i>A. Bielke</i>	$\frac{24}{12}$ —	Kammerjunker, Ridder af Ne- derlandske Löveorden,

Premier-Lieutenanter.

<i>A. C. Schultz</i>	$\frac{22}{8}$ 1840.
<i>A. J. H. Agerskow, R.*</i>	$\frac{13}{2}$ 1841.

	Datum af Avancement.	
<i>A. E. L. Knudsen</i>	$\frac{13}{2}$ 1841.	
<i>E. C. C. Tuxen</i>	— —	Hamborgske Medaille.
<i>H. H. S. Grove, R.*</i>	— —	
<i>O. W. de Fine Skibsted</i>	— —	
<i>H. L. Moe, R.*</i>	$\frac{4}{4}$ —	
<i>O. C. Pedersen, R.*</i>	$\frac{1}{9}$ —	
<i>F. Frölich</i>	$\frac{7}{11}$ —	
<i>P. A. Seidelin, R.*</i>	$\frac{9}{1}$ 1842.	
<i>G. E. Tuxen, R.*</i>	$\frac{15}{2}$ —	
<i>P. C. Albeck</i>	$\frac{20}{2}$ —	
<i>G. F. W. Wrisberg, R.*</i>	$\frac{16}{8}$ —	
<i>S. Lund</i>	$\frac{11}{12}$ —	
<i>A. Krieger, R.*</i>	$\frac{26}{3}$ 1843.	Kammerjunker.
<i>H. J. A. Hagen</i>	$\frac{3}{8}$ 1846.	
<i>C. F. Hedemann, R.*</i>	$\frac{1}{9}$ —	
<i>W. H. Köbke</i>	$\frac{3}{30}$ —	
<i>C. F. Gottlieb</i>	$\frac{1}{12}$ —	
<i>O. A. K. Wilde</i>	$\frac{1}{2}$ 1847.	
<i>F. A. Gandil, R.*</i>	— —	
<i>R. C. M. Bruun, R.*</i>	$\frac{1}{8}$ —	
<i>G. P. Schönheyder</i>	$\frac{20}{9}$ —	
<i>A. R. Hedemann</i>	— —	
<i>W. C. L. Jacobsen</i>	— —	
<i>M. J. Harboe</i>	$\frac{27}{1}$ 1848.	
<i>E. F. Krieger</i>	$\frac{1}{4}$ —	
<i>C. A. Obelitz</i>	$\frac{27}{12}$ —	
<i>C. W. Schönheyder</i>	— —	
<i>J. C. Tuxen</i>	— —	
<i>J. C. Kraft</i>	$\frac{1}{3}$ 1849.	
<i>J. P. Schultz, R.*</i>	— —	Adjutant hos Marineministeren; fulgner som Militair-Secretair under Marineministeriet, og som Vagerinspecteur.
<i>Greve W. Holck, R.*</i>	$\frac{1}{5}$ —	
<i>H. C. C. Colsmann</i>	$\frac{28}{9}$ —	

	Datum af Avancement.
<i>E. P. C. M. Groth</i>	$\frac{24}{12}$ 1849.
<i>J. S. C. Albeck</i>	— —

Second-Lieutenant.

<i>E. Duntzfeldt</i>	$\frac{15}{8}$ 1841.
<i>T. W. Pedersen</i>	— —
<i>C. F. G. Wrisberg</i>	— —
<i>A. I. L. Roepstorff</i>	$\frac{4}{8}$ 1842.
<i>F. E. A. E. Lund</i>	— —
<i>C. J. F. Michelsen</i>	— —
<i>D. R. Braag</i>	— —
<i>A. T. Ulrich</i>	— —
<i>L. F. Schmidt</i>	— —
<i>L. Skibsted</i>	— —
<i>O. C. Hammer</i>	$\frac{3}{8}$ 1843.
<i>J. A. Garde</i>	$\frac{11}{4}$ 1844.
<i>N. F. Ravn</i>	$\frac{5}{8}$ —
<i>A. B. Rothe</i>	— —
<i>H. J. W. Rambusch</i>	— —
<i>C. P. J. Prösilius</i>	$\frac{19}{11}$ —
<i>W. Michelsen</i>	$\frac{10}{4}$ 1845.
<i>G. Gjødese</i>	$\frac{1}{8}$ —
<i>J. S. Meldal</i>	— —
<i>V. Falbe</i>	— —
<i>J. Schoustrup</i>	— —
<i>H. G. F. Garde</i>	— —
<i>L. C. Braag</i>	$\frac{1}{9}$ 1846.
<i>F. W. Lüders</i>	— —
<i>A. W. Schiwe</i>	$\frac{1}{8}$ 1847.
<i>W. A. Carstensen</i>	— —
<i>M. A. C. C. Wulff</i>	— —
<i>P. J. H. C. Holbøll</i>	— —

	Datum af Avancement.
<i>F. L. Holböll</i>	$\frac{1}{8}$ 1847.
<i>R. W. Bauer</i>	— —
<i>W. J. Pedersen</i>	$\frac{6}{10}$ 1848.
<i>G. J. G. Mac-Dougall</i>	— —
<i>J. C. Tegner</i>	— —
<i>G. L. Rohde</i>	— —
<i>P. H. Braëm</i>	$\frac{17}{8}$ 1849.
<i>W. de Coninsk.</i>	$\frac{23}{9}$ —
<i>P. F. Giödesen</i>	$\frac{17}{12}$ —
<i>W. L. Mariboe</i>	$\frac{23}{9}$ —
<i>St. A. Bille</i>	$\frac{17}{12}$ —
<i>A. C. R. Bærentsen</i>	$\frac{23}{9}$ —
<i>I. U. A. Holm</i>	— —

Maanedes-Lieutenanter.

C. F. G. Stage, DM. R.*

C. J. C. Winding.

M. N. Rander, DM.

P. A. Petersen, DM.

J. P. Larsen, DM.

C. C. F. Lund, DM.

L. C. Poulsen.

C. G. Hansen.

C. R. H. Warming.

H. C. P. Rydahl.

J. G. Suckou, DM.

J. P. C. Björn.

F. C. Möller.

S. Falkenskjold.

A. P. Nissen.

K. Petersen.

S. H. Jensen.
J. C. C. Lund.
P. F. C. Gude.
Alminde.
Chr. Jensen.
H. F. M. Agerskov, DM.
H. L. K. Schmidt.
W. Branner.
L. E. Tuxen.
E. F. Bechmann.
C. Buemann.
Thygesen.
E. E. Hansen.
M. Tegner.
H. R. Tvede.
C. H. W. Thiesen.
Baumann.

Officierer der ere à la suite.

	Datum af Avancement.	
Commandeur-Capt. <i>C. F. Wilkens</i>	$\frac{22}{6}$ 1840.	
— — <i>D. W. Holsten.</i>	$\frac{20}{9}$ 1847.	
Capitain <i>P. E. Sletting</i> . . .	$\frac{14}{7}$ 1839.	
— <i>P. T. Grove</i> . . .	$\frac{25}{8}$ —	
— <i>V. A. Graah, R.*</i> . .	$\frac{22}{6}$ 1840.	Medaillen for ædel Daad,
— <i>E. W. Waltersdorff</i> .	$\frac{13}{2}$ 1841.	Kammerherre,
— <i>F. W. Liebmann</i> . .	$\frac{24}{2}$ —	
— <i>P. C. Simmelkjær</i> . .	— —	
— <i>S. A. K. Næser</i> . .	$\frac{23}{12}$ 1848.	
Capt.-Lieut. <i>E. W. Normann</i> .	$\frac{22}{6}$ 1840.	
— — <i>C. S. Feilberg</i> . .	$\frac{20}{9}$ 1847.	
— — <i>M. A. Thulstrup</i> *)	$\frac{27}{2}$ 1848.	

*) Foreløbig paa 1 Aar, paa Grund af Svagelighed, dog med Forbehold af, ved forefaldende Vacance, igien at kunne indtræde i Nummer i Marinen, hvis han i Løbet af Aaret maatte gienvinde sin Helbred.

Anmærkning.

For ei ideligen at gientage de Ordener og Decorationer, som Officierne have, er der i det Efterfølgende blot anført en * ved deres Navne, der ere decorerede; ved da at eftersee Listen paa Officiererne, vil findes hvori disse Decorationer bestaae.

Officierernes Fordeling ved Divisionerne.**1^{ste} Division.**

Commandeur **J. W. C. Krieger**,* Chef.

Commandeur **H. B. Thomsen**.*

Command.-Capt. **F. A. Paludan**.*

— — **H. Fisker**.*

— — **C. L. Ellbrecht**.*

Captain **M. Meyer**.

— **P. W. Tegner**.*

— **P. C. Bruun**.*

— **H. Fæster**.*

— **A. C. Polder**.*

Artilleri-Corpsset.

Captain **O. W. Michelsen**,* Chef,
Töimester.

Capt.-Lieut. **J. P. F. Wulff**.*

— — **E. A. Wulff**.*

— — **E. W. Holst**.

Premier-Lieut. **O. W. de Fine Skibsted**.

— — **G. E. Tuxen**.*

— — **R. C. M. Bruun**.*

— — **G. P. Schönheyder**.

— — **J. C. Kraft**.

— — **J. S. C. Albeck**.

Second-Lieut. **F. E. A. E. Lund**.

— — **N. F. Ravn**.

— — **W. Michelsen**.

— — **P. J. C. H. Holböll**.

Sötöihuus-Lieut. **N. F. Ordруп**, HHM.

Töivarter.

— **A. Carlsen**, DM. HHM.

— **A. A. Schmidt**, DM. HHM.

Matros-Corpsset.

Captain **I. F. Braëm**,* Chef, Takkelmester.

Captain-Lieut. **C. N. Wulff**.*

— — **C. B. Köbke**.*

— — **C. A. Meyer**.*

— — **F. L. F. Sommer**.*

Premier-Lieut. **A. C. Schultz**.

— — **P. A. Seidelin**.*

— — **I. C. Albeck**.

— — **W. H. Köbke**.

— — **F. A. Gandil**.*

— — **M. I. Harboe**.

— — **H. C. C. Colsmann**.

Second-Lieut. **A. J. L. Roepstorff**.

— — **A. T. Ulrich**.

— — **H. I. V. Rambusch**.

Second-Lieut. J. *Schoustrup*.

— — A. W. *Schiwe*.

Skipper ved Bradbænken J. D. *Lund*,

DM. HHM. Medaillen for ædel Daad.

Skipper ved Flaaden, Høibaadsmand

J. J. *Jochumsen*, DM. HHM. const.

Skipper ved Takkelloftet C. M. *Høy*,

DM. HHM.

1ste Compagnie.

Capitain M. N. *Suenson*,* Chef.

Capitain-Lieut. E. *Suenson*.*

— — F. C. G. *Muxoll*.*

— — P. C. *Holm*.*

— — P. H. C. *Smidth*.*

Premier-Lieut. H. L. *Moe*.*

— — A. *Krieger*.*

— — C. F. *Hedemann*.*

— — M. J. *Harboe*.

— — C. W. *Schönheyder*.

Second-Lieut. H. G. F. *Garde*.

— — R. W. *Bauer*.

— — G. L. *Rohde*.

— — P. H. *Braëm*.

— — P. F. *Gjødese*.

— — J. U. A. *Holm*.

2det Compagnie.

Commandeur H. G. *Garde*,* Chef.

Capitain-Lieut. P. W. *Flensborg*.*

— — F. *Paludan*.*

— — H. *Ipsen*.*

— — C. H. *Møller*.

Premier-Lieut. H. H. S. *Grove*.*

— — O. C. *Pedersen*.*

— — C. F. *Gottlieb*.

— — W. C. L. *Jacobsen*.

— — C. A. *Obelitz*.

— — E. P. C. M. *Groth*.

Second-Lieut. E. *Duntzfeldt*.

— — D. R. *Braag*.

— — L. F. *Schmidt*.

— — G. *Gjødese*.

2den Division.

Commandeur E. *Blom*,* Chef.

Commandeur J. *Seidelin*.*

Command.-Capt. C. C. *Paludan*.*

— — H. *Aschehoug*.*

— — S. A. *Bille*.*

Capitain J. R. *Petersen*.*

— M. P. *Secher*.*

— J. A. *Meyer*.*

1ste Compagnie.

Capitain, Baron E. R. F. *Dirckinck-Holmsfeld*.*

Capitain-Lieut. J. F. G. van *Dockum*.*

— — O. H. *Lütken*.*

Premier-Lieut. A. E. L. *Knudsen*.

— — E. F. *Krieger*.

— — I. C. *Tuxen*.

Second-Lieut. T. W. *Pedersen*.*

— — O. C. *Hammer*.

— — J. S. *Meldal*.

Second-Lieut. W. A. *Carstensen*.
 — — G. J. G. *Mac-Dougall*.
 — — S. A. *Bille*.

2det Compagnie.

Capitain C. L. *Prösilius*,* Chef,
 Capitain-Lieut. C. M. *Meinertz*,*
 Premier-Lieut. F. *Frölich*.
 — — H. J. A. *Hagen*.
 — — I. P. *Schultz*,*
 — — Grev W. *Holck*,*
 Second-Lieut. C. I. F. *Michelsen*.
 — — V. *Falbe*.
 — — L. C. *Braag*.
 — — M. A. C. C. *Wulff*.
 — — W. I. *Pedersen*.

3die Compagnie.

Capitain H. E. *Krenchel*,* Chef,
 Capitain-Lieut. E. *Raffenberg*,*
 — — H. P. *Rothe*,*
 — — A. *Bielke*.

Premier-Lieut. S. *Lund*.
 — — A. R. *Hedemann*.
 Second-Lieut. C. F. G. *Wrisberg*.
 — — L. *Skibsted*.
 — — F. W. *Lüders*.
 — — F. L. *Hollböll*.
 — — I. C. *Tegner*.
 — — A. C. R. *Bærentzen*.

4de Compagnie.

Capitain R. *Aschlund*,* Chef,
 Capitain-Lieut. I. L. *Gottlieb*,*
 Premier-Lieut. A. J. H. *Agerskow*,*
 — — E. C. C. *Tuxen*.
 — — G. F. W. *Wrisberg*,*
 — — O. A. K. *Wilde*.
 Second-Lieut. J. A. *Garde*.
 — — A. B. *Rothe*.
 — — C. P. J. *Prösilius*.
 — — W. de *Coninck*.
 — — M. L. *Mariboe*.

Officierer ansatte ved Holmene m. m.

Contre-Admiral A. *Schifter*,* Over-Equipagemester.
 Commandeur S. L. *Tuxen*,* Equipagemester paa Nyholm.
 — J. P. *Gandil*,* Equipagemester paa Gammelholm.
 Capitain O. W. *Michelsen*,* Töimester.
 — J. F. *Braëm*,* Takkelmester.
 Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*,* forestaaer Hydraulik- og Mechanikfaget ved
 Sü-Etaten.
 Capitain-Lieut. O. F. *Suenson*,* Fabrikmester.

Inspections-Officierer.**Ved Sø-Artilleriet.**Premier-Lieut. O. W. de Fine *Skibsted.*— — J. S. C. *Albeck.*Second-Lieut. W. *Michelsen.***Ved Takkelvæsenet.**Premier-Lieut. *Köbbke.*Second-Lieut. A. T. *Ulrich.*— — A. V. *Schiwe.***Paa Gammelholm.**Maanedts-Lieut. C. G. *Hansen.*— — K. *Petersen.***Paa Nyholm.**Premier-Lieut. J. L. *Moe.**Second-Lieut. T. W. *Petersen.*— — E. *Duntzfeldt.***Ved Reberbanen og Seildugvæver-Værkstedet
paa Gammelholm.**Capitain-Lieut. H. *Schierbech.**Cand. polyt. F. *Grove*, Assistent ved Seildugvæver-Værkstedet.**Ved Dokken.**Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen.****Constructions- og Reglerings-Commissionen.**Commandeur H. G. *Garde.**— H. B. *Thomsen.**— S. L. *Tuxen.**Commandeur J. P. *Gandil.**Command.-Capt. S. A. *Bille.**Capitain O. W. *Michelsen.**

Capitain J. F. *Braëm*.*

— M. P. *Secher*.*

— C. E. van *Dockum*.*

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

— — O. F. *Suenson*.*

Premier-Lieut. O. W. de Fine *Skib-*
sted, som Auscultant.

Krigsraad G. F. *Lipke*, const, Com-
missionssecretair.

Fungerende Navigations-Directeur.

Commandeur J. *Seidelin*.*

Navigations-Examinator i Hertugdømmene.

Capitain-Lieut. S. *Middelboe*.

Hydraulik- og Mekanikfaget ved Sö-Etaten.

Forestaaes af Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

Lector Matheseo.

Professor, Magister Artium C. *Jürgensen*.*

Sökaart-Archivet.

Commandeur C. C. *Zahrtnann*.* Directeur, er tillige Generalinspecteur
over Etatens Chronometre og Sö-Uhre.

Capitain-Lieut. H. P. *Rothe*.* Vice-Directeur.

F. C. *Möller*, DM. HHM., Assistent.

Commissionen for de studerende Sö-Officierer.

Commandeur J. *Seidelin*.*

Capitain O. W. *Michelsen*.*

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

Capitain-Lieut. O. *Suenson*.*

Lector Mathes. Professor C. *Jürgensen*.*

Fungerende Regnskabsfører ved Sö-Officierernes Bibliothek, Etatsraad T. C. *Tillge*, R.*

Defensions-Commissionen.

Generalmajor P. F. v. *Quaade*, Chef for Ingenieur-Corpsel, C.* DM.

Commandeur H. B. *Thomsen*.*

Oberst J. S. v. *Fibiger*, R.* DM.

Command.-Capt. C. E. *Mourier*.*

Capitain O. W. *Michelsen*.*

Ingenieur-Major I. C. V. v. *Steenstrup*, R.*

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

Krigs-Assessor C. F. *Krabbe*, Secretair og Forvalter ved Defensionsværkerne.

Havne-Capitain paa Kiöbenhavns Rhed.

Capitain E. *Esskildsen*, R.* (Rang med 5te Classe Nr. 3).

Havne-Capitain paa St. Thomas.

Commandeur-Capt. L. J. *Rohde*, R.* DM., Ridder af Sværdordenen.

Opmudringsvæsenet.

Commandeur S. L. *Tuxen*.*

— J. P. *Gandil*.*

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

Lieutenant F. A. *Sommerfeldt*, DM., 1ste Assistent. (Rang med Sö-Töihuuslieutenanter).

L. *Sommerfeldt*, DM. HHM., 2den Assistent.

Krigsassessor J. L. *Möller*, constitueret Commissionsskriver, Materialforvalter og Kasserer.

Nyboder.

Commandeur-Capitain C. L. L. *Harboe*,* Commandant.

A. F. *Kröyer*, Copist.

Huusbygmester.

Professor, Stadsbygmester P. *Malling*.

Sö-Qväst- og Assistentshuset i Kiöbenhavn.

Majør E. *Möller*, R.*

Gen.-Krigscommissair N. <i>Wiborg</i> .*	} Directeurer.
Over-Krigs-Commissair C. E. <i>Albeck</i> .	
Dr. Med. Stabs'æge F. W. <i>Mansa</i> .*	

Over-Krigs-Commissair T. M. *Leschly*, Inspecteur ved Söqvæsthuset.

— — — C. H. <i>Hegedahl</i> , Forvalter.	} ved Assistentshuset.
Krigs-Assessor M. C. <i>Bjerager</i> , Controlleur og Auctionsincassator.	
— — J. R. <i>Harboe</i> , Fuldmægtig.	

Sö-Etatens Hospital i Nyboder.

Gen.-Krigscommissair N. <i>Wiborg</i> .*	} Directeurer.
Command.-Capt. C. L. L. <i>Harboe</i> .*	
Dr. Med. Stabslæge F. W. <i>Mansa</i> .*	

Krigscancellie-Secretair L. C. *Bondrup*, Inspecteur.

atechet D. *Kierumgaard*, Sygetrøster og Prædikant.

M. *Knudsen*, Oeconom.

Sö-Etatens Læger.

F. W. *Mansa*,* Med. Dr., Stabs- og Overlæge. (Rang med Commandeur-Capitainer.

Ved 1ste Division.

F. W. *Mansa*,* Overlæge.

P. L. *Seidelin*, har Prædikat af Overlæge.

A. G. *Drachmann*,*
C. W. *Hornemann*,* } Underlæger.

Ved 2den Division.

H. O. C. *Sommerfeldt*, Med. Dr., Overlæge. (Rang med Capt.-Lieut.)

C. *Müllertz*, har Prædicat af Overlæge.

J. C. *Krieger*,
J. G. G. *Courlænder*,* } Underlæger.

Holmens Kirke.

General-Krigscommissair N. *Wiborg*,*
Etatsraad T. C. *Tillge*, R.*, tillige Kirkeskriver, } Kirkeværger.

B. *Münter*, R.* DM., Dr. Theol., Hofprædikant, Provst.

F. J. *Münster*, 1ste residereude Capellan.

C. F. *Gram*, 2den — —

C. *Kierungaard*, 1ste Catechet.

R. F. L. *Top*, 2den Catechet.

H. C. V. *Knudsen*, 3die Catechet.

J. F. *Sijerne*, DM., Klokke.

Professor, Kammermusicus R. *Bay*, Cantor.

C. *Raven*, Succentor.

C. J. *Rauch*, Organist.

N. *Gerdtsen*, DM., Overgraver.

J. *Truelsen*, DM. HHM., Undergraver.

Commissionen for Sö-Etatens Drengeskoler.

Contre-Admiral H. D. B. *Seidelin*.*

Commandeur E. *Blom*.*

— H. G. *Garde*.*

Commandeur-Capt. C. L. L. *Harboe*.*

— — C. C. *Paludan*.

Justitsraad J. N. *Halkjær*, R.*

Provst ved Holmens Kirke, Dr. theol. *Münter*, R.* DM.

Commissionen for Sö-Etatens Pigeskoler.

Commandanten i Nydoder.

Provsten og 1ste og 2den Capellan ved Holmens Kirke.

Justitsraad *Halkjær*.*

Proviantgaarden.

Over-Krigscommissair S. P. *Nyeland*, R.*, Forvalter.

Sö-Etatens Overmunderings-Commission.

Commandeur-Capt. H. *Fisker*.*

Capitain J. R. *Petersen*.*

— P. W. *Tegner*.*

— P. C. *Bruun*.*

Divisionsquarteermester A. *Ierndorff*.

— — L. *Fsskildsen*.

Fæstningen Christiansö.

Commandeur-Capt. A. G. *Ellbrecht*, Commandant.

Premier-Lieut. C. A. *Obelitz*.

Premier-Lieut. af Armeen P. C. *Dam*.

Auditeur C. O. *Malling*, Garnisons-Auditeur.

Sö-Krigscommissair L. *Lorentzen*, Proviant- Ammunitions- og Material-
forvalter. Hamborgske Medaille.

C. C. E. *Schouboe*, Garnisons-Læge.
 H. L. R. *Möller*, Garnisons-Præst.
 C. M. F. *Hoegh*, Kirkesanger og Skolelærer.

Quarantainen paa Kyholm.

Capitain-Lieut. J. C. *Krüger*, Plads-Commandant.

Rongelig Jagt-Capitain.

Capitain C. L. C. *Irminger*.*

Adjutant hos Hs. Majestæt Kongen.

Capitain-Lieut. P. H. L. *Smidth*.*

Lodsvæsenet.

Overlodser.

I Sjellands District: Commandeur H. E. *Wulff*, R.* DM.

Divisions-Quarteermester L. *Esskildsen*, Skriver hos Overlodsen.

Gen.-Krigscommissair J. *Schmidt*,
 Capitain P. E. *Sletting*,
 } Lods-Inspecteurer.

I Laalands, Falsters og Möens District: Capitain F. A. *Wulff*.

I Fyens og Langelands District: Commandeur-Capitain O. F. *Lütken*, R.*

I Jydske District: Capitain A. C. *Kierulff*.

I Kyholms og Langöres District: Pladsccommandanten paa Kyholm.

I Slesvigske District: Commandeur-Capitain G. A. W. *Varendorff*, R.*

I Holsteenske District: Capt. J. P. *Schumacher*.

Fyr- og Vagervæsenet.

Tilsynshavende Inspecteurer.

A. A. *Rauberg*, ved Anholt Fyr.

Agent *Bruun*, ved Baagö Fyr.

Sökrigs-Commissair *J. Lorentzen*, ved Christiansö Fyr.

F. C. v. *Barner*, ved Fakkebjerg Fyr.

C. *Thunboe*, ved Fornæs Fyr.

Overkrigs-Commissair C. F. *Brodersen*, ved Giedserodde Fyr.

Told-Contröleur A. C. W. *Herbst*, ved Hammerhuus Fyr.

Toldinspecteur M. *Iörgensen*, ved Helholm Fyr.

J. *Mathiesen*, ved Hesselö Fyr.

General-Krigscommissair J. L. *Barfred*, R*, ved Hirtsholm Fyr.

H. I. *Wörmer*, ved Hantsholms Fyr.

Oberst-Lieut. J. C. v. *Lemmich*, R*, ved Kronborg Fyr.

Forvalter *Löve*, ved Möens Fyr.

V. A. *Faber*, ved Nakkehoved Fyr; constitueret.

Proprietair *Barner*, ved Rifs næs Fyr.

Krigsraad E. G. *Stockfleth*, R*, ved Skagens Fyr.

Inspections-Assistent *Breyen*, ved Sliphavns Fyr.

Told-Contröleur *Trolle*, ved Spotsbjerg Fyr.

Kastrup, ved Stevns Fyr.

Sognefoged R. *Hansen*, ved Thunö Fyr, const.

Höistcommanderende paa Batteriet Trekroner, ved Batteriets Fyr.

J. A. *Lund*, ved Veirö Fyr.

G. J. *Iensen*, Förer af Fyrskibet Drögden.

Bidstrup — — — Knobén.

Ditzel — — — Trindelen.

P. C. *Lassen*, ved Kikenæs Fyr.

Krigsraad og Materialskriver *Hübbinet*, ved Frederiksort Fyr.

Lods J. H. B. *Hernbrodt*, ved Bülck Fyr.

Major P. *Suenson*, ved Marie Fyr.

Toldassistent *Drewes*, ved Peltzerhagen Fyr.

Vagervæsenet.

Premier-Lieut. I. P. *Schultz*,* Vagerinspecteur, const.

Söcadet-Corpsset.

Capitain C. E. van *Dockum*,* Chef.

Subalterne-Officierer.

Capitain-Lieut. F. *Paludan*,*

Premier-Lieut. C. F. *Gottlieb*,

— — R. C. M. *Bruun*,*

Second-Lieut. J. S. *Meldal*, Adjutant.

Lærere.

Premier-Lieut. G. E. *Tuxen*,*

— — G. P. *Schönheyder*, } i Mathematik og Navigation.

— — J. C. *Tuxen*,

Capitain *Michelsen*,* i Artillerie.

Capitain-Lieut. F. *Paludan*,* i Sömandskab.

Cand. polyt. *Knap*, i Chemie og Physik.

Professor *Holst*, R.*, i Dansk.

Cand. Phil. P. T. *Zahrtmann*, i Historie og Geographie.

Cand. juris *Klein*, i Retslære.

Professor L. *Abrahams*, R.* DM., i Fransk og Tydsk.

M. *Fries*, i Fransk.

Kammerraad H *Rosing*, R.* } i Engelsk.

C. *Iork*,

Premier-Lieut. G. E. *Tuxen*,* i Regning.

Dahl, i Frihaandstegning.

Cand. Theol. *E. Glahn*, i Christendom.

Bjerring, i Skrivning.

Premier-Lient. O. A. K. *Wilde*, i Fægtning, Gymnastik og Svømning.

Dandser *G. Brodersen*, i Dands.

Justitsraad, Justitiarius i Criminal- og Politiretten, A. L. *Drewsen*, Auditeur,

Overlæge J. J. *Zahlmann*, Læge.

Cancellist J. E. W. *Boëtius*, Inspecteur, Regnskabsfører, Bibliothekar, og
Skriver hos Chefen.

Cadetter.

1. V. <i>Grove</i> ,	} Under-officierer	17. J. S. <i>Hohlenberg</i> .
2. A. O. <i>Tuxen</i> ,		18. J. C. E. <i>Harboe</i> .
3. H. B. <i>Duus</i> ,		19. C. S. <i>Dorph</i> .
4. J. L. <i>Petersen</i> ,		20. F. W. <i>Sass</i> .
5. H. L. M. <i>Holm</i> ,		21. L. A. <i>Mourier</i> .
6. G. J. T. <i>Carlsen</i> ,		22. P. C. H. U. <i>Jessen</i> .
7. G. A. <i>Früs</i> .		23. V. E. <i>Ellbrecht</i> .
8. N. <i>Jacobsen</i> .		24. O. <i>Suenson</i> .
9. C. L. <i>Wolff</i> .		25. C. F. <i>Recke</i> .
10. A. V. <i>Buchwald</i> .		26. N. A. <i>Wolff</i> .
11. L. E. A. <i>Mac-Dougall</i> .		27. N. C. <i>Hansen</i> .
12. A. E. <i>Christiansen</i> .		28. C. A. <i>Garde</i> .
13. H. E. <i>Bluhme</i> .		29. P. U. <i>Bruun</i> .
14. G. J. J. P. <i>Jacobsen</i> .		30. G. J. <i>Blom</i> .
15. O. L. Munthe <i>Morgenstjerne</i> .		31. N. J. <i>Jespersen</i> .
16. A. V. <i>Schneider</i> .		32. F. P. A. <i>Uldall</i> .

Sö-Etatens Justitsvæsen.

General-Auditeur. Conferentsraad og Höiesterets - Assessor H. J.
Koefoed, C.* DM.

Over-Auditeur. Admiralitets-Secretair I. N. *Suenson*.

Auditeur ved Sö-Etatens combinede Ret. Kammerjunker, Baron
J. H. *Rosenkrantz*.*

Sökrigs-Procureur. Etatsraad og Høiesterets - Advocat P. G. H. L.
Salicath, R.*

Marineministeriets Contoirer.

Under 1^{ste} Afdeling: Secretariat- og Commando-Bureau.

Premier-Lieut. J. P. *Schultz**, Militair-Expeditions-Secretair og Adjutant
hos Marineministeren.

Auditeur N. R. *Petersen*, Civil Expeditions-Secretair.

L. C. *Tuxen*, Fuldmægtig.

F. A. J. E. *Stjerne*, Cancellist.

vacant — Volontair.

Under 2^{den} Afdeling: Admiralitets-Bureau.

Over Auditeur J. N. *Suenson*, Chef. Medaillen for ædel Daad.

Krigs-Assessor C. W. *Wellmann*,
J. L. *Qvistgaard*, } Fuldmægtige.

A. F. *Recke*,
C. F. *Andersen*, } Cancellister.

vacant — Volontair.

Under 3^{die} Afdeling: Commissariats - Bureau.

Krigsraad F. C. *Esskildsen*, Chef.

Krigs-Assessor F. W. *Aagesen*, Bogholder.

U. A. *Rung*,
F. C. *Bagger*, } Fuldmægtige.

Krigs-Cancellisecretair *E. Bisserup*,
C. J. Ramus,
H. Beck, Hofjunker,
C. C. Deegen, const.,
C. F. Borre, Volontair.

Cancellister.

Under 4^{de} Afdeling: Revisions-Bureau.

Krigsraad *H. C. Hansgaard*,* Revisor, Chef.

Krigs-Assessor *R. Nørregaard*,

Krigs-Cancellisecretair *L. F. Rist*,

Fuldmægtige.

E. F. Ancker,

C. F. Gede,

N. C. M. Velschou,

F. C. Borre,

H. C. Schwartzkopf, const.

Cancellister.

Kasserer- og Archiv-Contoir.

Krigs-Assessor *C. F. Krabbe*, Kasserer og Archivarius.

C. W. Schmidt, Cancellist, const.

Fungerende Secretair hos General-Adjutanten.

Krigs-Assessor *J. C. Juul*.

Divisions-Quarttermestere.

L. Esskildsen ved 1ste Division.

A. Jerndorff ved 2den Division.

H. I. Nimb, Assistent.

M. P. Secher, Medhjælper.

Holmens Contoirer.

Eqvipage- og Commando-Contoir.

Justitsraad P. A. *Börgeesen*, R.* Chef. Eqvipage og Commandoskriver.

Krigs-Assessor J. *Lind*, } Fuldmægtige.

J. P. G. *Börgeesen*, }

C. U. *Lang*,

L. N. *Pagh*,

Draskau,

} Copister.

Hovedmagazins-Contoir.

Justitsraad D. C. *Wibe*, R.* Chef, Forvalter.

Krigs-Assessor J. L. *Möller*, Fuldmægtig.

J. S. *Knub*,

L. P. *Sørensen*,

} Copister.

Veier-Contoir.

Krigs-Cancellisecretair *Schæffer*, Veiermester.

C. A. *Rasmussen*, Copister.

Auctionarius

Krigs-Cancellisecretair E. *Bisserup*.

Mestere ved de kongelige Værfter.

D. H. *Funch*, DM. R.* HHM., Skibbygmester.

F. W. *Jensen*, DM. HHM., Mester ved Holmens Reparation og Dokken.

C. *Henrichsen*, DM. R.* HHM., Constructeur.

N. S. *Jessen*, DM., Bössemager.

J. C. *Hansen*, DM. HHM., Underconstructeur.

P. *Berg*, DM., Scil- og Compasmagermester.

H. W. *Lind*, DM. HHM., Snedker- og Stolemagermester.

J. C. *Fuglesang*, DM. HHM., Underskibbygmester.

D. J. *Svendsen*, DM. HHM., Dreiermester.

J. C. *Degenkolw*, DM. HHM., Grovsmødmester.

L. J. *Arendtzen*, DM. HHM., Kleinsmødmester.

P. *Alberg*, DM., Reebslagermester. Medaillen for ædel Daad.

J. C. *Caspersen*, DM. HHM., Mastemagermester.

H. J. *Richter*, DM. HHM., characteriseret Baadebyggermester.

F. F. *Wilkow*, Pælebukker- og Rapertmagermester.

Liste over Flaaden.

Linieskibe.

<i>Skjold</i>	84	Kanoner.
<i>Frederik den 6te</i>	84	—
<i>Valdemar</i>	84	—
<i>Danmark</i>	66	—
<i>Dannebrog</i>	80	— paa Stabelen.

Fregatter.

<i>Dronning Marie</i> (raseret)	60	—
<i>Thetis</i>	48	—
<i>Bellona</i>	46	—
<i>Havfruen</i>	46	—
<i>Rota</i>	46	—
<i>Freia</i>	46	—
<i>Fylla</i>	40	—
<i>Nymphen</i>	40	—
— — — — —	48	— paa Stabelen.

Corvetter.

<i>Galathea</i>	32	—
<i>Valkyrien</i>	20	—
<i>Flora</i>	20	—
<i>Najaden</i>	20	—

Brigger.

<i>Ørnen</i>	16	—
<i>St. Thomas</i>	16	— i Vestindien.
<i>Mercurius</i>	16	—
<i>St. Croix</i>	12	—

Barkskib.

Saga paa 14 eller 12 Kanoner, stationeret ved Als.

Skonnerter.

Elben 8 Kanoner.

Pilen 6 — stationeret ved Nyborg.

Delphinen 7 —

Cuttere.

Lystjagten Neptun . . 6 Falconetter.

Helsingör 2 —

Ro-Flotillen.

Bombe-Kanonchaloupper . . . 23.

do *Joller* 17, hvoraf 6 i Svendborg.

Almindelige *Kanonchaloupper* . . 42. „ 7 i — og 3 i Assens.

do. *Kanonjoller* . . . 4, paa Christiansö.

ialt 86.

Dampskibe.

Holger Danske paa 260 Hestes Kraft, 6 Stkr. Bombekanoner, 2 Kanoner.

Hekla . . . — 200 — — 2 Bombekanoner, 6 Kanoner, 2 Houbitzer.

Geiser . . . — 160 — — 2 Bombekanoner, 6 Kanoner.

Skirner . . . — 120 — — 4 Kanoner.

Egir . . . — 80 — — 2 Kanoner, 1 Houbitz.

Kiel . . . — 40 — — Transportskib.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger ic.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando ic.

Under 4de December 1849 er Chefen for Corvetten *Najaden*, Capitainlieutenant L. Suenson, beordret at afgaae fra Bagtskibstationen i Sundet, samt derefter at indlægge og desarmere Corvetten.

Under 5te s. M. har Marineministeren, efter at have modtaget Constructions- og Reglerings-Commissionens Betænkning over de fra vedkommende Officierer indkomne Rapporter over Kanonfartøierne, givet Ordre til Udførelsen af forskellige Forandringer og Completeringer ved disse Fartøier, navnlig sigtende til at gjøre Bevæbningen bedre og mere effectiv, samt til bedre Logering og Bekvemmelighed for Mandskabet. Derimod er det ikke anseet hensigtsmæssigt at foretage nogen væsentlig Forandring ved de havende Kanonfartøier, for at give dem bedre stikrede til at holde Evn, idet saadan Forandring, der vilde medføre meget betydeligt Arbejde, sandsynligviis vilde gjøre Baadene til mindre gode Skofartøier, og saaledes mindre hensigtsmæssige til Opfyldelsen af deres egentlige Bestemmelse. Dog er det bestemt, at foruden den med Spidsseil, efter Commandeur Kriegers Tegning, forsynede Kanonchaloup Nr. 23, endvidere 2 Chaloupper til Forsøg skulle forsynes med disse Seil.

Under 6te s. M. er, efter Forslag af Søstøttemesteren, Capitain Michelsen, en Huggert af mindre Længde og med anden Vægeerplade, end hidtil har været bestemt, approberet som Model for Skibshuggerten, hvorhos er bestemt, at endeel af Holmens Beholdning af dette Baaben skal forandres i Overensstemmelse dermed.

Under 7de December er Maanedslieutenant J. C. Schrader, efter Ansøgning, meddeelt Afsted af Marinens Tjeneste.

Under f. D. reglementeret for dem af Sv = Statens Underofficerer, der ifølge Munderings-Reglementet henhøre til 1ste Klasse, en rund Guldtresse til Krampen paa de trefantede Hatte, istedetfor det hidtil reglementerede sorte Baand.

Under 13de f. M. er Maanedslieutenant D. A. Lund, efter Ansøgning, meddeelt Afsted af Marinens Tjeneste.

Under f. D. har Marineministeren, paa Grund af de særegne Tidsomstændigheder, der gjøre det nødvendigt at anstrenge Folkene med Arbeide paa Holmen i deres hele Fritid, bevilget, dog kun for Tidsrummet fra 1ste f. M. til 15de Febr. 1850 at regne, at Timepenge for fuldt Dagarbeide paa Holmen maa beregnes for 9 Timer.

Under 14de f. M. har Hs. Majestæt Kongen, paa Ministriets allerunderdanigste Forestilling, i Naade entlediget Mester ved Skibs-Reparationsarbeidet Morten Hansen Grønsund med Pension.

Under 17de f. M. ere Cadetunderofficererne Peter Ferdinand Giedesen og Steen Undersen Bille allernaadigst udnævnte til Secondlieutenanter i Søetaten, fra 1ste Januar 1850 at regne, og med den dem ved allerhøieste Resolution af 23de September 1849 reserverede Anciennetet, Førstnævnte foran Secondlieutenant Mariboe, og Sidstnævnte foran Secondlieutenant Bærensen.

Under 18de f. M. ere Cadetterne L. Holm og Carlsen forfremmede til Underofficerer ved Cadetcorpsen.

Under f. D. beordret Commandeur-Capitain Ellbrecht at træde, og Commandeur-Capitain Sifler at tiltræde Sv = Statens Overmunderings-Commission, fra 1ste Januar 1850.

Under 19de f. M. beordret Overlodsens i Sjællands District at træffe Foranstaltning til at Bagerne paa Nordre-Kyøse blive udestaaende hele Aaret.

Under 19de Decbr. er Dampskibet *Wegir* beordret oplagt.

Under 24de f. M. har Hans Majestæt Kongen allegnaadigst resolveret:

Capitainlieutenant *Orholm* sættes à la suite i Marinen paa ubestemt Tid;

Capitainlieutenant *J. L. Gottlieb* oprykker i den for de ældre Capitainlieutenanter reglementerede Gage;

Premierlieutenant *N. Bjelke* udnævnes til Capitainlieutenant paa yngst Gage;

Secondlieutenant *J. S. C. Albeck* udnævnes til Premierlieutenant;

Alle Gagesforbedringer fra 1ste Januar 1850 at regne.

Under f. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst til-
ladt, at Capitainlieutenant *Thulstrup* i 1 Mar, fra 1ste Jan 1850 at regne, forbliver staaende à la suite i Marinen.

Under 25de f. M. ere Dampskibene *Zebla*, *Skirner*, *Slesvig*, *Caroline Amalie* og *Christian den 8de* beordrede efterhaanden oplagte.

Under 26de f. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst udnævnt Mestersvend *Frederik Wilhelm Jensen* til Mester ved Flaadens Reparation fra 1ste Januar 1850 at regne.

Under 27de f. M. forfremmet Qvarteermænd *Christian Gottlieb Caspersen* til Mestersvend ved Flaadens Reparation, og Underconstructions-Assistent *Carl Christian Rildentoft* til Constructions-Assistent, fra 1ste Januar 1850 at regne.

Under 29de f. M. er det bestemt, at, fra 1ste August 1850 at regne, *Physik* bliver at fordre til anden Ansøgnings-Examen, og *Tydske* til 1ste og 2den Ansøgnings-Examen ved *Escadet-Academiet*,

saaledes, at Characteren 1 udfordres som Minimum, for at Examen skal betragtes som bestaaet.

Under 31te Decbr. er Premierlieutenant G. Schönheyder beordret til midlertidigen at assistere Fabrikmesteren i de Denne til-
lagte Forretninger.

Under f. D. resolveret, at Sæindrulleringsfondets Midler, fra 1ste April 1850, overgaaer i den almindelige Statskasse.

Under 2den Januar 1850 er Cadet J. W. Sæss, efter Ansøgning, meddeelt Afsted fra Sæcadetcorpsen.

Under 4de f. M. er Søstøihuslieutenant Andreas Carlsen, ifølge allerhøjeste Resolution, i Naade entlediget med Pension; Søstøihuslieutenant Ordrup oprykket fra yngst til 2den Søstøihuslieutenants Gehalt, og Oberkanoneer Johan Peter Gundel udnævnt til Søstøihuslieutenant med det for den yngste Søstøihuslieutenant reglementerede Gehalt; Alt fra 1ste Januar d. A. at regne.

Under 5te f. M. er Premierlieutenant G. Schönheyder, ifølge allerhøjeste Resolution af 2den f. M., beordret at tage Exce som Auscultant i Construction- og Reglerings-Commissionen.

Under 12te f. M. er Holmens Overequivagemester beordret at foranstalte, at foruden de 17 Kanonchalouper, som allerede ere indrettede til Transportfartøier, endvidere 7 Chalouper gives samme Indretning.

Under f. D. forfremmet Quartiermand Frederik Ferdinand Degenkolw til Grobmed-Mestersvend, fra 1ste f. M. at regne.

Under 22de f. M. er en Generalkrigsret nedsat til at paa-
kende det Forhold som Eskadrechefen, Commandeur Garde, Che-

fen for Viniestibet Christian den 8de, Commandeurcapitain S. N. Paludan, og Chefen for Fregatten Gefion, Capitain J. N. Meyer, have udviist ved Expeditionen til Ekernförde Fjord d. 5. April forrige Aar.

Til at udgiøre denne Generalkrigsret ere udnævnte: som Præsæs, Vice-Admiral Schönheyder, og som Næstæsforer, Contre-Admiralerne Lürken og Seidelin, Generalauditeuren, Conferentsraad Koefoed, Commandeurerne Blom og Seidelin, Commandeurcapitainerne Sifler, Mourier, Ellbrecht og Bille, og Capitainerne Secher, Sæster og Irmingier.

Overauditeur Suenson er beordret at varetage Overauditeurs-Forretningerne, og Sølrigsprocureuren, Etatsraad, Høieste-retsadvocat Salicath, er beordret at procedere Sagen til Doms.

Under 29de Januar er, ifølge allerhøieste Resolution af 27de s. M., Holmens Over-Equipagemester beordret at træffe de fornødne Forberedelser til Bygningen af en Corvet paa 14—16 Kanoner efter en af Fabrikmesteren, Capitain-Lieut. O. Suenson, udarbejdet Tegning.

Under 30te s. M. er Sognepræst C. W. S. Bendz paa Thunse constitueret som Tilsynsførende med det derværende Fyr, og den som saadan interimistisk ansatte Sognesoged R. Hansen fratraadt.

Under 31te s. M. er resolveret, at Chefen for Søcadetcorps et nu og i Fremtiden skal udtage Interimspatent for alle landværnepligtige Søcadetter, som ikke have fyldt 18 Aars Vægsrullealder, samt at han skal give Cadetterne Attester angaaende deres Togter, for at de paa denne Maade kunne godtgjøre deres Fart for Søsejsionen, og erholde Befarenhedscharacter.

Officielle - Deel.
II.

Officielle Deel.

II.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger &c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando &c.

Under 6te Februar d. N. er det tilladt Premierlieutenant N. Krieger at afløse Premierlieutenant E. Krieger ved Inspectionen med de i Svendborg oplagte Kanonjoller.

Under 8de f. M. er Commandeurcapitain C. C. Paludan, efter et giennem Krigsministeriet udfærdiget allerhøjeste Commissorium, beordret til, paa Marinens Vegne at indtræde som Medlem i en Commission til at gjøre Forslag om adskillige Punkter angaaende Pensioneringen af de i nærværende Krig Saarede og Dvæstede samt Faldnes Efterladte af begge Militair-Etater.

Under 16de f. M. er Premierlieutenant J. Albeck, paa Justitsministeriets allerunderdanigste Forestilling, allernaadigst forundt Medaillen for Druknedes Redning med Tilladelse til at bære den i det sædvanlige Baand, paa Grund af at han fra Fregatten Savfruen i 1848 har reddet en Mand fra at drukne; — hvilken Medaille Dags Dato er tilstillet Chefen for 1ste Division.

Under 18de f. M. er Oldermannen ved Nørvig- og Spøtshøj- Lodserier, Dannebrogsmænd Rasmus Peter Møller, efter Ansøgning, meddeelt Afsted fra Oldermannsposlen fra 1ste April d. N. at regne, og Skibsfører Peter Jensen udnævnt til Oldermann ved bemeldte Lodserier fra samme Tid.

Under 21de f. M. er Premierlieutenant C. Pedersen beordret at antage sig Dampskibet Valdemar som Fører, for at assistere Fyrskibene til deres Stationer, og er Secondlieutenant Lund beordret at gjøre Tjeneste ombord i Dampskibet.

Under 25de f. M. er igiennem Holmens Overeqvipagemester tilkiendegivet Ministeriets Tilfredshed med den af Skibbygnings-skolens Elever i det forløbne Aar udviste Flid og gode Fremgang.

Under 26de Febr. har det allernaadigst behaget Hans Majestæt Kongen at meddele Commandeur Thomsen Afsked i Naade af Sæetaten paa Grund af Svaghed, med Pension.

Under 1. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret følgende Advancement i Marinen fra 1ste Marts at regne: at Commandeurcapitain C. C. Paludan udnævnes til Commandeur uden Division;

at Capitain J. R. Pedersen udnævnes til Commandeurcapitain; at Capitain A. C. Polder oprykker i den for de ældre Capitainer fastsatte Gage;

at Capitainlieutenant L. Suenson udnævnes til Capitain paa yngst Gage og Chef for 2den Divisions 2det Compagnie som Capitain Profilius fratræder;

at Capitainlieutenant C. M. Meinerts oprykker i den for de ældre Capitainlieutanter reglementerede Gage;

at Premierlieutenant A. C. Schulz udnævnes til Capitainlieutenant paa yngst Gage, og

at Secondlieutenant L. Dunsfeldt udnævnes til Premierlieutenant.

Under 1. D. er Underskibbygmester J. C. Sugelsang allernaadigst tildeelt Prædikat af Skibbygmester.

Under 2den Marts bevilget, at Lømpengene til Holmens Folk for Fremtiden maae udbetales igiennem Compagnierne hver 14de Dag, istedetfor, som hidtil, hver Maaned.

Under 3die 1. M. ere Premierlieutenanterne Wrisberg og Seidelin beordrede at overtage Førelsen respective af Dampskibet Slesvig og Dampskibet Skirner, i Postfart.

Under 5te 1. M. ere Secondlieutenanterne Rambusch og J. A. Garde beordrede til Tjeneste respective i Dampskibet Slesvig og Dampskibet Skirner.

Under 1. D. foranstattedes, at Ioldboddommen, fra den 6te Marts, i Reglen holdes aaben om Dagen, saa at den kun er lukket til de for Passagen til Nyholm bestemte Tider.

Under 6te 1. M. er Skipper Nielsen beordret at overtage Førelsen af Dampskibet Christian VIII.

Under 11te Marts er Premierlieutenant Pedersen beordret at overtage Førelsen af Dampskibet *Valdemar*, i Postfart, og Secondlieutenant Lund beordret at gjøre Tjeneste ombord i Dampskibet.

Under 12te s. M. ere følgende Officierer udcommanderede:

Til Fregatten *Thetis*,

Capitain Polder, Chef; Capitainlieutenant C. Meyer, Premierlieutenant Jacobsen, Secondlieutenanterne Skibsted, Bauer og Bille.

Til Corvetten *Najaden* som Bagtskib i Sundet,

Capitainlieutenant Rassenberg, Chef.

Til Dampskibet *Solger Danske*,

Capitain Ushlund, Chef; Premierlieutenant A. Hedemann, Secondlieutenanterne Profilius og Mariboe, Maanedslieutenant Nissen.

Til Dampskibet *Hella*,

Capitain E. Suenson, Chef; Premierlieutenant C. Schønheyder, Secondlieutenanterne W. Michelsen og Mac-Dougall, Maanedslieutenant J. Lund.

Under 12te s. M. er Secondlieutenant S. L. Solbøll beordret at afgaae fra Tjeneste i Dampskibet *Lideren*.

Under s. D. antaget Cand. med. & chir. Schæffer til Skibslæge med Overstibslæges Character, og Søkrigs-Commissair Nielsen til Proviantregnskabsfører og Kbhvtskriver paa Dampskibet *Solger Danske* paa dets Tozt iaar;

Candd. med. & chir. Giorling og J. P. Gandil respective til Overstibslæge og Skibslæge, og T. Bøggild til Proviantforvalter og Kbhvtskriver paa Fregatten *Thetis* paa dens Tozt iaar, og

Cand. med. & chir. Nabye til Skibslæge med Overstibslæges Character, og C. Myhre til Proviantregnskabsfører og Kbhvtskriver paa Dampskibet *Hella* paa dets Tozt iaar.

Under 13de Marts ere følgende Officierer udcommanderede:

Til Dampskibet *Vegir*,
Capitainlieutenant C. N. Wulff, Chef; Secondlieutenant
Salbe;

Til Dampskibet *Caroline Amalia*,
Premierlieutenant Goldt, Fører.

Under 14de Marts er udfærdiget Instruction for Sø-Statens
Hverving i Krigstid.

Under 18de f. M. ere følgende Officierer udcommanderede:

Til Corvetten *Valkyrien*,
Capitain Prøssilius, Chef; Premierlieutenant Grove, Se-
condlieutenanterne T. W. Pedersen, S. Garde og Holm.

Til Briggen *Ørnen*,
Capitainlieutenant Muxoll, Chef; Premierlieutenant P. Al-
beck, Secondlieutenanterne A. P. Rothe og Tegner.

Til Corvetten *Najaden*, Bagtskib i Sundet,
Premierlieutenant L. C. C. Tuxen, Secondlieutenanterne
Ravn, Lyders og Bærensen.

Under 19de f. M. antaget Cand. med. & chir. Vøhls til
Skibslæge med Overskibslæges Character og J. Claesen til
Regnskabsfører og Kbhystskriver paa Corvetten *Valkyrien* paa dens
forestaaende Togt;

Cand. med. & chir. Schou til Skibslæge, og C. Busch til
Proviantregnskabsfører og Kbhystskriver paa Orlogsbriggen *Ørnen*
paa dens forestaaende Togt;

samt Lieutenant Hagesen til Proviantregnskabsfører og Ka-
bhystskriver paa Bagtskibet i Sundet, og Krigs-Cancellisecretair Ma-
riager til Proviantregnskabsfører og Kbhystskriver ved Bagtskibs-
stationen i Storebølt Begge for indeværende Aar.

Under 21de f. M. antaget J. S. Vahl til Skibslæge paa
Bagtskibet i Sundet i indeværende Aar.

Under 24de Marts har Hans Majestæt Kongen allernaadigst i Naade entlediget characteriseret Oberlæge P. P. Toft med Pension fra sin Post som Læge paa Batteriet TreKroner, fra 1ste April d. A.

Under 1. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Maanedslieutenanterne for Fremtiden paa Uniformsfrakken skulle bære de for Secondlieutenanterne reglementerede Brandebourgs som Skulder-Distinction.

Under 25de f. M. er Maanedslieutenant Alminde beordret at gjøre Tjeneste som Inspectionsofficier ved Ekipagen paa Nyholm.

Under 26de f. M. er Capitainlieutenant P. Wulff beordret til Chef for Vagtstationen paa Batteriet TreKroner, og Capitainlieutenant J. van Dockum til Chef for Vagtskibstationen i Storebelt.

Under 27de f. M. beordret Reservetchirurg Drachmann at gjøre Tjeneste som Skibslæge paa Batteriet TreKroner i eet Aar fra 1ste April d. A. at regne.

Under 2den April er Premierlieutenant Knudsen beordret til Tjeneste ved Vagtskibstationen i Storebelt.

Under 3die f. M. er Commandeurcapitain Bille beordret at udtræde og Commandeur Krieger at indtræde som Assessor i den under 22de Januar d. A. nedsatte Generalkrigsret.

Under 4de April approberet, som Regel indtil videre, følgende Sæspisetart for de kongelige Skibe (se. medfølgende Tabel.)

Under 9de er Commandeurcapitain Bille beordret at overtage Commandoen over Søstyrken ved Als.

Under 18de f. M. er Sølaartarchivet beordret at modtage og opbevare et af Professor Dr. Böhm i Innsbruck opfundet og hertil sendt Instrument kaldet Uranoscop, hvilket Hans Majestæt Kongen allernaadigst har stienket til Marineministeriets Disposition.

Under 19de f. M. beordret udlagt et Mærke ved Braget af det i Drogden under følgende Peilinger, — Falssterbo Fyrtaarn i D. S. D $\frac{1}{2}$ D. og Sydøst-Hukken af Stevns i S. N. t. B. — $\frac{1}{2}$ B., — sjunkne Bartskib Vulcan.

Under 20de April har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at de Krigsretsdomme ved Sætatens, der ifølge Lovgivningen skulle indstilles til allerhøieste Resolution forinden de maae fuldbyrdes, for Fremtiden, med Generalauditeurens Relation, skulle forelægges Hans Majestæt Kongen af Marineministeren, der har at contrasignere de allerhøieste Underskrifter i slige Sager.

Under f. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst for- mildet den Commandeur S. G. Garde og Commandeurcapitain S. M. Paludan ved Generalkrigsret dom af 13de f. M. for deres ved Expeditionen til Ekernfjordeffjord den 5te April f. M. udviste Forhold idømte Straf, — til Fæstningsarrest i 1ste Grad, for Først- nævnte i sex Uger og for Sidstnævnte i tre Maaned, at udstaae i Citadellet Frederikshavn, og isvrigt stadfæstet Generalkrigsrettens Dom. (Om denne Dom og dens Præmisser see foran Jlle- officielle Deel Pag. 134 sqq.)

Under 21de f. M. er Commandeur Garde beordret, indtil videre at fratræde, og Commandeurcapitain Petersen imidlertid at overtage Inspectionsofficiersposten ved Sætatens Drengeskoler.

Under 24de f. M. ere følgende Officierer commanderede til Corvetten *Flora* som Cadetflib:

Capitain C. van Doekum som Chef;

Premierlieutenant Moe som Næstcommanderende;

Premierlieutenanterne Gottlieb og Bruun som Cadetofficierer;

Premierlieutenant G. Tuxen som Lærer i Navigationen.

Under f. D. udfærdiget Bestalling for Capitain Liebmann som Lodsooldermand ved Kallundborg Lodserie og Havnefoged i Kallundborg.

Under 25de f. M. udfærdiget Interims-Reglement og Tart for et Lodserie i Bogenfse.

Under 27de f. M. er Premierlieutenant S. Lund beordret til Tjeneste som Inspectionsofficier ved Equipagen paa Nyholm.

Under f. D. antaget Cand. med. & chir. J. S. T. Lindorff til Skibslæge, og L. Wiberg til Proviantregnskabsfører og Rahyskriver paa Corvetten *Flora* paa dens forestaaende Togt.

Under f. D. udfærdiget Interims Reglement og Tart for et Lodseri i Grenaa.

Under 30te f. M. udfærdiget ny Tart for Agger-Canalens Lodserie, hvorved Interimstартen for dette Lodserie af 20de April 1844 nedsættes 25g, forsaavidt Kanalfarten angaaer.

So Spise-Tart for de Kongelige Skibe.

Hver Mand nyder,			Dagene.	Frokost.	Middag.	Aften.
	Til et Maaltid af de Fødevarer, som dertil hører.	3 een Uge eller 7 Dage.				
Fleſt	$\frac{1}{2}$ P	2 P	Søndag	Ollebrød eller Thee, Brød, Smør.	Erter, Fleſt og Brød, Ol.	Brød, Smør, Thee eller Brændeviin, Ol.
Salt Kiød (Drefkiød eller Lammekiød)	1 —	3 —				
Smør (dagl.)	$\frac{1}{8}$ —	$\frac{1}{8}$ —	Mandag	Ollebrød eller Thee, Brød, Smør.	Brød med Smør, salt Kiød og Brød, Ol.	Brød, Smør, Thee eller Brændeviin, Ol.
— til Brød	$\frac{1}{2}$ —	$\frac{1}{2}$ —				
Byggryn til Brød	$\frac{1}{2}$ Dtkr.	$\frac{1}{2}$ Dtkr.	Tirsdag	Ollebrød eller Thee, Brød, Smør.	Erter, Fleſt og Brød, Ol.	Brød, Smør, Thee eller Brændeviin, Ol.
— til Grynſuppe	$\frac{1}{4}$ —	$\frac{1}{4}$ —				
Erter	$\frac{1}{8}$ —	$\frac{1}{2}$ —	Onsdag	Ollebrød eller Thee, Brød, Smør.	Bankebyggs- eller Byggrynſuppe, salt Kiød og Brød, Ol.	Brød, Smør, Thee eller Brændeviin, Ol.
Brød, haardt, til Frokoſt, Middag og Aften, hvergang	$\frac{5}{21}$ P	7 P				
Desuden til Frokoſtmaaltidet, hvad enten det beſtaaer af Ollebrød, eller af Thee og Brød, 4 Dalers Ol	1 Pot	7 Potter	Torsdag	Ollebrød eller Thee, Brød, Smør.	Erter, Fleſt og Brød, Ol.	Brød, Smør, Thee eller Brændeviin, Ol.
— — til Ollebrød	$\frac{1}{2}$ —	$\frac{1}{2}$ —				
Brændeviin	$\frac{1}{8}$ —	$\frac{1}{2}$ —	Fredag	Ollebrød eller Thee, Brød, Smør.	Brød med Smør, salt Kiød og Brød, Ol.	Brød, Smør, Thee eller Brændeviin, Ol.
Eddike til Erter	$\frac{1}{4}$ —	$\frac{1}{2}$ —				
— til Grynſuppe	$\frac{1}{2}$ —	$\frac{1}{2}$ —	Lørdag	Ollebrød eller Thee, Brød, Smør.	Erter, Fleſt og Brød, Ol.	Brød, Smør, Thee eller Brændeviin, Ol.
Salt til Brød	$\frac{1}{2}$ Dtkr.	$\frac{1}{2}$ Dtkr.				
Svedſter til Grynſuppe	2 Lod	2 Lod				
Sirup til dito	2 —	2 —				
— til Ollebrød	2 —	2 —				
Thee (til $\frac{1}{2}$ Pot)	$\frac{1}{8}$ —	$\frac{1}{2}$ —				
Pudderiukker til Thee	$\frac{1}{2}$ —	$\frac{1}{2}$ —				
Extra-Artikler,						
til Anvendelſe i fjernere Sarvande eller paa Stationer, hvor ferſt Kiød og Grønſel, Ol u. ikke er at erholde:						
Henkogte Kiødſpiſer (preserved meats)	1 P					
Frænſt Brændeviin til 1 Pot Grog, iſtedetfor Ol, Pudderiukker dertil	$\frac{1}{8}$ Pot					
Til Saltmadſmaaltiderne, efterſom det paſſer, og naar Forraad habes:						
enten Sennop	$\frac{1}{8}$ Lod					
eller Suurkaal	8 à 12 Lod					
eller Peberrod	2 à 4 —					
eller tørret Grønkaal (ſtudet)	1 Lod					
ſom Søbemaad kogt paa Suul, ligeledes	1 Lod					
og da til Jevning, — Byggryn eller Havregryn	$\frac{1}{2}$ Dtkr.					
eller andre Grønſager, navnlig Løg, til at komme paa Erter eller Søbekaal, i paſſende Forhold, efter Chefens Beſtemmelſe.						

Baade Ollet og Smørret udgives daglig paa eengang.

I Mangel af Fleſt gives 1 Pund ſaltet Drefkiød eller 1 Pund ſaltet Lammekiød iſtedetfor $\frac{1}{2}$ Pund Fleſt; iſtedetfor Erter gives Gryn efter modſtaaende Tart; iſtedetfor 5 Pund haardt Brød — $7\frac{1}{2}$ Pund blødt Brød.

Bed Land eller i Havn, hvor friſke Provisioner ere at erholde, gives Suppe og Kiød ſom Forfriſtning, ſaa ofte Leiligheden tillader det, i Regelen 3 Gange ugentlig, og da altid $\frac{3}{4}$ Pund ferſt Drefkiød iſtedetfor $\frac{1}{2}$ Pund Fleſt, eller 1 Pund ſaltet Kiød. — Paa den ferſte Kiødſuppe gives grønne Urter for een Abſt., $\frac{1}{2}$ Dtingkar Salt, og til Jevning, — $\frac{1}{2}$ Dtingkar Byggryn pr. Mand hvert Maaltid.

Naar i Søen eller paa Stationer, hvor ferſt Kiød ei er at erholde, habes henkogt Kiødſpiſe (preserved meat) i Forraad, ſaa kan ſamme udgives 1 à 2 Gange ugentlig, til Forfriſtning, iſtedetfor de reglementerede Saltmadſmaaltider. 1 Pund preserved meat beſtaaer af $\frac{1}{2}$ Pund Kiød uden Been og $\frac{1}{2}$ Pund Kraftſuppe, der fortyndes med Vand til $\frac{1}{2}$ Pot Suppe pr. Mand.

Naar kun udgives 1 Maaltid Ferſkt om Ugen, træder dette iſtedetfor et Saltkiødſmaaltid; udgives 2 ferſke Maaltider om Ugen, træder det ene iſtedetfor ſaltet Kiød og det andet for ſaltet Fleſt, og udgives 3 Maaltider Ferſkt ugentlig, træde de 2 iſtedetfor ſaltet Kiød, og det tredje iſtedetfor ſaltet Fleſt.*)

Naar baade ſaltet Drefkiød og ſaltet Lammekiød er i Forraad, udgives diſſe Artikler ſtiſteviis ſtrar fra Togtets Begyndelſe.

Her paa Rheden og overalt hvor Omſtændighederne tillade det, gives blødt Brød. Sigtebrød (ſaakaldet Skonroggen) eller Regs udgives til Afverling om Søndagen, naar Beholdning deraf habes.

Grog af Frænſt Brændeviin og Sukker kan udgives en Gang imellem til Afverling med Ol, og ellers i Mangel af denne Artikel.

I varme Climater, hvor 4 Dalers Ol ikke kan holde ſig, gives iſtedet derfor 5 Dalers Ol, Maal for Maal. Naar ſidſtnevnte Sort ellers medgives, bliver Mængden deraf nærmere beſtemt.

Naar Suurkaal, Peberrod, tørrede eller nedlagte Grønſager er medgivet til Forfriſtning, tillaves eller anvendes ſamme ſaaledes, at Maden bliver velſmagende for Mandſkabet. Diſſe Artikler udgives kun tilføjes eller paa Stationer, hvor ferſt Kiød og Grønſel ikke er at erholde.

Thee maa ikke bringes i Kog, men tillaves ved at kommes i det kogende Vand, eller gyde dette paa den.

Lørlingerne og ſaadanne Halvbeſarne, ſom i phyſiſt Henſeende kunne ſættes i Claffe med dem, maae ikke ſaae Brændeviin, hvorimod Mængdens fulde Værdi godtgøres dem i Penge. For den øvrige Deel af Mandſkabet anbefales Brugen af Brændeviin til Aftenſmaaltiderne indſkrænket til enkelte Gange ugentlig: iſtedet derfor gives Mandſkabet Thee.

Naar Extra-Brændeviin udgives, er Mængden $\frac{1}{4}$ Pot pr. Mand.

*) Denne Beſtemmelſe gælder imidlertid kun for indeværende Aar.

Officielle-Deel.
III.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger &c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando &c.

Under 3die Mai 1850 beskikket Hælbefaren af Matroscorpset Nr. 103, Jacob Schiødt, til Havnefoged i Hasle paa Bornholm.

Under 7de f. M. er Secondlieutenant Meldal beordret at afgaae til Eskadren ved Hertugdømmernes Østkyst, for at gjøre Tjeneste ombord i Dampskibet *Ugir*, da den til dette Skib ansatte subalterne Officier, Secondlieutenant Salbe, forretter Adjutantstjeneste hos den Høistcommanderende, Commandeurcapitain Bille.

Under f. D. er Skibmand af Matroscorpset Peter Christian Sengeløv tilfattet Medaillen for Druknedes Redning uden Tilladelse til at bære den; hvilken allernaadigst er ham tilstaaet for i Februar d. A. at have reddet et Fruentimmer fra at drukne ved Kiøbenhavn's Toldbod.

Under 10de f. M. ere følgende Officierer udcommanderede til Corbetten *Diana*:

Capitainlieutenant Holm, Chef; Premierlieutenant G. Tuxen, og Secondlieutenant G. Giødelsen.

Under f. D. antaget C. Mønter til Proviantregnskabsfører og Kbhvstskriver, og

under 11te f. M. Cand. med. & chir. N. T. R. Wolters til Skibslæge paa Corbetten *Diana* paa dens forestaaende Togt.

Under 13de f. M. tilladt Capitain Liebmann at fratræde Godsoldermands- og Havnefogedstjenesten i Kallundborg, naar en Anden er ansat i disse Bestillinger.

Under 14de f. M. ere Maanedslieutenanterne C. Jensen, Schmidt, Branner, L. Hansen og Buemann beordrede at

afreise til Svendborg, for at gjøre Tjeneste paa de derværende Kanonjoller under Premierlieutenant U. Kriegers Commando.

Under 14de Mai er Maanedslieutenant Tegner beordret at gjøre Tjeneste ved Armeens Søtransportvæsen, under Capitain Tegnens Commando, og i denne Anledning ligeledes at afreise til Svendborg.

Under 1. D. antaget Jacobsen til Proviantregnskabsfører og Kbhyskriver paa Dampskibet *Sekla*, istedetfor C. Myhre, der er bestemt til en anden Post. (Sfr. længer hen, Pag. 43.)

Under 15de Mai ere følgende Officierer udcommanderede,

til Linieskibet *Skjold*:

Capitain Secher, Chef; Capitainlieutenanterne Paludan, Møller, Bjelke; Premierlieutenanterne Købe, J. Ulbeck, og Secondlieutenanterne Wrisberg, L. Braag, de Coninck og P. Gjedesen;

til Fregatten *Savfruen*:

Capitain J. A. Meyer, Chef; Capitainlieutenant Meinert, Premierlieutenant Sagen, og Secondlieutenanterne C. Michelsen, Ulrich og Braem.

Under 1. D. er Capitain Tegner beordret at melde sig hos Krigsministeren, for, efter Dennes nærmere Ordre, at lede den active Armees Søtransporter.

Under 16de 1. M. antaget Candd. med. S. A. A. Silfverberg og N. Salomon, resp. til Overskibslæge og Skibslæge, samt Stud. med. E. B. Holst til Underskibslæge paa Linieskibet *Skjold* paa dets forestaaende Togt, samt Cand. med. V. S. A. Rosen til Overskibslæge og Stud. med. C. W. Jørg til Underskibslæge paa Fregatten *Savfruen* paa dens forestaaende Togt; fremdeles, J. Eigved til Proviantforvalter og Kbhyskriver paa Fregatten *Savfruen* paa dens forestaaende Togt.

Under 17de Mai ere følgende Officierer udcommanderede til en Division af 6 Kanonchalouper:

Capitainlieutenant Gottlieb som Chef for Divisionen; Maanedslieutenanterne Winding, Larsen, C. Lund, Rydahl, Saltenfjeld og Ugerskow.

Under 18de s. D. er Skibsfører S. Rothe udnævnt til Maanedslieutenant, og beordret til Tjeneste ved Armeens Søtransportvæsen under Capitain Tegers Commando.

Under s. M. antaget C. Myhre (sfr. foran, Pag. 42) til Proviantsforvalter, og Cand. phil. T. H. Jørgensen til Skibssécrétaire paa Linieskibet Skjold paa dets forestaaende Togt; fremdeles,

Cand. med. L. S. M. Engelsted til Skibslæge og C. S. Rasmussen til Striber og Underproviantregnskabsfører ved en Kanonbaadsdivision.

Under s. D. tilladt Overskibslæge Silfverberg paa Linieskibet Skjold at træde tilbage i sin tidligere Stilling som constitueret Underlæge ved Søetatens Hospital, og i hans Sted antaget Underlæge Hornemann som Overskibslæge paa Linieskibet.

Under 20de s. M. er Skibsfører Schwensen udnævnt til Maanedslieutenant, og beordret til Tjeneste ved Armeens Søtransportvæsen under Capitain Tegers Commando.

Under s. D. er Maanedslieutenant Bechmann beordret til Tjeneste i Corvetten Diana.

Under 21de s. M. er Commandeurcapitain Lubrecht beordret at overtage Commandoen over Stationen paa Fang, og Secondlieutenant Hammer at give Tjeneste ved Stationen.

Under s. D. overdraget Vandmester Andreas Peter Hjorth Ledelsen af Nyboders Vandværk fra 1ste Juni d. H.

Under 22de s. M. er Maanedslieutenant L. E. Tuxen, efter Ansøgning, meddeelt Uffæd af Marinens Tjeneste.

Under 24de Mai er Chefen for Corvetten *Diana*, Capitainlieutenant *Sohn*, beordret at afseile paa en Expedition til Island.

Under f. D. er *Louis Carteron*, Embedsmand ved det franske Marineministeriums Sølaartarchiv, tilstillet Decoration som Ridder af Dannebrogordenens 3die Klasse, hvilken allernaadigst er ham tildeelt, for hans Tjenester ved Gienknytelsen af den tidligere Forbindelse mellem det franske og danske Søfortarchiv.

Under 25de f. M. ere følgende Officierer udcommanderede,
til Dampskibet *Geiser*:

Capitainlieutenant *P. Wulff*, der afgaaer fra Bagtstationen paa Batteriet *Trekroner*, som Chef; Premierlieutenant *L. Krieger*, Secondlieutenanterne *Carstensen* og *P. Solbøll*;

til Batteriet *Trekroner*:

Capitainlieutenant *Kobke*, som Chef ad interim;

til Dampskibet *Agir*:

Capitainlieutenant *Sommer*, som Chef ad interim.

Under 25de Mai constitueret Cand. med. & chir. *C. Witzhusen* som Underlæge ved 1ste Division, medens Underlæge *Gornemann* er fraværende.

Under f. D. antaget *C. Jordan* til Proviantregnskabsfører og Kbhystskriver paa Dampskibet *Geiser* paa dets forestaaende Togt.

Under f. D. er Skibsfører *L. Poulsen*, efter Ansøgning, meddeelt Afsted af Marinens Tjeneste som Maanedslieutenant, med Tilkiendegivelse af særdeles Tilfredshed for udviist Tjeneste.

Under 27de f. M. er Capitainlieutenant *C. A. Wulff* beordret at fratræde Commandoen af Dampskibet *Agir*, samt at begive sig til Armeens Hovedkvarter, for at gjøre Tjeneste hos den commanderende General.

Under 27de Mai ere Skibsførerne Kjerumgaard og Nielsen, samt Styrmand Thorsøe, udnævnte til Maanedslieutenanter.

Under f. D. er Maanedslieutenant Suckow beordret til Tjeneste ombord i Dampskibet Geiser.

Under 28de f. M. er Premierlieutenant O. W. Skibsted beordret at fungere som Underskimester ved Skadren paa Hertugdømmernes Distrikt.

Under f. D. antaget Cand. med. H. L. Bech til Skibslæge med Overskibslæges Character paa Dampskibet Geiser paa dets forestaaende Togt.

Under 29de f. M. resolveret, at Lodstationen ved Plus indtil videre inddrages, saaledes at de der forefaldende Lodninger udføres af Lodserne ved Lund og gamle Skovridergaard.

Under 7de Juni bestemt, at det af Bagerbæsenet hidtil brugte Mærke, — et grønt Flag holdt vaiende ved et Spyd fra Toppen af en grøn Bagerstang, i Forbindelse med en grøn Tønde, — for Fremtiden skal optages som almindeligt Mærke for sunkne Drag, forsaavidt de ligge udenfor Grundene.

Under 20de f. M. er Garnisonsauditeuren paa Fæstningen Christiansø, Carl Otto Malling, allernaadigst tillagt Overauditeurs Character.

Under 26de f. M. er, for at forøge Nytten af de i Dragden udlagte Vagere derhen, at man i taaget Veir kan skielne den ene fra den anden, resolveret:

at Sandrevsvageren, istedetfor 1 Kost, skal gives 3 Koste,
 - Søndre Nyssebvageren, istedetfor 1 Kost, skal gives 2 Koste,
 - Nordre Nyssebvageren, — 1 —, — — 3 —
 - Svalerumpens —, — 1 —, — — 2 —,
 Alle opadbundne som nu; fremdeles

- at Middelgrundens sydlige Bager, istedetfor 1 Kost, skal gives 3 Koste,
 - — mellemste —, — 1 —, — — 2 —
 - Lufens Bager, istedetfor 1 Kost, skal gives 2 Koste,
 - Holmetungens Bager, istedetfor 1 Kost, skal gives 2 Koste,
 Alle, som nu, nedadbundne,
 og at disse Forandringer skulle iværksættes til næste Foraar 1851.

Officiële - Deel.
IV.

IA

OLICIGIG-DECI

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 1ste Juli har Ministeriet approberet visse Regler for Afbenyttelsen af et ved Sø-Statens Hospital indrettet Siighuus, til hvilket Familierne i Nyboder, saavidt Pladsen tillader det, kunne henføre deres Afdøde indtil Begravelsesdagen.

Under 4de f. M. er Maanedslieutenant Gude beordret til Tjeneste ved Armeens Sø-Transportvæsen.

Under f. D. er Holmens Overeqvipagemester beordret, snarest muligt at foranstalte paabegyndt Arbeidet til Anlægget af et Maskinværksted paa Nyholm, bestemt til Reparation af Dampskibenes Maskiner, overeensstemmende med et af Officieren i Mechanik- og Hydraulikfaget dertil udarbejdet Forslag.

Under 5te f. M. er bestemt, at den paa Stabel staaende Fregat Nr. 40 skal armeres med 30pundige Kanoner, nemlig paa Batteriet 28 Stkr. 15½ Skpds 30pundige og paa Skandse og Bal 16 Stkr. 12½ Skpds 30pundige.

Under 11te f. M. har Krigsministeren, Hans Excellence Generallieutenant v. Hansen, i Marineministerens, Commandeur Zahrtmanns, Sygdomsforfald og ifølge Dennes Anmodning, foreløbigt overtaget Forretningerne som Marineminister.

Under f. D. er Maanedslieutenant Møller beordret til Tjeneste ved Stationen paa Vestkysten af Hertugdømmet Slesvig.

Under 13de er Capitainlieutenant Ipsen beordret til Tjeneste i Fregatten Thetis, istedetfor Capitainlieutenant C. W. Meyer, der for Sygdom er afgaaet fra Fregatten.

Under f. D. er Maanedslieutenant Thorsøe beordret at afreise til Eskadren paa Hertugdømmernes Østkyst for at overtage Commandoen af en Kanonjolle.

Under 14de f. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Commandeurcapitain S. Paludan udløses af den ham ved Generalkrigsretsdom af 13de April d. M. idømte Arrest, efter i 12 Uger at have hensiddet deri.

Under 14de Juli er characteriseret Baadebygger-Mester Henri Jacobsen Richter allernaadigst udnævnt til Baadebyggermester, fra 1ste Januar d. M. at regne, med reglementeret Gage og Emolumenter.

Under 21de f. M. er Secondlieutenant L. Holbøll beordret at afgaae til Eskadren paa Hertugdømmernes Østkyst, for at gjøre Tjeneste som Ordonnans-Officier hos Eskadrechefen.

Under 23de f. M. er Underlærer Binzer udnævnt til Overlærer, og cand. theol. Secondlieutenant T. Thaning til Underlærer ved Sætatens Drengeskoler, i Anledning af Overlærer Top's Befordring til andet Embede.

Under 26de f. M. ere Premierlieutenanterne C. Hedemann og Wilde beordrede til Tjeneste ved Armeens Transportflaade.

Under 27de f. M. bifaldet, at af de til Land-Statens Disposition stillede 6 af Sætatens paa Bortpenge staaende Læger, Overstibslæge Silfverberg, Stibslæge Struckmann og Understibslæge Beck ansættes ved Marinelazarethet i Flensborg, den Første som Overlæge og de to Sidste som Underlæger.

Under 29de f. M. er truffet Foranstaltning til, at der paa Sætatens Hospital i Nyboder optages saa mange Saarede af Landetaten som Pladsen maatte tillade.

Under f. D. er Maanedslieutenant Bjørn beordret til Tjeneste ved Stationen paa Slesvigs Vestkyst.

Under f. D. bifaldet, at Stud. med. Gerber ansættes som Underlæge ved Marinens Feltlazareth i Flensborg, istedetfor Stud. med. Struckmann, der er bleven constitueret som vagthavende Læge paa Holmen, istedetfor Læge Wellejus i Dennes Sygdom.

Under 31te f. M. er det, ifølge allerhøieste Bemyndigelse, overdraget Generaladjutanten, Capitain Irmingier, i Krigsministerens

Erklærelse, under Dennes An- og Tilsvær at lede de ved Marine-
ministeriet foreskaldende Forretninger, og underskrive paa Ministe-
rens Begne.

Under 1ste August ere følgende Officierer beordrede til Damp-
skibet *Gertha*, armeret og bemandet som Krigsskib: Capitainlieu-
tenant Sommer som Chef, Secondlieutenant Koepstorff og
Maanedslieutenant Rander. Premierlieutenant Agerfrow er
beordret til Chef for Dampskibet *Wgir*, istedetfor Capitainlieute-
nant Sommer, og midlertidigen at overtage Commandoen af
Dampskibet *Gertha*.

Under 1. D. er Premierlieutenant S. Lund beordret til Tje-
neste paa Batteriet Trekroner, istedetfor Premierlieutenant Ager-
frow, og som Følge deraf at afgaae fra Tjeneste ved Ekipagen
paa Nyholm.

Med allerhøieste Resolution af 1. D. er Krigsraad E. C. Stock-
fleth, Ridder af Ddg., efter Ansøgning, entlediget i Naade og
med Pension fra sin Post som Fyrinspecteur i Slagen, fra 1ste
September d. A. at regne.

Under 2den 1. M. er Secondlieutenant W. J. Pedersen
beordret til Tjeneste ved Ekipagen paa Nyholm.

Under 1. D. antaget Cand. med. & chir. S. B. Wester-
gaard til Skibslæge med Overskibslæges Character paa Damp-
skibet *Gertha* paa dets forestaaende Togt.

Under 3die 1. M. ere Maanedslieutenanterne Thiesen, Al-
minde og C. G. Hansen beordrede at gjøre Tjeneste som In-
spectionshavende ved de i Flaadens Reie liggende Orlogsskibe med
Krigsfanger, og Maanedslieutenanterne S. J. Jensen og Rjæ-
rumgaard at gjøre Tjeneste ved Ekipagen respectibe paa Ny-
holm og Gammelholm.

Under 4de 1. M. er Chefen for Corvetten *Flora* beordret
at lade de Officierer og Cadetter, som ikke behøves til Tjeneste om-
bord, afgaae iland for at begive sig til Sønderborg til Tjeneste
ved Eskadren.

Under 8de August er Commandeurcapitain S. A. Paludan, ifølge allerhøieste Resolution, beordret at fungere som militair Gouverneur paa Den Fehmern, og er Secondlieutenant Schirwe beordret at forrette Tjeneste som hans Adjutant.

Under f. D. antaget Cand. pharm. J. C. S. Groth til Underskibslæge paa Linieskibet Skjold, og Stud. med. P. W. Topp til Underskibslæge paa Fregatten Thetis, istedetfor Skibslæge Gandil, der, paa Grund af sin Helbredstilstand, maa fratræde Tjenesten.

Under 10de f. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst bevilget Commandeur Zahrtmann den af ham, paa Grund af Sygdom, ansøgte Dimission som Marineminister, samt foreløbigen overdraget Capitain Irminge at overtage ad interim Marineminister Portefeuillen.

Under 14de f. M. ere 8 Kanonchalouper beordrede udrustede og bemandede.

Under f. D. ere følgende Officiere beordrede til en Division af 6 Kanonbaade:

Capitainlieutenant L. Wulff som Chef, Premierlieutenant Dunsfeldt, Maanedslieutenanterne Stage, Tvede og Thiesen.

Under f. D. er Maanedslieutenant Thygesen beordret til Tjeneste som Inspectionshavende ved Fangeskibene, istedetfor Maanedslieutenant Thiesen.

Under f. D. er det paa Ministeriets allerunderdanigste Forsøg, allernaadigst bifaldet:

at der ikke tilstaaes Dragørs, Kiøbenhavns og Helsingørs Lodserier Erstatning paa Grund af den ifølge allerhøieste Resolution af 11te December 1845 paabudne Mærkeformerelse, og

at Lodsernes Antal ved bemeldte Lodserier forbliver uforandret.

Under f. D. ansat Reservecirurg Clementsen til Skibslæge med Character af Overskibslæge, og J. Gottrup til Proviantregnskabsfører ved en Division Kanonbaade.

Under 16de f. M. er Secondlieutenant Lund, efter at være

afgaaet fra Dampskibet *Waldemar*, beordret at overtage Commandoen af 2 Kanonbaade.

Under 17de August er Maanedslieutenant *Warming* beordret til Tjeneste ved Ekipagen paa *Nyholm*.

Under 18de s. M. er Secondlieutenant *Schmidt* beordret til, paa Grund af Lieutenant *Lunds* Sygdomsforfald, at afløse Denne i Commando af 2 Kanonbaade.

Under 19de s. M. er Premierlieutenant *S. Lund* beordret at afgaae fra Batteriet Trekroner og overtage Commandoen af den armerede Dampbaad *Vildanden*, der af Postvæsenet er overladt til Marinens Brug, og er Maanedslieutenant *Petersen* beordret til Tjeneste i samme Dampbaad.

Under 24de s. M. ere Capitainerne *Liebmann* og *Næser* samt Capitainlieutenant *Normann* beordrede at deeltage i Bagtjenesten paa *Nyholms* Hovedbagt.

Under s. D. ere Cadetunderofficiererne *Viggo Grove* og *Julius de Lancy Pedersen* allernaadigst udnævnte til Secondlieutenanter i Søetaten, Førstnævnte med den ham ved allerhøieste Resolution af 23de September 1849 reserverede Anciennetet foran Secondlieutenant *de Coninck*.

Under s. D. er Cadet *Carl Ludvig Wolff* avanceret til Underofficier ved Søcadetcorpset.

Under s. D. har Ministeriet samtykket i, at der til et Locale heri Staden for 100—120 Cholerapatienter leveres de fornødne Hospitals-Rekviziter fra Søgæsthuset, og at to af Sætatens Læger paatage sig det der fornødne Lægetilsyn, — Alt imod at Stadens overordentlige Sundhedskommission forpligter sig til at optage Sætatens eventuelle Cholerapatienter i Stadens Cholera-lazareth.

Under 26de s. M. er Capitainlieutenant *C. N. Wulff* udnævnt til Chef for Briggen *Mercurius*, der er bestemt til at udsendes til Stationen i Vestindien, og er i hans Sted Capitain

Dirckinck-Holmsfeld beordret til Tjeneste ved den active Armees Hovedkvarter.

Under 26de August er Chefen for Linieslibet **Skjold**, Capitain **Secher**, beordret at indlægge Linieslibet til Holmen, samt derefter at overtræde som Chef paa Fregatten **Dronning Maria**, og bemande denne med Folk af Linieslibets Besætning.

Under f. D. er Premierlieutenant **C. Sedemann**, efter at være afgaaet fra Armeens Transportflaade, beordret til Tjeneste paa Batteriet Trekroner.

Under 27de f. M. bifuldtes, at Preliminaireramen ved Søcadetacademiet afholdes den 29de f. M. og følgende Dage.

Under f. D. er Maanedslieutenant **Baumann** beordret til Fører af Jagten **Karen Knuth**.

Under f. D. har Ministeriet bevilget, at der for det Mandskab af 2den Division som i Munderingsreglementet er henført til 3die Underofficiersklasse og til 1ste og 2den Menigmandsklasse, reglementeres, fra 1ste Januar 1852, blaae Klædes Huer uden Lidse af hvidt Klæde, istedetfor de hidtil reglementerede runde Uldhætte.

Under 30te f. M. er Cadetunderofficier **A. O. Tuxen**, efter Ansøgning, bevilget Afsted fra Søcadetcorpset, og er der ifølge allerhøjeste Resolution af 29de f. M. allernaadigst tillagt ham Character af Secondlieutenant, dog uden Tilladelse til at bære Uniform i Kongens Riger og Lande.

Officiële-Deel.

V.

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Officielle-Deel

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42
Handels-Blatt für die Kaufleute, 1841-42

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger ic.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando ic.

Under 31te August er Capitainlieutenant Sommer beordret til Chef for Dampskibet *Ugir*, efter at være fratraadt Dampskibet *Sertha*, hvilket Capitainlieutenant Gottlieb overtager som Commandoskib, og er Premierlieutenant Ugerfow beordret til Chef for Dampskibet *Valdemar*.

Under 1. D. ere Secondlieutenanterne Mac-Dougall og Rohde beordrede at afgaae, respective fra Dampskibet *Sella* og Barkskibet *Saga*, til Tjeneste paa Briggen *Mercurius*.

Under 1ste September er Capitainlieutenant Møller og Premierlieutenant J. Albeck beordrede at afgaae iland fra Linieskibet *Skjold*, naar Commandoen flyttes fra dette Skib ombord i Fregatten *Dronning Maria*.

Under 2den 1. M. er Secondlieutenant J. Pedersen beordret at afgaae til Eskadren, for at forrette Tjeneste paa Dampskibet *Saga*.

Under 1. D. er characteriseret Secondlieutenant A. O. Tuxen, der er udnævnt til Maanedslieutenant, beordret til Tjeneste som Inspectionsofficer ved Ekipagen paa Nyholm.

Under 3die 1. M. er Premierlieutenant Seidelin beordret at fratræde Commandoen af Dampskibet *Skirner*, der overtages af Premierlieutenant Petersen, og derefter at forrette Tjeneste paa Briggen *Mercurius*. Premierlieutenant Petersen er beordret at fratræde Commandoen af Dampskibet *Valdemar*, der overtages af Premierlieutenant Ugerfow.

Under 4de 1. M. har Ministeriet beklædt Høibaadsmand af Matroscorpsen Hr. v. Engelbrecht Urengen, til Bodsoldermand og Havnefoged i Kallundborg.

Under 4de Septbr. bifaldet, at den ved Holmen som vagthavende Læge constituerede Stud. med. **Struckmann** beordres til at fungere for Underlæge **Krieger** ved Sø-Statens Hospital, under Dennes Sygdom, og at Stud. med. **Reis** constitueres i **Struckmann's** Sted.

Under 5. D. er Secondlieutenant **S. Lund** beordret til Tjeneste paa Briggen **Mercurius**.

Under 5te s. M. er Capitainlieutenant **Holt** beordret at afgaae til Eskadren for at overtage Commandoen af 4 Kanonbaade.

Under 6te s. M. antaget **S. Schröder** til Proviantregnskabsfører og Kbhvsstriver paa Briggen **Mercurius** paa dens forestaaende Togt til Vestindien.

Under 7de s. M. bestemtes, at 7 Aspiranter, efter Udfaldet af Præliminaireramen iaar, skulle antages ved Søcadetcorpsen.

Under 10de s. M. er Justitsraad, Hovedmagasinsforvalter **Wibe**, udnævnt til Sjoværstriver ved Holmen.

Under 10de s. M. bestemtes, at Linieskibet **Dannebrog** sættes i Vandet den 25de s. M.

Under 5. D. antaget cand. med. & chir. **Ch. L. V. Sibirger** til Skibslæge paa Briggen **Mercurius** paa dens forestaaende Togt til Vestindien.

Under 15de s. M. er det allernaadigst bestemt, at det under Bygning værende Skruedampskib skal gives Navnet **Thor**.

Under 5. D. er constitueret Fyrinspecteur ved Rassehoved-Fyr, **Wilhelm August Saber**, allernaadigst udnævnt til Fyrinspecteur ved bemeldte Fyr med den for Embedet normerede Gage og Emolumenter.

Under 18de s. M. er, ifølge allerhøieste Resolution af 10de s. M., udsferdiget Placat, hvorved Coffardiskibe af 30 Commerce-læsters Drægtighed og derover, der ikke bruge Bods, fritages indtil videre for at erlægge den dem efter Placat af 17de Mai 1810 paahvilende Afgift til Risbenhavn's Bodseti.

Under 27de s. M. er Capitainlieutenant Seilberg beordret at deeltage i Bagttjenesten paa Nyholms Hovedbagt.

Under s. D. er Premierlieutenant J. Albeck og Secondlieutenant G. Gjødelsen beordrede at afgaae til Eskadren for der at forrette Tjeneste.

Under 28de s. M. bestemtes, at Lunettet for Fremtiden udelukkende skal henhøre under Defensions-Commissionens Beskaff, samt at Chefen for Batteriet Trekrøner skal føre Tilsyn med bemeldte Værk, og fra Batteriet afgive den Assistance, som dertil maatte være fornøden.

Under 30te s. M. udfærdiget Special-Reglement og Tært for Nysteds Lodseri.

Under 3die October bestemtes, at det guerinstø Styreapparat anbringes i det under Bygning værende Skruedampskib.

Under 4de s. M. bevilget efternævnte Haandværkere ved Holmen og den tilsvarende Deel af Mandslaget af 1ste Division, i Tidsrummet fra 1ste October d. A. til 31te Marts 1851, forhøiede Timepenge for Fritidsarbejde, nemlig:

for en Formand, Canoneer eller Skibmand, fra 10 til 11 ß for Timen;

for en Haandværker af 2den Klasse, Overconstabel eller Dvarteermester fra 8 til 9 ß for Timen;

for en Haandværker af 3die Klasse, heelt befaren Constabel eller Matros, fra 7 til 8 ß for Timen;

for en Haandværker af 4de Klasse, halvbefaren Constabel eller Matros, fra 6 til 7 ß for Timen;

for en Bolteslager eller Haandværks-, Arsenals- eller Holmens Arbeidsmand, fra 5 til 6 ß for Timen, og overladt Holmens Over-Equipagemester, for det nævnte Tidsrum, at tilstaae dem af 4de Classes Sommermænd, der ere saa due-lige, at det kun er af Mangel paa Vacance, at de ikke ere oprykkede i 3die Klasse, endvidere 1 ß , altsaa tilsammen 8 ß pr. Time for Fritidsarbejde.

Dg bestemt, at, paa de korteste Dage i Vintermaaderne, Arbeidsstiden for Fritidsarbeidet ikke bliver at regne for mindre end 8 Timer.

Under 5te October er Capitain M. Meyer beordret til atter at overtage Forretningerne som Hvervingschef, hvilke interimistisk have været overdragne Commandeurcapitain Solsten.

Under 8de October er Cadet J. C. L. Garboe, paa Grund af Svagelighed, meddeelt Afsked fra Escadetcorpsen.

Under f. D. er det allernaadigst tilladt efternævnte Officiere af Marinen at anlægge og bære de dem af Hans Majestæt Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Ordensdecorationer, nemlig:

Commandeurcapitain Vile, som Commandeur af Sværdordenen,

Capitain Aschlund og Capitainlieutenanterne C. N. Wulff og Sommer, som Riddere af samme Orden,

Capitain L. Suenson og Premierlieutenanterne G. S. V. Wrisberg og Wilde, som Riddere af den norske St. Olavs Orden.

Under f. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret:

Capitain M. Meyer sættes à la suite i Marinen med Extragage, og tillægges Commandeurcapitains Character;

Søstøimesteren, Capitain Michelsen, udnævnes til Commandeurcapitain med det for Søstøimesteren i denne Charge reglementerede Gehalt;

Capitain Tegner udnævnes til Commandeurcapitain med Gage;

Capitain Präfilius oprykker i den for de ældre Capitainer reglementerede Gage;

Chefen for Escadetcorpsen, Capitain van Doekum, oprykker i det for Cadetchefen som Capitain paa ældst Gage reglementerede Gehalt;

Capitain Krenchel oprykker i den for de ældre Capitainer reglementerede Gage;

Capitainlieutenant Rassenberg udnævnes til Capitain paa yngst Gage og til Chef for 2den Div. 3die Comp. som Capitain Krenchel, efter Tour, fratræder;

Capitainlieutenant P. Wulff udnævnes til Capitain paa yngst Gage og Chef for 2den Div. 4de Comp. som Capitain Aschlund, efter Tour, fratræder;

Capitainlieutenanterne Ipsen og Meyer oprykke i den for de ældre Capitainlieutenanter fastsatte Gage;

Premierlieutenanterne Ugerslow og Knudsen udnævnes til Capitainlieutenanter paa yngst Gage, og

Secondlieutenanterne T. W. Pedersen og C. S. Wrisberg udnævnes til Premierlieutenanter.

Alle Gageringer fra 1ste November at regne.

Under 9. October ere, ifølge allerhøieste Commissorium af S. f. M. Commandeur J. Seidelin, Commandeurcapitain Mourier, Chefen for Søcadetcorpsen, Capitain C. van. Doctum, Capitainlieutenant N. L. Tuxen og Bestyreren af Borgerdydsskolen paa Christianshavn, Mag. art. Hammerich, sammentraadte i en Commission for at overveje og gjøre Forslag til den hensigtsmæssigste Ordning af Udgangen til at blive Søofficier.

Under 17de f. M. er Premierlieutenant Groth beordret til Tjeneste som Inspectionsofficier ved Tællervæsenet.

Under f. D. er Fuldmægtig under Marineministeriet, A. Rung, ansat som Regnskabsfører ved Søofficiers-Biblioteket.

Under 20de f. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at der for det kongelige Sølaartærchivs Regning maa påføres dets Bygning en ny Etage;

at et Stykke af Holmens Grund ud imod Størrestrædet overdrages Archivet mod Betaling efter Nutidens gangbare Priser, og at Værdien af den Grund, hvorpaa Archivet staaer og som

tidligere er det overladt fra Holmen, refunderes Svøtaten efter en billig Taxation.

Under 20de October er det allernaadigst tilladt Capitainlieutenant Bøcher, endnu i 1 Aar, fra 1ste Januar 1851 at regne, at fungere som Krydstoldinspecteur ved det forenede Krydstoldvæsen paa Østkysten af Dann ark og Hertugdømmerne.

Under 25de s. M. er Chefen for Vagtstationen paa Batteriet Trekroner, Capitainlieutenant Købke, beordret til, den 1ste November at afgaae fra Batteriet iland med endeel af Bemandingen, efter at have overleveret Commandoen af Stationen til Premierlieutenant L. Hedemann.

Under 28de s. M. er det allernaadigst tilladt Capitain Secher, ifølge hans derom indgivne Ansøgning, at udtræde af Constructions- og Reglerings- Commissionen, og er derhos Capitain L. Suenfson allernaadigst udnævnt til Medlem af Commissionen med Sæde efter sin Anciennitet.

Under 31te s. M. er Secondlieutenant L. Braag beordret til Tjeneste som Inspectionsofficer ved Taffelvæsenet.

Officielle-Deel.
VI.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 3die November er Capitainlieutenant Meinertz beordret at overtage Commandoen af et Corps Søværnepligtige, bestemt til Kystvagter i det Slesvigske, og ere Premierlieutenanterne Sagen og Wilde, Secondlieutenanterne L. Michelsen, Schoustrup, L. Braag og de Coninck beordrede at forrette Tjeneste ved dette Corps.

Under 4de s. M. ansat J. Ligtved som Regnskabsfører ved samme Corps.

Under 5te s. M. bifaldt, at Udgifterne for Cuur og Pleie til de Saarede af Land=Staten, der iaar have været eller ville blive indlagte paa Sø=Statens Hospital, maae refunderes af Sø=Dvæstehuset.

Under 7de s. M. er Chefen for Bøtstikstationen i Storebælt, Capitainlieutenant van Doorn, beordret at afgaae fra Stationen den 15de s. M. tilligemed endeel af Bemandingen, efter at have overgivet Commandoen til Capitainlieutenant Knudsen.

Under 11te s. M. er Bøtstikbet Saga beordret oplagt som i Krigstid.

Under 15de s. M. er Maanedslieutenant J. S. K. Schmidt, efter Ansøgning, meddeelt Uffæd af Marinens Tjeneste, fra 1ste December at regne.

Under 16de s. M. foranstaltet, at Soldatbøddommen, fra den 1ste December indtil 1ste April 1851, i Reglen holdes lukket hele Dagen under de sædvanlige Betingelser.

Under 22de s. M. ansat Skibslæge paa Bartpenge Marcus paa den ved Fehmern stationerede Division Kanonbaade, istedetfor Skibslæge Engelsted, som er tilladt at afgaae fra sin Post.

Under 23de Novbr. har Ministeriet tilkiendegivet Commandeur-Capitain Bille sin Anerkiendelse af den udmærkede Intelligents, Iver og Conduite, han ved enhver Leilighed har lagt for Dagen under den ham iaar betroede særdeles vigtige og ansvarfulde Commando som Chef for Eskadren paa Hertugdømmernes Østkyst, og i den Anledning bevidnet Commandeurcapitainen sin Paastionnelse og Tak.

Under 25de s. M. har det behaget Hans Majestæt Kongen allernaadigst at tillade Generaladjutant for Sætatens, Capitain Irmingers, efter hans derom ytrede Ønske, at afgive den ham ad interim overdragne Marineminister-Portefeuille, og har Hans Majestæt derhos allernaadigst udnævnt Chefen for Søcadetcorpsen, Capitain C. L. van Doëum, til Marineminister.

Under 26de s. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst udnævnt Capitainlieutenant S. Paludan til foreløbigen at forestaae Chefsposten ved Søcadetcorpsen, samt til Medlem af den Commission, der er nedsat for at giøre Forslag til den hensigtsmæssigste Ordning af Udgangen til at blive Søofficer, hvilken Commission det allernaadigst er tilladt Capitain C. L. van Doëum, paa Grund af hans Udnævnelse til Marineminister, at fratræde,

Under 27de s. M. ere Secondlieutenanterne L. Holbøll og W. J. Pedersen beordrede at forrette Tjeneste som Inspections-officierer ved Tallelvæsenet.

Under 28de s. M. er Secondlieutenant Salbe beordret til, indtil videre at forrette Tjeneste ved Søcadetcorpsen som Cadetofficer.

Under s. D. har Ministeriet resolveret følgende Arrangement og Ansættelse ved Sætatens Drengeskoler, fra den 1ste December at regne, i Anledning af Oberlærer Gardes Befordring til andet Embede:

at Oberlærer P. Jensen oprykker i den for de ældre Oberlærere reglementerede Gage, — Underlærer S. Lyghøft avancerer

til Oberlærer med yngst Gage og cand. theol. J. M. L. Hjorth ansættes som Underlærer.

Under 29de Novbr. er Høibaadsmand og Dannebrogsmænd Jørgen Petersen bestiftet til Havnefoged i Horsens.

Under 7de December er det meddeelt Sætatens Generalauditeur, Conferentsraad Koefoed, at de af ham udarbejdede Udkast til Rettergangslov og Disciplinarlov for Søkrigsmagten med tilhørende Motiver ere af Marineministeren forelagte Landstinget, ligesom de for Land- og Sætatens fælles Udkast til Straffelov for den danske Krigsmagt og Publicationslov, i hvis Udarbejdelse Conferentsraaden har deltaget, af Krigsministeren ere forelagte samme Thing. — Marineministeren har i den Anledning bevidnet Conferentsraad Koefoed sin levende Paastrømmelse af hans Virksomhed ved Udarbejdelsen af disse for Krigsmagten saa vigtige Lovudkast, hvorved Ministeriet har modtaget et nyt Beviis paa Conferentsraadens utrættelige Virksomhed for en tidsvarende Udvikling af Sætatens Love.

Under 9de f. M. er Briggen Ørnen beordret indlagt og desarmet.

Under 10de f. M. er Capitain P. Wulff allernaadigst udnævnt til Medlem af Constructions- og Reglerings-Commissionen med Sæde efter sin Anciennitet.

Under 12te f. M. er, i Anledning af Underlærer A. S. Brandts Ansættelse i andet Embede, cand. theol. J. M. Blicher ansat som Underlærer ved Sætatens Pigeskoler.

Under 13de f. M. er Dampskibet Caroline Amalie beordret oplagt.

Under f. D. er Dampskibet Sella samlede Besætning tilføiende Ministeriets Tilfredshed og Paastrømmelse af deres Tjeneste under dette Aars Campagne, hvorunder Dampskibet Sella i gientagne Fægtninger har tilsviet Fienden væsentligt Afbræk, og under kyndig Ledelse, modig og ufortræden Udførelse, hæderligen har kæmpet imod afgjort Overmagt. ;

Under 19de Decbr. er Commandeurcapitain J. K. Petersen beordret, efter Tour at udtræde, og Capt. J. M. Meyer at indtræde som Medlem i Sv.-Statens Overmunderings-Commission, fra 1ste Januar næste Aar.

Under 21de f. M. er Premierlieutenant Moe beordret at afgaae med et Corps Søfolk til Fehmern.

Under 22de f. M. er Cadetunderofficier Hans Lauritz Magdalous Holm allernaadigst udnævnt til Secondlieutenant i Søetaten med den ham ved allerhøieste Resolution af 24de August d. A. reserverede Anciennitet.

Under f. D. er det allernaadigst tilladt Capitainlieutenant Thulstrup, endnu i 1 Aar at forblive staaende à la suite i Staten under de ved allerhøieste Resolution af 27de December 1848 fastsatte Betingelser.

Under f. D. har Hans Majestæt benaaet Efternævnte med Ordens- og Hæderstegn:

Med Dannebrogsmændenes Hæderstegn:

efterfølgende Riddere af Dannebrogssordenen,

Capitain L. Suenson, Capitainlieutn. P. W. Slensborg og Capitainlieutn. O. S. Lütken.

Med Ridderkorset af Dannebrogssordenen:

Premierlieutenanterne O. W. de Fine Skibsted, A. K. Sedemann og C. Schönheyder, Secondlieutenanterne L. Skibsted og O. C. Hammer, Overstibsløge, cand. med. & chir. W. Rosen.

Med Dannebrogsmændenes Hæderstegn:

Maanedslieutenanterne C. J. C. Winning, S. Salken-
skjold og S. C. Møller, Assistent ved Fabrikstribveriet C. Saag,
2den Div. 1ste Comp. Nr. 12; Maskinmesterne S. Hickins og
J. L. Blom, 2den Div. 1ste Comp. Nr. 60; Tømmerregnskabs-
fører S. Gerner, f. Comp. Nr. 28; Opsynsmænd ved Skibs-

tømlineret J. S. Bjørn, s. Comp. Nr. 26; Skibsbygmestervend
 A. Mogensén, 2. Div. 2. Comp. Nr. 4; Vælebuffetmestervend
 E. W. Holm, 2den Div. 3die Comp. Nr. 72; Grovsmedmester-
 vend J. B. Nielsen, 2den Div. 4de Comp. Nr. 6; Overtano-
 neer P. J. Møller, Artillericorpsset Nr. 15; Høibadsmandene
 S. C. Soug, Matroscorpsset Nr. 16, J. Gerhardt, do. Nr.
 17, L. S. Schiøtt, do. Nr. 8; Styrmændene S. C. Holm af
 Apentåde, S. N. Patent Nr. 31 og S. J. Jansen; Billedbug-
 ger J. P. Selt, 2den Div. 1ste Comp. Nr. 17; Vælebuffet-
 quartiermand T. R. Bjørn, 2den Div. 3die Comp. Nr. 74;
 Underkanonererne A. A. Larsén, Artillericorpsset Nr. 40, P. A.
 Friis, Artillericorpsset Nr. 43, og C. W. Petersén, Artilleri-
 corpsset Nr. 39; Tømmermændene P. S. Schou, 2den Div. 2det
 Comp. Nr. 296, B. S. Grønbeck, 2. Div. 2det Comp. Nr.
 129, O. G. Olander, 2den Div. 2det Comp. Nr. 172, C. L.
 E. Rjøge af Faaborg, S. N. Nr. 107, Patent Nr. 117, og
 C. Andersen, 2den Div. 1ste Comp. Nr. 146; Heelbefaren J.
 B. Grumsén af Ribe S. N. Nr. 28, Patent Nr. 33; Heel-
 befaren S. S. Lehsfeld af Odense S. N. Nr. 16, Patent Nr.
 16; Soldkrydsmatros S. T. Meinerts af Sønderhoe; Skip-
 per S. T. Kruse af Næstved S. N. Nr. 51, Patent Nr. 56, Fø-
 rer af Dampstibet Dragen; Halvbefaren Constabel, P. S. Ander-
 sen, Artillericorpsset Nr. 245; Søvant P. J. Ellei af Augusten-
 borgs District S. N. 21de Løgd Nr. 7, Patent Nr. 297.

Under 22de Dec. har Hans Majestæt benaadet Efternævnte
 med Ordens- og Hæderstegn:

Med Ridderkorsset af Dannebrogssordenen:

Apotheker Nagel i Høier.

Med Dannebrogsmændenes Hæderstegn:

Risbmand Johnsen i Nordby, Færgebestyrer Kolvig i
 Nordby, Sognesoged Jepsén paa Føhr, og Fastlods S. Thuren
 paa Læsø.

Under 23de December er Cadet **L. E. A. Mac Dougall** avanceret til Underofficier ved Søcadetcorpset.

Under f. D. er, i Anledning af Overlærer ved Sætatens Drengeskoler **Binzers** Befordring til andet Embede, Underlærer **P. C. S. S. Jensen** udnævnt til Overlærer, og cand. theol. **C. J. S. Sog** ansat som Underlærer ved Skolerne.

Under 24de Decbr. er Secondlieutenant **W. Michelsen** beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficier ved Søartilleriet.