

Nyt Archiv for Søværnet.

Udgivet

af

N. Høng,

Fuldmægtig under Marineministeriet.

Anden Række.

Sjette Bind.

København.

Trykt paa Udgiverens Forlag
hos P. G. Brill.

1851.

1911

Journal for 1911

1911

1911

1911

1911

1911

1911

1911

1911

1911

Indhold

af 6te Bind.

	Side.
Om Farvandene ind til Jyllands Bæstyst, med Hensyn til en eventuel Dampskibsforbindelse med England. Af Capitain-Vieutn. P. Wulff	1
En electrisk Telegraph mellem England og Frankrig	8
Yderligere praktiske Bemærkninger, i Anledning af Capitain N. E. Luren's „fortsatte Bemærkninger om Krigsdampskibe“ (Efr. d. Tidst. 5te Bd. Pag. 387 sqq.). Af Capitain-Vieutenant P. Wulff	14
Doppel-Jerndampbaaden Gemini	21
Strømningerne og Floberne i Mona-Farvandet (mellem Portorico og St. Domingo	23
Den preussiske Marine	26
Antillerne (Sambrero, Anguila, St. Martin &c.)	28, 88
Jern, et fortrinligere Materiale til Bygning af Coffardskibe end Træ,	34
Om Corrosion af Jern, udsat for Indvirkning af Søvand; Galvanisering, et Middel derimod. Anvendelse af galvaniseret Jern til Skibsbrug	41
Om at tage Sigte med Kanoner ombord	45
Metalpropper i Baade	47
Nordpolarexpeditioner for at søge Efterretning om Sir J. Franklin	65, 71, 74, 271
Længdebestemmelse ved Hjælp af den magnetiske Telegraph	75
Nautisk Beskrivelse af Laguna de Terminos (Yucatan)	78
Skibbrud og Redning i Nærheden af Landsend	81
Den hurtigste Reise over Atlanterhavet	84
Udstyken af Palavan	86
Armeen og Marinen under en fælleds Minister, — betragtet fra et nautisk Standpunkt. Af —h—	98
Forretningsfordelingen i det engelske Admiralitet	116
Nøt et Marinellium	120

	Pag.
En Maade at befæste Ankertouget til Skibet	121
Fortsatte Bemærkninger om Krigsdampskibe. Af Capitain-Lieutenant P. Wulff	122
Betænkning angaaende Ordning af Udgangen til at blive Sø-Officier, indgivet til Marine-Ministe- ren af den under 8de Octbr. f. A. i dette Niemed allernaadigst nedsatte Commission	153
Maskernes Placering i Skibe	257
Den nordamerikanske Sø-Nedningskarr; Metal-Nedningsbaade	261
Forgiftelse ved Nydelsen af Gift	267
Guur for giftigt Vid	268
Den østerrigiske Marine	269
Moore's patenterte Vælf-Essents	275
Den korteste og hurtigste Route til Australien	276
Maury's Vind- og Strøm-Kaart	283
Maudslays bevægelige Skru-Propeller	284
Ny amerikansk Yacht	286
J. Jordans nye patenterte Skibbygningsmethode	287
Maade at rebe Marsseil fra Dækket, uden at stifte Folk tilveirs	291
Om Sø-Cadetternes nautiske Uddannelse paa Cadetsskibet; med Hen- syn til den til Ministeriet indgivne Comitébetænkning. Efr. foran, Pag. 153 sqq. Af —h—	292
Om Søofficierernes Afgang til at gøre sig bekendte med Con- structions- og Reglerings-Commissionens Forhandlinger. Af M.	305
Simplificerede Soupre af Urban-Jürgensens Sønners Eta- blissement	306
Om Sundhedsvæsenet ombord paa danske Krigsskibe. Af Søeta- tens Stabslæge, Dr. Mansa	337
Ogsaa et Par Ord om Søcadetternes nautiske Uddannelse paa Cadetsskibet. Af Capitain E. Svensson (Afstrykt af Berl. Tid.)	393
Besvarelse heraf. Af —h—	399.
Om Ordningen af Udgangen til at blive Sø-Officier. Af R—l.	410
Soliteutenants-Selskabet af 1784. Af —h—	417
Nogle Skitser fra Cadetsskibstouren 1851. (Uddrag af et Brev)	436
Om permanente Lynildsædere ombord. Af M	451
Ulois Fordrivelse ombord i Skibe ved Røgning	456
Kiøb-Biskviter (meat-biscuit)	457
Om Handels-Sømandens Underviisning og Prøve i Sverrig. Af Premier-Lieutenant J. E. Luren	459
Nat-Signalsystem	472
Juan de Juca-Stræde	473

	Pag.
En ny Reising for Skibe	479
Svar til Hr. R—l, Forfatteren af Artiklen „Om Ordningen af Ud- gangen til at blive Søofficier. Efr. foran Pag. 410. Af—h—	480
Benjamin Guy Babingtons patenterte Middel mod Steenansamling i Dampkedler	487

Efterretninger for Søfarende:

Midlertidige Fyr paa Østkysten af Slesvig sluttede	48
Flytning af Haffret ved Königsberg til Behrbæmningen . .	—
Indløbet til Riga	—
Farvandet ved Burnham (Bristolers Canal)	49
Galveston Fyrskib forandret Plads	—
Vink for Andvningen af San Francisco	50
Skær ved Vestkysten af Californien	51
Nyopdaget Ø i det Stille Hav	—
Grund i Nærheden af Cap Cruz (Cuba)	52
Nyopdaget Klippe ved Kysten af Nicaragua	—
Forandring ved Bafen ved Stanley (Falklandsøerne) . . .	—
Advarselsskotte paa Minots Rock (Boston)	53
Foranstaltning med Pensyn til Lønderne paa Kysten af Ny- York	—
Fyr ved Peters- og Pauls-Havn	—
Nyopdaget Klippe ved Batavia Næb	54
Mudderbanke ved Malabarkysten (Ada's Banke)	55
Nyt Fyr ved Aken	—
Nyt Fyr ved Madras	56
Farer i Malaccastrædet	59
Skær ved Cap Malabata (Tanger)	—
Vink for Andvningen af Cap Sierra Leona	60
Nye Grunde i Canalen ved Mozambique	—
Vink for Andvningen af Taranaki eller Ny Plymouth (Ny- Seeland)	—
Rocky Cap (Van Diemens Land)	62
Pitcairn Øsland	63
Forandring ved Bagerne i Drogden	135
Fyrskibene Knoben og Trindelen paa deres resp. Stationer .	—
Somærke ved Indløbet til Rigabugten fra Østersøen	—
Somærke ved Indløbet til Cronstads fra Østersøen	136
Nyt Somærke ved Tendra (Sorte Hav)	—
Fyr paa Breakwater (Portland)	318, —
Udstrækning af Naplin Sand (Themsmundingen)	137

	Pag.
Farvandet ved Ameland	—
Nyt Fyr ved Toulon	—
Boie ved Ovarantainehavnen paa Malta	138
Kysten fra Monterey til Columbia River (Californien).	—
Barren i Columbia River (Californien)	140
Klippe i det Stille Hav	142
Anvisning til Indseilingen til Port William (Søfjeldsøerne)	—
Förändring ved Sømærkerne paa Næben ved Batavia	143
Vink for Navigationen paa Yang-tse-kiang	—
Mogadors Havn	146
Fyret ved Verbice	—
Barrier Reef (Olinda Indløb)	147
Fyr paa Cap Agulhas	—
Signalstang ved Agulhas	149
Der og Klipper i det Stille Hav	150
Nedlæggelse af Lampefyre ved Sønderborg	315
Förändring ved Giesferobde Fyr	—
Betænding af det nye Farsand i Nedre Weser	—
Kystfyret ved Schwenningen	316
Förändring ved Betændingen af Harmouth Gateway	318
Nob Sand	320
Nyt Fyr paa Sydkysten af Irland	321
Farsandet i Fumber	322
Boie ved Morte Stone (Bristolers Canalen)	—
— — — Rødt (Bristol)	323
Boie ved Sea Reach (Thamesmunding)	—
Blyth Væde ødelagt	324
Nye Fyrtaarne i Foy Sound	—
Sand Kay Fyr (Florida)	325
De amerikanske Dampskibes Rødsignaler	—
Havnen ved Maroim	—
Blinkfyre paa Cap Pine	327
Skær S. B. for Indfarten af Ny Fjandlands Bank	—
Fyret ved Minots Vedde (Boston)	328
Fyrtaarn paa Cap Latour	—
Grunde ved Bugten af San Francisco	329
Vigtig Bemærkning for Skibe der passer Cap Horn	—
Clipperton Klippe	330
Greptown (Mosquitta)	331
Skær i Nægheden af Labuan	332

	Pag.
Coralrev i Dampierstræde	333
Bugten ved Antiochia	334
Gorters Skær ved Java	335
Skær i Arim Bugt (Guldbysten)	—
Den nye Havn ved Bassa (Liberia)	336
Bager paa Smørstakke Løbet	488
Fyrtaarne paa Nordbotten	—
Forandret Lændings- og Slutningstid for Fyrene nordensfor Stat	489
Indsejlingen til Nalandsøhavet	—
Anviisning med Pensyn til Seven Stones (Scilly)	490
Havnen ved Morecambe (Lancaster)	—
Sizewell Bank (Themsmundingen)	492
Færvandet ved Yarmouth	—
Mule Rock Boie (Sound of Mull)	493
Fyret ved Spurn-Point	494
Fyrstibets Flytning ved Ramsey (Den Man)	—
Rødhavne i England	—
Nyt Fyr i Foy Sound	495
Ny Lønde mellem Abt og Ameland	—
Nyt Fyr paa Cap Santa Maria (Algarbien)	496
Nyt Fyr paa Corfica	—
Fyr ved Crotoi (Somme)	—
Franske Dampskibes Natfignaler	—
Cap Passaro Fyr	497
Grahams Shoal (ved Cap S. Marco paa Sicilien)	—
Fyr paa Den Lagosta	498
Den St. Michael (Azorerne)	—
Den Ruab	499
Ny Bæke ved Bombay Havn	500
Nyt Fyr paa Cuba	—
Brake Sand (Golfstrømmen)	—
Boier ved Indsejlingen til St. Thomas	501
Mærker for Indsejlingen til St. Thomas Havn	502
Koral-Klippe i Indløbet til St. Thomas	503
Williams Island (nyopdaget D i det Stille Hav)	504
Penderbsons Banke	—
Flere atlantiske Banke	505
Fyrtaarn ved Indløbet til Swan River	—
Mazagan Bgy (Nord-Afrika)	506

Officielle Deel.

Liste over Marinens Officierer og Embedsmænd	1
Liste over Flaaden	28
Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marine-Ministeriets Befalinger. — Avancement, Ansættelse, Afgang, Ild-commando ic.	30, 35, 43, 49, 57.

Om Farvandene ind til Jyllands Vestkyst, med Hensyn til en eventuel Damp- skibsforbindelse med England.

Efter at have tilbragt nogen Tid paa Vestkysten af jaavel Nørre-
som Sønder-Jylland, og derefter nogen Tid i England, har det
flaaet mig, hvormeget disse 2 Landes Kyster, saa at sige, hige efter
at komme i mere livlig Samfærdsel end hidtil; men — Naturen
har vanskeliggjort denne Samfærdsel, og Menneffene, idetmindste
paa den ene Side, have kun gjort meget lidet for at overvinde
disse Vanskeligheder; forunderligt nok synes derhos Trangen til
denne Samfærdsel næsten større i England end paa Vestkysten af
Jylland, og det uagtet den største Fordeel sandsynligviis vilde falde
paa Jydernes Side, hvilke, dersom en regelmæssig og kraftig Damp-
skibsfart var etableret, vilde have et fortrinligt Marked for deres
Creaturer, ikke at tale om de mange andre fjernere liggende Fordele.
Saaledes har Nord for Tønning, den allersydligste Havn paa Vest-
kysten, i hele Sønder-Jylland iaar kun været foretaget enkelte Toure
paa Hjerting fra England, og jeg troer een paa Ballum med et
meget lille og mindre hensigtsmæssigt Dampskib „Burgemeister
Hindercooper“. Men det er ogsaa naturligt, at hvor ingen regel-
mæssig Fart er, hvor Landmanden eller Prangeren ikke med Be-
stemthed veed, at han kan faae sine Varer forskibede, der bringer
han dem ikke hen, under Risico af at hans eventuelle Gevinst bliver
fortæret, inden han faaer Væderne solgte. At Trangen til For-
bindelsen synes større i England end i Jylland er imidlertid kun

fordi en Entreprise af den Art forekommer Englændere saa let, at de ikke kunne fatte hvorledes den endnu ikke er i fuld Drivt, og det kan vistnok ogsaa kun tilskrives Savnet af Havne-Anlæg, hvor Indskibningen kan skee med Hurtighed og Sikkerhed, thi — „Tid er Penge“ er de Engellskes Balgsprog; men, disse Anlæg kunne vanskeligen blive anlagte paa Vestkysten af Jylland uden Regjeringens Hjælp, thi Associations-Manden er endnu ikke vaagnet i Danmark.

Denne Hjælp fra Regjeringens Side maatte navnlig bestaae i Havne-Anlæg, Fyr og Mærker, for at lette Ind- og Udslibning samt Seiladsen. Havne-Anlæg og Mudring maatte vel kunne antages snart at ville blive privat Control underkastet, medens Fyr og Mærker vel maatte forblive under Regjeringens mere umiddelbare Varetægt. Spørgsmaalet om, hvor disse Havneanlæg skulde skee, vil da fornemmelig beroe paa Farvandet, og det er nærmest med Hensyn hertil at jeg skal meddele de følgende Data.

De Løb, som med Hensyn til eventuelle Havneanlæg for en saadan Dampskibsforbindelse kunne tages i Betragtning Nord for Tønning, dog med meer eller mindre omfattende Foranstaltninger, ere: Heveren med 20 Fod, Smalbybet med 30 Fod, Listerdybet med 23, Graandybet med 14 og, muligviis, Aggercanalen med 6 Fod, Alt med Høivande.

1) Ved Heveren er den Fordeel, at det er et temmeligt godt Løb med 12 Fod Vand paa Varren med lavt Vand, med adskillige brugelige Ankerpladse, naar man reengang er derinde. Derimod har dette Løb den Mangel, at, uagtet der er anvendt meget betydelige Summer paa Husum-Havn, den endnu ikke er videre, end at den mindste Følge ikke kan passere fra Byen til Rheden med lavt Vand, at der endnu maa anvendes meget betydelige Summer paa at faae udgravet Havnen efter Planen indenfor det nye Dige, og endelig ser man den Risiko, at Farvandet udenfor forandrer sit Løb saaledes, at den hele allerede anvendte Betskning eventualiter kan

ansees spildt. Vil man anvende saa betydelige Summer paa en Havn paa en 50 Mile lang for Havne blottet Kyst, vilde det sikkert være mere i Landets Interesse at vælge et Punkt, som ligger meer end 2 Mil fra den eneste gode Havn der allerede findes paa Kysten, end lade den øvrige Strækning af 48 Mil uden Hjælp for saadanne Foretagender.

2) Det næste Løb Nord for Heveren er Smalddybet, det eneste Løb paa hele Nørre- og Sønder-Jyllands Vestkyst, som har Vand nok for alle Størrelser af Skibe. Vel har Løbets Munding i Tiden forandret sig lidet, men dog ei i den Grad, at det giver grundet Anledning til Frygt for at det skulde blive spærret; det løber nu med fulde 3 Favnes Dybde og derover, op til $\frac{1}{2}$ Mil fra Dagebüll, en meget riig Marstegn, Syd for Lønder og Høyer. En Qvartmil fra Diget er der endnu et Løb, som med lavt Vand har over 2 Favne Vand, og her vilde rimeligen med betydelig ringere Omkostninger end ved Husum, kunne bygges en Dige- eller Holværksbavn; men Løbet er langt og vilde fordrer betydelig forøget Bekostning i Betønding og Fyranlæg. Dersom man vilde bestille eet Fyrskib og eet eller helst 2 Fyr paa Seesand, vilde det blive en fortrinlig Tilflugtshavn og frelse adskillige Skibe og Menneſker. Det Hensigtsmæssigste vilde da formeentlig være at lægge et Fyrskib Nordvest for den nuværende yderste sorte Bunde, saaledes at det, holdt overet med det nordligste (om der var to) af Fyrene paa Seesand, vilde føre ind til Fyrskibet fri af Grundene paa begge Sider. Naar man er ved dette Fyrskib, bringer Coursen N. $\frac{1}{2}$ S. ind i det lige og brede Løb, og begge Fyrene paa Seesand overet maatte betegne naar man kunde dreie N. D. i, eller ogsaa, hvis der kun var eet Fyr paa Seesand, maatte en Peiling sige naar man var i Hovedløbet. Her kan man, med vestlige Vinde finde Ankerplads i Lø af Seesandet, med sydlige Vinde maatte man ved Peiling af Seesandsfyret finde Lø i Syderau, for at afvente Dagen og fortsætte Coursen op til Dagebüll.

3) Det 3die Indløb er Listerdyb; skøndt ei det dybeste, saa dog det reelleste og letteste at søge. Det har ikke under 15

Fod med lavt Bunde, og næsten 4 Favne med høit Bunde; men Barren ligger her saa yderlig, at Nordsøens Bølger vælte lige ind imod den, og Skibe risikere da letteligen med Søgang at hugge igiennem. Imidlertid er dette det eneste Sted paa Vestkysten af Norre- og Sønder-Jylland, hvor der findes Noget som kan kaldes en Tilflugtshavn, da Løbet er saa simpelt at man kan løbe det ind trods Mangel paa Tønder. Nu er her 4; men 4 endnu vilde gjøre Løbet tilgængeligt om Dagen for den mindst practiske, og 2 Fyr vilde gjøre det tilgængeligt om Natten for enhver practisk Sømand.

Er man først inde over Barren, kan man finde Ankerplads paa alle Dybder indtil 14 Favne; men Forskibningsstedet for Drer og andre jydste Producter maatte være paa Østsiden af Løbet til Høyer, ved et Dige, udbygget til henimod Den Jordsand, lidt Syd for Jerpested, eller ud til Løbet tværs for Sydenden af Romø, eller i Nærheden af Ballum. Dette vilde være et Foretagende maaskee noget betydeligere end ved Dagebüll; men et større Terrain vilde vindes derved, da det fjerner sig mere fra det eengang etablerede Forskibningssted, Tønning, og strækker sig høiere op imod Norden, hvor der er sødelig Trang til Udsikningssteder; og endnu en vægtig Grund for at vælge dette Løb er, at, hvadenten der blev anlagt en Havn i Løbene ved Lyst eller ei, bør der paa Lyst-Sand alligevel tændes 2 Ledefyr, for at Skibe, der have faaet en Væger, kunne frelse sig ved at tye ind, endog om Natten. Saa vidt vides, er der projecteret Opsførelse af 2 paa Romø, som muligen vilde lede mere midt i Løbet, men saa fjernt fra Indløbet, at de sjældent med stormende Veir og Rust af S. O. og V., som ere de farlige Vinde, kunne sees. medens 2 paa Lyst ville være meget nærmere den Indløbende, altsaa lettere at see i Tykning, og saaledes ogsaa give tidligere Varsel om Nærheden af Grundene.

Skulde man, — paa Grund af, at et indløbende Skib, ved at holde ind efter 2 Fyr paa Lyst, maatte forlade denne Cours efter Boddet, før det var i Sikkerhed, — ikke finde det raadeligt at placere dem der, da kunde disse, istedetfor paa Romø, sættes paa det

Tørre af „Haffandet“, og derved være den Indseilende omtrent 5000 Alen nærmere.

4) Graadybet har kun en Dybde af 12 Fod med lavt Vand, og Vandet stiger vel ikke mere end 3 Fod, saa at man ei bør gjøre Regning paa at fare derpaa med mere end 10—11 Fod dybgaaende Skibe. Herpaa har, som før nævnt, alt i de senere Aar været lidt Fart med Dampskibe, som Gideren i 1848 og Burgemeister Hindersøoper i 49 og 50, men denne Fart har været saa slap og uregelmæssig, at den maa have lidt af Vanskeligheder for ei at have taget bedre Opsving, og disse Vanskeligheder ere da af samme Slags som i de andre Bøe: Mangel paa Indskibningssted og paa Fyr og Tønder. Saaledes maa f. Ex. hver Stud heises ombord fra Lettere, hvori de først bringes ud til Dampskibene, ogsaa har jeg seet Dampskibet Gideren (et engelsk 60 Hestekraft Skrueskib) staae paa Grund i næsten 3 fulde Dage med en Ladning Ører inde, og dette af Mangel paa Mærke-Tønder. At slike Omstændigheder maae nedstemme Lysten til Farten paa et Sted er iøvnefaldende. Men ogsaa her vilde et Par Ledesvævr paa Skallingen alt hjælpe Skibene saa langt ind, at de kunde afvente Dagen for at søge længere ind, uden Risiko for af Søen at blive kastede iland. Dette er af alle de nævnte Steder det, hvor de færreste Omkostninger vilde bringe et tilfredsstillende Resultat, idet nemlig, enten ved Hjerting eller ved Strandby, en Pælebro, (maaskee af Jern) med tilbørlige Jisbrækkere, vilde være Alt hvad der udfordres for at kunne bringe Væerne ombord. Valgte man Hjerting, vilde man vel for endeel undgaae Jisgangen, og Broanlægget kunde være mindre, men der maatte da anskaffes en Mudder-Maskine som stadig maatte holdes i Gang, da der ikke er mere end 9 Fod ved Hjerting og endog under 9 Fod lidt længere ude; ved Strandby derimod kunde Broen bygges ud til omtrent 2 Favne Vand, maatte da være omtrent 1200 Alen lang, hvoraf de 1000 Alen dog kun paa ikke over 8 Fod, fordetmeste meget derunder, og man vilde have en stor fri Rhed for sig; i det Mindste 2 Fod mere dybgaaende

Skibe kunde søge hertil efter Creatureer, ingen uvigtig Fordeel for en Fart som navnlig har sin Vigtighed i Foraars- og Efteraarsdagene, hvor smaa Skibe altid maae være meget urolige til Creatur-Transport. Havneanlægget blev ved Hjerting eller ved Strandby, maatte Veiene forbedres, Chaussée anlægges til Weile, et Dampskib fare imellem Weile og Kallundborg: og en betvem Postroute vilde saaledes være etableret fra Kiøbenhavn til London — emanciperet fra tydske og hollandske Uordener og Chicaneer. Muligviis vilde hele den norske, svenske og danske Post med Tiden søge denne Wei til London, Lowestoft, Calais, Boulogne og Ostende *cc.*, og paa 3 høist 4 Dage havde man Post i Kiøbenhavn fra England og Frankrig, hvilket nu medtager 5—7; men — uden Fyr, uden Tønder, uden Havneanlæg med Landgangsteder, uden gode Weie eller Jernbaner, indlade civiliserede Nationer sig ei paa at lægge deres Weie herover, isærdeleshed kommende fra de udmærkede engelske og belgiske Weie og Jernbaner. Blev blot en Begyndelse gjort med et Havneanlæg ved Strandby og en god Wei derfra til Weile, kan man være sikker paa, at engelske og danske Dampskibe snart vilde komme igang, et privat Dampskib vilde da absolut søge Routen imellem Kallundborg og Weile, og Tiden vilde da snart udvikle det Øvrige. Dog maatte nogle, 4—6, Tønder ogsaa strax lægges i Graadighed, foruden de som allerede ere der.

5) Det sidstnævnte Løb, Ugger-Canalen, maa jeg tilstaae, skulde jeg ikke have nævnet, naar jeg ikke havde vidst, at der er et Dampskib under Bygning for denne Fart; — men igiennem et Løb af ikke engang altid 6 Fods Dybde at vente at holde en nogenlunde ordentlig Fart igang over Nordsøen, forekommer mig tvivlsomt. Dampskibet kan neppe være beregnet paa at skulle stifte mere end $5\frac{1}{2}$ Fod naar ladet; med Vesten Vind forbyder Brændingen al Fart, og med Østen Vind falder Vandet noget paa Ryften; men den vestlige Vind, antager man, blæser de to Trediedele af Aaret i bore Farvande, og ofte 3—4 Uger i Træk, og i den Tid er der neppe Haab om at Dampskibet skulde kunne passere. De

Smaaagter, som fare herpaa, ligge undertiden 5—6 Uger og vente paa Leilighed til at komme ud; ikke altid fordi Vinden er imod, men fordi Brændingen forbyder dem at gaae ud. Meget skulde det glæde mig, om min Tvivl i denne Henseende viste sig ugrundet.

Men selv om Farten paa Agger lykkedes over al Forventning, saa er Afstanden fra Agger til Tønning saa stor (44 Miil) og Trangen til Handel saadan, at jeg haaber, endnu eet Sted vil ved det Offentliges Opmuntring blive sat istand til at møde det Ønske der er almindeligt i England: at en mere levende Samfærdsel med Sykland maa træde i Kraft; og jeg troer at de tidligere Farter, saavel som den Omstændighed, at det er omtrent Midtpunktet imellem Tønning og Agger, maa bringe til det Resultat, at Graadybet bør foretrækkes, saameget mere, som det er den Vej der frembyder de færreste Vanskeligheder for en fortsat Forbindelse med Hovedstaden, ved at give os en Postroute til det vestlige Europa, som er mindre generet af Is end nogen i Østersøen, og altsaa kan holdes igang senere hen i Vinteren, og endelig er det en Entreprise, som med forholdsmaessig ringe Udgifter kan bringes til et tilfredsstillende Resultat.

Endnu bør her tilføies, at ved Lowestoft i England, nogle Miil Syd for Yarmouth, kun 75 Miil fra Graadyb, er anlagt en ny Havn, efter Eigende, navnlig med Haab om at trække den nordlige Fart dertil, da man undgaaer 20—24 Timers Seilads for at komme til London, hvilken ofte, paa Grund af Taage, kan forlænges til 2 Dage: man kan løbe ind i Lowestoft Nat og Dag, og med 12—13 Fods Skibe lægge lige til Bolværket med lavt Vand, og i 5—6 Timer pr. Jernbane være i London. I Lowestoft er et Skibbyggerie og Maskin-Værksted, saa at alle Fornødenheder strax kunne blive afhjulpne.

Geiser, i Jan. 1851.

P. Wulff.

En electromagnetisk Telegraph mellem England og Frankrig.

I 1849 erholdt Englænderen Jacob Brett, af den franske Regjering, Tilladelse til at nedlægge en submarin electrisk Telegraph ved Cape Grinez imellem Calais og Boulogne, som derefter, med den engelske Regjering^{*)} Tilladelse, skulde gaae over Canalen til Chateauforts Cliff, tæt ved Dover, aldeles paa Bretts Bekostning, at fuldføre inden 1ste Septbr. 1850, alene med 10 Mars Eneret, ifald Forsøget skulde lykkes. Afstanden er 18 Qvartmiil, men Wirerne (7) skulde være 23 Qvartmiil lange, for at kunne oscillere. Senere forpligtede Brett sig til, ved en enkelt Wire og ved ifkun 2 Personers Hjælp, den ene stationeret i England den anden i Frankrig at skulle kunne trykke^{**)} med rene romerske Typer, paa Papir, 100 Telegraph-Bevægelser, hver bestaaende af 15 Ord, indbefattet Adresse og Underskrift, færdig til at afgaae i en Tid af 100 Minuter.

Den 27de August 1850 toge de længe ventede Forsøg paa en sliq telegraphisk Forbindelse mellem Storbritanien og Fastlandet deres Begyndelse ved Hjælp af Metaltraade, nedsendte i Canalen mellem Dover og Calais.

Nr. 1 var Damperen Goliath, klar i Dover Havn med Dampene oppe til at gaae over Canalen med alle nødvendige Apparater ombord og et Mandskab af omtrent 30 Mand, bestaaende af Lodser og Matroser, under Overopsyn af J. Brett og flere Andre. Mellem Hjulene, midt paa Skibet, var en gigantisk Tromle eller Hjul, næsten 15 Fod lang og 7 i Diameter, af 7 Tons' Vægt, (Wirerne af c. 5 Tons og Tromlen af 2 Tons) der var fastgjort i en stærk Stillads eller Gallie. Paa denne Tromle var oprullet

^{*)} Esr. d. Tidsskr. 1ste Bd. Pag. 216, Noten.

^{**)} En Opfindelse af den amerikanske Professor Morse.

omtrent 30 eng. Miil telegraphisk Metaltraad*) indfattet i et Hylster af Gutta - Percha. Det nærmeste Punct, man vilde naae, Cap Grinez, mellem Calais og Boulogne, ligger i en Afstand fra den engelske Kyst af 21 Qvartmiil, saa at der var en Reserve af 9 Qvartmiil Metaltraad, for at kunne slappe den. Hensigten var at dampe ud med en Fart af 5 Qvartmiil i Timen, efterhaanden stikke Traaden ud, og ved Blyklumper, hvoraf der vare nogle Hundrede ombord, at nedtrykke den til Havets Bund. Skibet var provianteret for Dagen, og blev Linien afmærket saa lige som muligt ved en Række Lodsboier med Flag hele Veien. Et Regieringsdampskib laae klart for at agere Lender for Goliath. Forbindelsestraadene vare klare paa Regieringsbrohovedet i Havnen saavel som ved Grinez, op ad Straaningen, 124 Fod over Sømærke. Alt var beredt, da det-pludseligt blev Storm med høi Sø, hvorfor Foretagendet blev udsat til Dagen efter. Nogle mindre Experimenter bleve imidlertid foretagne, som viste Planens praktiske Udforbarhed. En Qvartmiil Traad blev stukken ud fra Kaien til Shakespeares Cliff, og man overbevisede sig om, at Nedsenkningen lod sig udføre. En Meddelelse af følgende Indhold blev sendt giennem 24 Qvartmile Traad: „Trykket ved electrisk Telegraph ombord paa Dampskibet Goliath“.

Den 28de om Morgenens Kl. 10½ lettede Goliath i Havnen med en Besætning af nogle og tredive Mand. Ombord befandt sig Dr. Reid, Hr. C. Wollaston, Crampton, Edwards, Capitain Green og adskillige Videnskabsmænd. Goliath løb ud til Regierings-Kaien med sit telegraphiske Apparat ombord; Veiret og Søen vare rolige og Vinden gunstig. De 30 Qvartmiil telegraphisk Traad, en Tiendedeel Tomme i Diameter og indfattet i et Hylster af Gutta - Percha af en lille Fingers Tykkelse, bleve da forbundne med 450 Alen af samme Traad, der var indfattet i et

*) Metaltraaden af 1 ton. 2 cwts. 1 q. 10½ lb,

Gutta-Percha = 4 — 7 — 1 — 9 R's Bøgt.

Blyrør i Land, for at forhindre den fra at blive bestadiget paa Stranden, og for at sætte Experimentatorerne i Stand til at sende Meddelelser i Land. Skibet dampede ud med en Fart af omtrent 3 til 4 Kvartmiil i Timen, i aaben Sø, i en lige Retning mod Cap Grinez. Foran Goliath gik det kongelige Dampskib Vidgeon, ført af Capitain Bullock, der ledsagede det som Bøds, og som havde sørget for, at den Linie, hvori Seiladsen skulde gaae for sig, var betegnet ved en Række Flagboier over hele Routen mellem den engelske og franske Kyst. Matroserne stak nu efterhaanden Traaden ud over en Skive agterud, og ved hver Certendedeel Kvartmiil fastgjorde de til Traaden firklantede Blyklumper eller Lodder, af en Vægt fra 14 til 24 Pund, for at nedsænke Traaden paa Havets Bund, som paa den engelske Kyst begynder i en Dybde af 30 Fod og senere varierer mellem 100 og 180 Fod, hvilken sidste er den største Dybde man fandt ved Lodning.

Gissener bleve verlede hver Time mellem Herrerne ombord og de oprindelige Dybdebmænd til Foretagendet, d'Hrr. Jacob og John Brett. Den eneste Banskelsighed, man havde ventet paa denne Route, var ved et Punkt midt i Canalen, som de Engelse kalde the ridge og de Franske Le Colbart, mellem hvilket og en anden Ujevnhed, kaldet Varne, dette 17 eng. Miil lang og hint 12, begge godt kiendte af Søfolk, der er en dyb Dal under Vandet, omgivet af Drivsand; her ere Skibene udsatte for Fare, miste deres Ankere og drive, og Fiskerne miste her ofte deres Garn. Paa dette Sted blev imidlertid Traaden lykkeligt nedsænket, og som man troer saaledes, at den hverken vilde komme i Berørelse med Skibsankere, Sødyr eller Fiskene. Resten af Veien blev tilbagesagt heldigt, men langsomt, da Søen blev uroligere eftersom man nærmede sig den franske Kyst.

(Med Telegraph under Vandet rapporteredes:

„Cap Grinez, paa den franske Kyst, Kl. 8½ d. 28de Aug. Eftermiddag 1850.

„Goliath er nyelig ankommet i god Behold, og den fuldstændige

Forbindelse af Traaden under Vandet med den, som efterledes i Dover i Morges, føres nu op ad Klippen. Høflige Hilsener beretles for første Gang mellem Frankrig og England under Canalen og giennem samme.“)

Man har den 28de haft Efterretninger i London fra Paris paa 10 Timer.

Denne Herlighed varede imidlertid kun kort. Den saa heldigt nedscænkede Metaltraad blev overfkaaret mellem Klipperne ved Cap Grinez, hvor den franske Kysts physiske Bestaaffenhed er bleven befunden ugunstig til dens Anbringelse. Al Communication mellem Kysterne standsede. Traaden brast 300 Alen ud i Søen, netop paa det Punkt, hvor den 20 Qvartmiil lange electriske Traad, der var udført fra Dover, forener sig ved et Blyrør, der skulde beskytte den mod Brændingen paa Strandbredden, og som skulde tjene til at føre den op ad Klippen til den telegraphiske Station paa Toppen. Dette Blyrør synes at have været for blødt til at modstaae Søens Bevægelser, og er derved bleven adstilt fra Gutta-Percha-Traaden, som man ansaae for vel forvaret i det. Man opdagede naturligtviis strax Uheldet derved, at den Række af Meddelelser, som havde fundet Sted lige siden den electriske Traad først blev nedlagt, pludseligt ophørte; men det var i Førstningen vanskeligt at udfinde, paa hvilket Sted Traaden var sprungen eller i Uorden. Dette skete imidlertid ved at hale Linen op Stykke for Stykke, og ved denne Velisghed opdagede man, at den ellers var bleven liggende i sin Stilling siden dens Nedscænkelse, som en Følge af de Blylodder, der vare fastgjorte til samme ved hver Sertendedeel af en engelsk Miil. Dette Foretagende blev udført af d'Hr. Brett, Reid, Wollaston og Edwards, som nu ere isærd med at flytte Traaden til et Punct nærmere Calais, hvor man ved Lodning har overbeviist sig om, at der ingen Klipper er, og hvor Kystens Bestaaffenhed er gunstig, samt Afstanden formeentlig kortere. Man antager, at et Jernrør bør anvendes istedet for et Blyrør. Det foretagne Experiment har imidlertid allerede viist, at Gutta-Percha

Belægningen er i Stand til at modstaae Saltbandets Indvirkning,*) at den er vandtæt, og at Lodderne paa Traaden ere tilstrækkelige til at forhindre den fra at rives bort af Strømmen**) og nedsænke den i Sandet.***) Saalænge Traaden var heel, blev der daglig trykt fuldstændige Budstaber med Bretts Trykker-Telegraph i læselige romeriske Bogstaver paa lange Strimler Papir, i Overværelse af mange Franskmænd og Englændere; men man agter ikke at anvende Traaden til Handels- og Avis-Efterretninger, førend den er sat i Forbindelse med Telegrapherne paa Sydost-Banen og den, som nu er fuldendt paa den anden Side Canalen fra Calais til Paris. Hvis det lykkes med den ene Traad, agter

*) En Dr. Jones foreslaaer i Mec. Mag. Septbr. 1850 følgende Methode, for at overtrække Metaltraaden med Gutta-Percha, hvilken han siger at have benyttet med det heldigste Resultat:

Et 6 Tom. langt Glasrør, 1 Tom. i Diameter blev nemlig stillet perpendiculært, aabent oventil, medens den nedre Aabning blev nøie tilluftet med en Kortprop, igennem hvis Midte Traaden blev ført, der skulde overtrækkes. En tyk Gutta-Percha-Opløsning blev nu hældt ned i Glasrøret, til dette var halvfuldt. Traaden blev derefter langsom trukken op igennem Proppen, og Opløsningen overtraf den nu med en paa dens hele Længde jevn Pinde. Enden af Traaden befæstedes til en Spole der stadig ombredtes, og derved vandt Traaden op til et Røgle, og var Afstanden mellem Spolen og Røret saa stor, at Opløsningen paa Metaltraaden blev tør inden den naaede Spolen hvor den skulde oppindes.

**) Strømninger ere vel ikke at frygte for saa dybt ned. I de stærke Strømovefsald i Mississipp i eller Menay findes ingen dybere end 3 eller 4 Favne, og roligt Vand paa 5 Favne.

***) I Mining Journal af 20de Nov. 1850 foreslaaer J. J. Lake at holde Traaden fra Bunden i en vis Høide efter Behag ved Kortstykker i visse Mellemrum, ved Ankere i Bunden i større Mellemrum forsynede med Flagboier, hvorved Bixerne vilde blive lettere tilgængelige, og Hifter og Sofarende vilde af Flagboierne kunne vide hvor Bixerne vare nedsænkede, og holde sig fra den lille Strækning.

man at udføre 20 til 30 endnu, for at have Reserver i Nøds- tilfælde.

Allerede i 1848 erholdt Chr. Blunt Tilladelse til at nedlægge sin submarine electrifste Telegraph imellem Holyhead, Vestpynten af Anglesea og Dublin, over den irske Canal. Telegraph-Wirerne skulde sættes i Forbindelse med Jernbanelinierne der gaae ud fra Irlands Hovedstad, og med Chester- og Holyhead-Jernbane ved Holyhead.

Efter Mec. Mag. Det. 1850 og Lond. News 5te Oct. 1850 ere nu 2 Linier bragte i Forslag for at sætte Irland i Forbindelse med Storbritanien, nemlig een 64 Qvartmiil over St. Georgs-Canalen der er langt friere for Klipper og Skær end Canalen mellem England og Frankrig, fra Holyhead til Kingston og Dublin, (for Passagerer og Gods den korteste fra London til Dublin ad Jernbanen og pr. Dampbaad), og derfra ad den store sydlige og vestlige Jernbane til Cork og Galway, eller een, ligeledes 64 Qvartmile, fra St. Davids Head paa Wales Kyst, til Wexford, Waterford og de yderste vestlige Pynter af Irland til Bærehaven og Crookhaven, de sidste Steder der anløbes af Skibe til Atlanterhavet, og i Mec. Mag. bringes endnu 2 andre Punkter i Forslag, fra Skotland, nemlig Portpatrick i Wigtonshire, 21 Qvartmiil fra Donaghadee i Downshire, og Mull of Cantyre i Argyllshire, 14 Qvartmiil fra Forhead i Antrim, idet formeentlig hele Deiens Korthed ikke er saa væsentlig som Wirernes Construction og Nedlægning, der her fra Portpatrick kun skulle være halvt saa lange

Efter Naut. Mag. Octbr. 1850, agtes en electrifst Telegraph lagt over Mersey imellem Liverpool og Birkenhead m. fl. St.

Yderligere practiske Bemærkninger, i Anledning af Capitain-Lieutenant N. C. Lurens „fortsatte Bemærkninger om Krigsdampskibe“.

Herr Capitainlieutenant Luren har i næstforegaaende Hefte af „Nyt Archiv for Søværnet“, der først nu er kommet mig tilhænde, fortsat sine Bemærkninger om Krigsdampskibe, og søgt at forsvare det Resultat, med Hensyn til Forholdet imellem et Dampskibs Hestkraft og dets Bugseer-Evne, Theorien har bragt ham til, imod det Resultat, som jeg troer, man ad Erfaringens Veie maa komme til, samt bestridt nogle af de af mig fremsatte Meninger om Dampkraftens Anvendelse i Drøtlogsmarinene. Jeg skal tillade mig yderligere at forsvare mine Paaastande.

Idet jeg, som tidligere ytret, ikke kan føre noget theoretisk Beviis imod Hr. Capitainen, kan jeg dog seilighedsvis ikke undlade den Bemærkning: at de 3 Herrer Videnskabsmænd, Capitainen selv, D. S. og Capitainlieutenant Middelboe *) ere indbyrdes uenige desangaaende, idet Capt. Luren opfatter en Formel for Beregningen, hvis Rigtighed bestrides af Capt. Middelboe, og D. S. paa den anden Side betvivler, at man endnu har erholdt Erfaringer nok til at danne nogen Formel hvorefter det kan beregnes.

Grundet paa den Omstændighed, at man ofte seer Seilskibe af samme Drægtighed, Middelspant-Areal og Seil-Areal være meget forskellige i Fart, maa jeg troe, at dette ogsaa maa kunne være Tilfældet, naar den fremdrivende Kraft er Damp, hvad enten denne Dampkraft er placeret i Skibet selv eller i et Bugseerskib, og denne Kiendsgierning synes mig at tale meget for den af

*) Cf. d. Tidsskr. 5te Bd. Pag. 197 sqq., 305 sqq. og 313 sqq.

D. S. fremsatte Anstuelſe. Men ſelv ved at indſcrænke Exemplerne til Dampſkibe, viſer der ſig, troer jeg, meget forſtiellige Reſultater af omtrent ſamme Udgangſtørrelſer. For Exempel, Skirner og Baldemar: Begge have 120 Heſtes Kraft og vel nærligen ſamme Drægtighed og Middelpant, og der er dog betydelig Forſkiel paa deres Fart; ligeledes Agir og Ophelia, hvor maafkee den mindre Maſtine ſtaaer i det ſtørre Skrog, — Middelpantet vil vel nærligen være eens, — og dog er der almindeligen 50 pSt. Forſkiel i Farten til Fordeel for den ſvagere Maſtine. Det ſynes ſaaledes, idetmindſte for den Ukyndigere, at det ikke er tilſtrækkeligt at tage Heſtekraft, Drægtighed og Middelpants = Areal i Betragtning, men at andre Data maae tages med i Beregningen for at komme til et nogenlunde ſikkert Reſultat ad Theoriens Bei. Jeg troer ogſaa, at det Exempel, der er fremsført om det franſke Dampſkib der har bugſeret et Linieſkib paa Breſt Rhed, ikke kan afgive noget Beviis imod det af mig Fremførte, da det vel kan have været et Skib af ſamme Heſtekraft og normal Fart ſom Geiſer, men derfor være meget forſtielligt med Henſyn til mange andre Egenſkaber, navnlig Bugſeer = Evne, hvilket ogſaa beſtyrkes ved at Sideren paa 200 Heſteskraft har bugſeret Skjold med mindre Fart end Geiſer. At iøvrigt Winden, ſelv naar den er tværs, og Forſøget i Breſt gjordes med „friſk Briſe“, maa ſaae endeel Indflydſe paa Bugſeringen, er ſikkert, om ei af anden Grund, ſaa fordi et Seilſkib altid driver endeel mere end et Dampſkib, at altsaa Dampſkibet, derſom det har holdt Winden ret tværs, maa have ſlæbt Linieſkibet tildeels op imod Winden. Hvad der endnu gjør dette Forſøg meget upaalideligt er Localiteterne, thi det vilde være vanſkeligt at finde et Sted med ſaamange forſkiellige Over- og Underſtrømme ſom netop Breſt Rhed. Dette er i den Grad Tilfældet, at, om man end løber en Fjerdingvei den ene Wei, og lige tilbage den modsatte Cours, det dog er meget at betvivle, at man finder den ſamme Strøm, ſom da man paſſerede der ſidſt; hvad der ogſaa ſynes at vidne om Upaalideligheden af dette Forſøg er: at, for Winden, Linieſkibet kun bugſeredes med 4. 7 Miils Fart, medens et Skib med

frist Brise almindeligen vil gjøre omtrent det halve af denne Fart for Rejsningen alene, uden Dampskibs Hjælp.

At Hr. Capitainen derimod bestrider de af mig nævnte Exempplers Betydning, ved Strømmens mulige Virkning, skal jeg, idetmindste for største Delen, imødegaae ved nogle nyere Data hvad Exemplet med Skjold angaaer.

Ved at afsætte Veilinger for Tidsrummet fra vi forlode en Ankerplads, hvorfra vi havde Speiklinten i N. N. N. $\frac{1}{2}$ N. til vi havde Petersdorff i S. W. $\frac{1}{4}$ S. og Marienleuchte i S. t. D., og ved at regne 3 Qvartmiil uden om den yderste 19 Fods Grund udenfor Giedser, (og det vil vel være det Nærmeste vi have taget en saa lidt bestemt Grund som den, med et Linieslib), faae vi paa Kaartet en udseilet Distance af 75 Qvartmiil, udløbet i 14 Timer altsaa omtrent 5 . 4 Miils Fart, Summen af vore Logninger i den Tid var 78 Qvartmiil, altsaa Middelfart 5 . 6. Jeg veed vel, at Strømmen kunde have virket betydeligt herpaa; men da vi forlode Kiøbenhavns Ohed, var der ubetydelig, saagodt som ingen Sønden Bunde; da vi kom til Sønderborg Ohed, var det stille Bunde ogsaa der: det er altsaa ei at antage, at der skulde have løbet nogen Strøm imellem Møen og Fehmervelt. Det havde været Stille de foregaaende Dage og vedblev endnu at være luit indtil 3die Etmaal efter, da vi først fik en Bramseils Ruling. Jeg troer saaledes at man kan antage, at den af mig angivne Fart ikke har været meget urigtig.

Jeg beklager, ikke at have den Journal ved Haanden hvori Touren med Josephine er noteret; skulde den imidlertid omstøde min nærværende Anskuelse eller vidne imod den, skal jeg tillade mig ved Leilighed at komme med Datoer. Linieslibet Skjolds Journal for Juni Maaned 1850 maa kunne afgjøre Spørgsmaalet for dens Bedkommende, da dens Logninger jo ubetvivlelig maae have været udenfor Hjulvandet.

Herr Capitainen fremhæver, at vore Skibe ere stærkt armerede. Vel ere de stærkere armerede end de engelske Dampskibe af

samme Størrelse; men ikke desto mindre troer jeg, at de opnaae i
 Almindelighed nærligen samme Fart som de engelske Dampskibe at
 samme Hestekraft, og engelske Dampskibe af samme Hestekraft som
 vore ere meget svagere Krigsskibe; iøvrigt troer jeg ikke, at man kan
 tilskrive Artilleriet den ringere Fart. Armaturen er en meget ringe
 Deel af Vægten i Skibet: Vægten af Holger Danstkes Kanoner
 tilsammen er kun 2 pCt. af hele Skibets, — kun $\frac{2}{3}$ af Reising
 og Inventarium, hvoraf en stor Deel derimod har et ganske andet
 Rantkeds-Moment end Batteriet. Geisers Artillerie har kun samme
 Vægt som Kul til omtrent 18 Timers Forbrug, og Geiser kan
 med Kulrum og Reserve-Kulsække ialt indtage Newcastle Kul for
 7—8 Etmaal. At denne Bovenvægt iøvrigt ikke synes at være til
 Hindrer for Farten, troer jeg at turde udlede deraf, at da Hella
 og Geiser laae sammen paa Vestkysten sidste Efteraar, maatte Gei-
 ser i rum Sø, hvor der altid var nogen Dyrning, gjøre 2 Slag
 færre med Maskinen pr. Minut end almindelig, for ei at løbe
 Hella forbi, hvorimod, saasnart de kom ind imellem Grundene, Gei-
 ser maatte gaae med fuld Fart for at kunne følge med Hella;
 Geiser var da, ved at have 2 lange 18pdige For, istedeffor den
 60pdige, betyngtet med 6 Skpd. større Bovenvægt end med sin al-
 mindelige Armatur inde, Hella havde ombyttet sin forreste Bombe-
 kanon og 4 lange 24pdige med lange 18pdige og sine korte 24pdige med
 korte 18pdige, og var altsaa lettet for 20 Skpd. Bovenvægt. Hvad
 Indflydelse disse Ombytninger ellers kunne have havt, saa lader de
 ei til, at denne forøgede Bovenvægt har skadet Geisers Fart hvor
 der var nogen Søgang.

I Anledning af at Hr. Capitain Turen bemærker, at Geiser
 synes at have givet tilkiende med tydelige Tegn, at den er for
 svært armeret for et Skib der skal gaae i rum Sø, skal jeg til-
 lade mig at ytre: at dersom Herr Capitainen mener, at de svære
 Vægte, Bombekanonerne, paa Lenderne af det lange smalle og skarpe
 Skrog, have i Søgang forarsaget en temmelig Læffage, da er det
 vel saa, at denne for en stor Deel kan tilskrives disse, — men det er

da egentlig ikke den samlede Vægt af Batteriet, men Fordelingen deraf, som har viist sig skadelig; mener Hr. Capitainen derimod, at de slingrende Bevægelser skulde være blevne voldsommere ved Artilleri-Mængden, da er dette formeentlig en Anskuelse som strider imod den antagne Erfaring, at nemlig et rankt Skib krænger mere end et stift, hvorimod et stift Skib slingrer voldsom mere end et rankt. Jeg troer derfor ikke at Geiser er for svært armeret til at gaae i Nordsøen, men at det er et temmelig lidet Dampskib til at have Station der, da det maa være udsat for at vise lignende Ubehageligheder. At jeg lod lægge Kanoner ned i Lasten, var snarere for at bringe Vægtene mere midtskibs hen end for at faae dem længere ned, men det vilde have været vanskeligt at have dem paa Dækket midtskibs uden at belemsre; havde jeg villet gjøre Skibet stivere, vilde jeg have lagt de lange 18pdige i Lasten istedetfor de korte; men de lange bragtes kun hen hvor Skibet havde meest Børing. Derksom man kunde have bragt Bombe-Kanonen agterfra noget forefter, vilde dette have havt en meget god Virkning paa Skibet.

At Holger Danske er befundet rank, kunde maaskee tilskrives andre Aarsager end netop Artilleristyrken, nemlig de store Jern-Hjullasbebaade med de colossale Jernarme dertil. Saavidt jeg kan domme, ere Holger Danskes Hjullasbebaade ikke ubetydeligt større end et engelsk Orlogsdampskibs paa 350 Hestes Kraft, som først i December laae under Equipering i Woolwich Dock, og Armene med Tilbehør paa Holger Danske i det mindste det 3dobbelte mod hvad de veiede paa dette engelske. Geisers ere endog større og sværere end de paa bemeldte 350 Hestekraft stærke Dampskib. Forholdet imellem Skib og Fartøier er omtrent det samme paa de andre engelske vi der faae. At denne Vægt af 18—20,000 Pund i en Middelhøide af 9—10 Fod over Dækket maa bidrage betydeligt til at gjøre Skibet rankt, kan ikke modsiges. — Kunde man forøge Holger Danskes Artilleristyrke med 30 til 40 procent (3 Bombekanoner) og derhos borttage hine Baade, vilde Skibet dog blive stivere paa Grund af Kanonerne lavere Placering. Hjul-

kassebaadene ville, naturligviis, Skrueskibene undgaae; om de faae Noget, der i deres gode eller slette Virkninger ville remplacere dem ved jeg ikke.

Ved lignende Betragtninger sammenligner Capitain Turen det af ham under Nr. 2 (Estr. d. Idskr. 5te Bind, Pag. 214) foreslaaede Skib med Hjelpestrue mod Holger Danske, og fremhæber, at det, med $\frac{1}{3}$ større Displacement end Holger Danske, fører 703 Centner Skyts, medens Holger Danske kun fører 461. Holger Danske vilde, ved at miste Hjulklasse-Fartøjerne, kunne føre 640 Centner Artilleribægt, forholdsviis endnu mere end Capitainens Nr. 2; men da det er muligt at Holger Danske dog vilde blive for rank, og da dog Hjulskibe i disse Betragtninger, hvad Fremtiden idetmindste angaaer, synes at have været ude af Betragtning, saa troer jeg, det vilde have været rigtigere at sammenligne Herr Capitainens Nr. 2 med det paa Stabelen staaende Skrueskib Thor, og da faae vi Forholdet saaledes: Thor med 32711 Fod — forholder sig til Turens Nr. 2, 41,870 Fod, — som 480 til 614, istedetfor 703, eller 89 Centner mindre, en Differentz af ubetydeligt mere end 2 Kanoner af de $12\frac{1}{2}$ Skpd. 30 Pundingr., hvilket Artilleritab jeg ikke kan nægte, jeg maa vedblive at ansee godt opveiet ved 3 Miils Fart mere. Disse omtrentlige 12 pCt. af Artilleristyrken vilde jeg imidlertid nødig miste fra et Linieskib eller en Fregat, hvis Hovedbestemmelse er at slaas, og hvor det samme Forhold giver en effectiv meget betydeligere Styrke; og derfor anseer jeg Hjelpestruen hensigtsmæssig for dem. For de mindre Skibe, er der saamangen anden Anvendelse, hvor Farten for at udføre deres Bestemmelse eller Maskinkraften for at hjælpe andre Skibe kan være saa vigtig, at jeg troer Dampen der maa være Hovedmomentet.

Underledes kunde det maaskee stille sig, dersom vi, foruden Krigsdampskibene, kunde bygge Dampskibe med udelukkende Hensyn til Kanonbaads og Troppe-Transport, til Ledsagelse af — ikke med Hjelpestrue forsynede — Skibe, hvis Expeditioner ilede, og disse

maatte da ogsaa have Maskineriet beskyttet imod Skud; — men dertil strække vore Finantser vel neppe.

I Henseende til den relative Priis af Skibe med Hjælpestrue, Heeldampskibe og Seilskibe, nærer Capitain Tuxen den Anskuelse, „at de Penge ere bedst anvendte som benyttes til at erholde det der opfylder Hensigten bedst“. Jeg troer man maa forstaae, at dette ligeledes er den Anskuelse, saavel D. S. som jeg have næret; men de af os i den Retning fremsatte Betragtninger synes mig at være en temmelig naturlig Følge, for det Første af Hr. Capitainens Ord, at „et saadant Krigsskib vil være betydelig kostbarere end et sædvanligt Krigsskib af samme Artilleristyrke og Probianteringslid paa Grund af det større Skrog og af Dampmaskinen,“ og for det Andet af, at vi nære en anden Anskuelse om den hensigtsmæssigste Anvendelse af en vis Sum Penge.

Capitain Tuxen vil ikke indrømme, at naar en mindre Stat er indviklet i Krig med en større, den da navnlig maa være betænkt paa at virke med sine Skibe i egne Farvande. Det vil dog vistnok være det der paaligger vort Svæsen først og fremmest: at forsvare egne Havne og Kyster, og navnlig vedligeholde Communicationen imellem Rigets forskellige Dele. Havde vi fremdeles Kræfter tilovers, da kunde vi tænke paa Colonierne, men ei før; thi det vilde ellers muligen være at tabe Alt, for at bjerger den ringere Deel. Endog denne Krig, hvori vi have haft en Fiende med saa yderst ringe Sømagt, har man dog ofte hørt Frygt yttret for, at dette eller hiint Sted var blottet, og det ikke altid af Frygtagtige eller Ukyndige, hvormegit mere da, om vi nogensinde skulde faae Krig med en Nation der havde en Marine.

Et stort Gode er der imidlertid ved disse Dampskibe med auxiliair Skrue, og det er: at, da Maskineriet er saa lidet i Forhold til Skibet, saa vil det være saameget bedre beskyttet imod Skud, heelt nede i Bunden af Skibet, endnu bedre end i Fuldkraft-Dampskibe, om end Skrueskibe; dog taber denne Fordeel sig efterhaanden som Skibet bliver mindre, og Intet garante-

rer endog en Corvet for, at den ei faaer en Kugle ned paa Riøls-
svinet.

Geiser, Januar 1851.

P. Wulff.

Dobbelt-Jerndampbaaden „Gemini“.

(Lond News 28de Septbr. og 5te Octbr. 1850.)

Dette Skib, der er 140 Fod langt mellem Perpendikularerne, Dækket 146 Fod langt, hvert Skrogs Brede $6\frac{1}{4}$ Fod, med 8 Fods Mellemrum mellem Skrogene, i hvilket Skovhjulene gaae, Dækkets Brede 21 Fod, Hvide fra Undersiden af Dækket til Cabstgulsbet $6\frac{3}{4}$ Fod, Dybgaaende $2\frac{1}{2}$ Fod, Drægtighed af hvert Skrog, $27\frac{3}{4}$ Tons Gl. Maal, er bygget af Borrie og bestemt til at fare paa Themsen. Skrogene ere fornemmelig byggede af Jern, og stærkt forbundne ved en Bue af Jernplader og Barduner imellem. Saaledes forbundne frembyde Skrogene et stort Dæk, og der er overflødig Plads for 800—1000 Passagerer. Riølene og Forskavnene paa dette Skib ere ikke anbragte midt paa Skrogene, men henimod Indersiden, hvortil formindstes Sæns Tilbøielighed til at strømme op mellem Skrogene, som ellers er Tilfældet med Tvillingbaade, og hvilket betydeligt hæmmer Farten. Hvert Skrog er afdeelt i 5 Rum ved vandtætte Skodder. Da Bærekraften er paa Yderkanten af Bredden, vil der kun være ringe Tilbøielighed for den til at krænge over naar den er fuld af Passagerer. Den er eens bygget For og Agter, ligeledes har den stor baade For og Agter. Indertimingerne ere fuldere end de ydre, sigtende til at understøtte Bægten af Dækket mellem Skrogene. Den 2 Maskinerier, af Robinson og Russell, ere oscillerende og af 50 samlet Hestekraft. Rieplerne ere tubulære,

— En Prøve paa Themsen i Septbr. mellem Blackwall og et Par Dvartmiil nedenfor Gravesand er løbet tilfredsstillende af. — Spanterne ere af Vinkeljern. Indestfer ere Klædningspladerne ikke førte op til Toppen af Spanterne undtagen midtvejs for Skovhjulene, men ere førte op under Dækket, som en Bue imellem Skrogene. Dæksbjellerne ere af T-Jern, stærkt befæstede til Spantetoppene og midtvejs til det Øverste af Buen. Dæksplanterne ere befæstede til disse Bjeller ved Skruer der gaae igiennem Bjellernes Galge-Ende, og ere calfacterede og gjorde vandtætte paa sædvanlig Maade.

For Enden af Mellemrummet mellem Skrogene ere 2 Friholter af Vinkeljern, een for hver Ende, for at forhindre Vaade o. s. v. fra at komme imellem Skrogene. Dækket er forsynet med Rækværk, med 2 brede Falderebstrapper paa hver Side, hængslede nedenunder til Dækket, og indrettede til at løstes op eller sænkes ved Tridser paa Rækværket.

Øvenover Muffene og Hjulkasserne er et Promenadedæck (hurricane deck), hvor Mattet er placeret, ligeledes forsynet med Bolværk, og udgjør begge Dæck et Fladerum af 2600 Qvadratsod.

Morene, eet For og eet Agter, ere anbragte i Rummet mellem Skrogene: hvert Mor er en Jernplade paa en Stamme der gaaer op til Dækket, denne Stamme er ikke anbragt midt paa Pladen, men paa omtrent $\frac{1}{3}$ af Bredden fra den ene Side, saa at Moret, naar det er frit, stedse vil stille sig efter Skibets Bevægelse.

Strømningerne og Flodtiderne (currents and tides) i Mona-Farvandet.*)

(Naut. Mag. Nov. 1850.)

Den engelske Brig Brazilian, Capt. Power, afgik den 1ste Mai 1850 fra Porto Cabello, bestemt til Ny-York; d. 7de s. M. F.M. Kl. 10 Den Mona isigte; laaber Kuling af S. t. N., overtrukket Veir; gik for fulde Seil. Kl. 6 E. M. peiledes Mona S. $\frac{1}{2}$ N., i en Afstand af 10 Qvartmiil. Ved Solens Nedgang, medens de holdt stadig nordlig Cours, da Cap Engano (Domingo-Lodsernes „Punta Espada“*) peiledes N. V., i omtrent 30 Qvartmiles Afstand, og Skipperen derhos meente, at han med en N. t. V. lig Cours skulde passere omtrent 12 Qvartmiil S. for Cap Engano, holdt han Skibet saa nær Vinden som muligt. Skibet stødte omtrent Kl. 4 $\frac{1}{4}$ F. M. den 8de Mai paa et Rev tæt ved Punta Cana, omtrent en Qvartmiil fra Kysten, da Cap Engano peiledes i N. N. O., i omtrent 4 $\frac{1}{2}$ Qvartmils Afstand. Strømmen havde saaledes lidt efter lidt forsat Skibet fra N. t. O. til N. V.

Den engelske Consul paa Domingo, der fra St. Domingo Havn begav sig til Cabo Engano i denne Anledning, mødte en stærk Strømning som han nærmede sig Saona Den, der forsatte ham N. V. t. V. hen med 2 Qvartmile i Timen, og som han kom om Ostenden af Saona og nærmede sig Punta Espada, satte Strømningen voldsomt S. S. V. hen med 2 til 3 Qvartmiles Fart i Timen, saa at de om Morgenens befandt sig 20 til 30 Qvartmiil længer fra Bestemmelsesstedet end Aftenen iforveien.

Briggen Brazilian traf først N. V. t. V.-Strømningen, som

*) Saaledes benævnet efter den lille Ø midtvejs imellem S. V.-Enden af Porto-Rico og S. O.-Enden af San Domingo.

**) Ligesom Punta-Espada i Portene er samme Lodser „Cabo Rafael“.

lidt efter lidt umærkeligt satte den ind mod Kysten; altsom Floden skiftede, sagtnedes dens Løb, og istedetfor, som Skipperen ventede, ved Midnat at være 12 Qvartmiil østenfor Cabo Engano, var han paa den Tid 10 eller 12 Qvm. sydfør det, og med en Kyst omgivet af Skicer maaskee ikke meer end 7 eller 8 Qvartmiil ilæ. Cap Engano peiledes dengang rimeligviis i N. t. D. i en Afstand af 12 Qvartmiil, og Skibet har derfor været forsat 3 Streger tillubart og har mindstet 20 Qvartmiil i sin Cours.

Flodtiden befandtes af Consulen i de følgende 3 Dage at løbe S. S. V. med $3\frac{1}{2}$ Miles Fart i henimod 9 Timer, og blot i $2\frac{1}{2}$ til 3 Timer N. D. t. N.; den skal imidlertid til andre Tider løbe 6 Timer S. S. V. og 6 Timer N. D., ligesom til andre Tider Ebben skal være stærkere end Floden, da den nordøstlige Flod løber endog med større Hurtighed end den sydbestlige.

Strømmens store Styrke tilskrives Drinocos Opbulmen, idet denne begynder at stige i April, og naaer sin største Høide i August. Den udsletter da sine uhyre Vandmasser langs de sydlige Kyster af de caraimske Øer, rettende sit Centrum mod Forbjerget Point Monzon (paa St. Domingo) S. for hvilket ligge de smaa Øer Beata og Alta Vila. Under Drinocos Oversvømmelser løber N. V. t. V.-Strømningen paa Sydsiden af Porto Rico fra $1\frac{1}{2}$ til 2 Knob i Timen, og idet Strømningen nærmer sig Monaløbet sender den en Masse giennem samme, der fortsætter sit Løb, understøttet af Ebben, til den møder det store Ocean's Flodbolge, og derved faaer en sydbestlig Retning, til hvor den, henimod St. Domingo, ikke længer føler hiin Flodbolges Virkning. Derefter gaaer den over i N. V. t. V.-Strømningen, idet den forbinder Drift og Strøm, og fortsætter sin Cours langs Sydsiden af Jamaica, indtil den caraimske Strøm styrter ind i den mexicanske Bugt.

Den Vandmasse, som denne Strøm forstyrrer i sit Løb mod N. V., foranlediger udentvivl en Indstrømning, hvorved den fra Oceanet kommende Flodbolges Hurtighed forøges, medens den i S. S. V.-lig Retning gaaer giennem Monaløbet.

Fra September til April er Orinoco lav, og lavest i Februar. Paa denne Tid er den nordvestlige Strømning svag, og en stærk Søndenvind i det caraimiske Havs Bassin vil foranledige en Ophobning af Vand, som da mod Nord finder Modstand af Cubas, S. Domingos og Porto Ricos Kyster. Men dette er ikke den eneste Årsag til den sydlige Strømning, der af og til træffes i disse Egne. En Nordenstorm paa Kysten af de forenede Stater eller mellem den 20 og 40° N. Br. og 40 og 60° V. L. trykker Vandet sydester til det træffer den Stranke som de Store Antiller stille for det; Oceanets Bølger rulle derfor med frygtelig Voldsomhed ind imellem Bahama- og Caico-Derne, imellem Cuba og S. Domingo og imellem denne Ø og Porto Rico, idet de tage en østlig Retning saasaa de naae det caraimiske Hav, og derfra S. D. fra Alta Vila langs Kysterne af S. Domingo og Porto Rico.

Det hænder ofte at sliq Strømning forforkter en Reise fra Byen S. Domingo til S. Thomas, 3 Dage. Til saadan Tid træder Flodbølgen tilbage giennem Monalobet med Flodtidens sædvanlige Hurtighed; men fra Den Mona sætter den N. D. henimod den lille Ø Zacheo, tæt ved Porto-Ricos N. V.-Pynt.

Altjaa bør ethvert Skib fra Costa Firma bestemt til de forenede Stater, som agter at gaae giennem Løbene i det caraimiske Hav, tage Årstiden i Betragtning, og imellem April og August anvende den største Forsigtighed ved at passere noget af Løbene fra det caraimiske Hav til Atlanterhavet. Ved at passere Den Mona, vil det altid være sikrest at mindes, at Strømmen sætter ad læ til, undtagen naar det Modsatte observeres.

Denne N. V. t. V.-lige Strømning foreslaaes kaldet den caraimiske Strømning.

Den preussiske Marine.

Den preussiske Flaade bestaaer af:

Seil-Corvetten Amazone med 4 Stkr. korte 24pdige og 8 lette 18pdg. Kanoner. 95 Mands Besætning.

3 Dampfregatter (hvoriblandt Salamander*) hver med 6 Stkr. 25pdige Bombekanoner (= vore 84pdg.).

Dampskibet Preussischer Adler, med 2 Stkr. 25pdige Bombekanoner og 2 Stkr. 32pdige. 87 Mands Besætning.

Dampskibet Danzig, med een kort 24pdig og 2 lette Carronader, med 34 Mands Besætning.

36 Kanonchalouper, hver med een 25pdig Bombekanon og en lang 24pdig Kanon; 65 Mands Besætning.

6 do. Joller, hver med een lang 24pdig Kanon og 20 Mands Besætning.

Efter Bestemmelsen skulde 9 Kanonbaade aarlig udsendes paa et 3 Maaneders Øvelsestogt.

I Sommeren 1850 var det Regjeringens Bestemmelse at bringe Flaaden til:

12 Fregatter, hver med 60 Bombekanoner og med Skruedampmaskine som Hjælpekraft;

10 Damp-Corvetter, hver med 8—12 Bombekanoner;

14 Damp-Aviser, hver med 4—8 Bombekanoner;

5 Skonnerter, hver paa 3—4 Kanoner;

*) Alle 3 byggede i England. Salamander, der er bygget af ny i London til preussisk Marinetienseste og af en ganske egen Construction, har to fra hinanden afslitte Maskiner, hver med sin Storkæde. Roret kan slet ikke sees, da det er aldeles under Bandet. Det fører 6 Kanoner af svær Kaliber, men gaaer kun 6½ Fod dybt, saa at det løber med overordentlig Hurtighed. Rejsen fra England til Svine-münde gjorde det i Slutningen af 1850 med Modvind i circa tre og en halv Dag.

- 5 Øbelses- og Transportflibe;
 36 Kanonchalouper og
 6 Joller.

Den preussiske Marinebataillon skulde bringes til 800 Mand til Besætning af Kanonbaadsflotillen.

Efter Reglementet rangerer:

Capitainer af 1ste Klasse med Oberster i Landarmeen,
 Corvet-Capitainer med Majorer,
 Premierlieutenanter med Capitainer, og
 Secondlieutenanter med Premierlieutenanter,
 Seewehr og Cadetter med Secondlieutenanter af Armeen.

Den preussiske Marine-Uniform, efter General-Ordre af April 1848:

En mørkeblaa Frakke, nøiagtig efter engelsk Façon, med 2 Rader forgyldte Anterknapper foran, saa at den kan knappes heelt op i Halsen; Foret er hvid Silke. Hvid Kaschemirs Vest med en enkelt Rad Knapper. Frakten maa aldrig bæres uden Epauletter. Vide Beenslæder af mørkeblaat Klæde, til fuld Uniform, med $1\frac{1}{2}$ To-bred Guldgallon ned ad Siderne. Mørkeblaa Kappe med 6 Knapper paa hver Side og en lav Krave, saa at Kappen kan knappes heelt op i Halsen. I Tjenesten to Epauletter paa Skulderen. Kaarden, efter engelsk Mynster, med Hefte af Been eller Ibenholt, at bære i et Gææng rundt om Livet. Dolken skal være 17 til 19 Tommer lang, med Ibenholts Hefte og Messingskede i Lighed med et Kors. Epauletterne efter engelsk Mynster, Guld i Bunden med 6 Striber paa $\frac{1}{4}$ To. hver: Commandeurernes med Bullions paa Epauletterne, som de engelske Commodorer, med et Sølv-Anker broderet i Bunden med en Ørn over; Capitainernes ligedan, uden Ørn, men med en Stjerne paa hver

Side af Ankeret for Linieskibs-Capitainer, men Corvet-Capitainernes uden Stjerner. Lieutenanterne: Epauletter af Guldfrindser med broderet Anker og to Stjerner for Premier og 1 for Second-lieutenanter.

Antillerne (Sombbrero, Anguila, St. Martin &c.).

Af Capt. E. Barnett.

(Naut. Mag., Novbr. og Decbr. 1850.)

Medée Rock. Den eneste Fare frembyder Medée Rock, der for ganske nyligt er opdaget. Denne Klippe er næsten rund og en Kabel-længde i Diameter, med 15 Fod Vand ved N. D.-siden og 20 til 25 Fod S. V. for den. Den ligger W. t. N. i en Afstand af $\frac{4}{5}$ Qvartmiil fra Hancock Point, og imellem den og Kysten er 4 Favne Vand. Ved at staae ind i Bugten østerfra, skulde Saddle Hill, tæt ved N. V.-Pynten af Den, holdes aaben nordfor Bluff Point, indtil Round Hill, en iwinefaldende lille skovbegroet Høide paa Kysten i Bugten, er overet med Morne Fortune, da man kan holde af og ankre i denne Linie eller lidt tilluvart af samme paa 4 Favne, med Crole Rock netop aaben nordfor Den. Denne Bugt er ogsaa udsat for de Møllinger der bryde i den sydbestlige Side af Bugten $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Kysten og sætte en stærk Sø ind mod Strandbredden. Fra Round Hill til Byen er Kysten omgivet af et Coralrev, der gjør det overordentlig vanskeligt at lande undtagen ved Østenden af Byen under Vestsiden af Forset Hill, hvor man dog har at vogte sig særdeles for blinde Gliær, der ligge i ringe Afstand. Fra Hancock Point til N. D.-Enden af Den er Kysten reen og kan nærmes med Loddet paa $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand. N. D.-Pynten af Den er omgivet af et Rev der altid kan sees i 2 Kabel-længders Afstand og staaer bradt op,

Orient Bay. Herfra dreier Kystlinien med Et sydefter. 2 Qvartmiil fra N. D.-Pynten er denne Bugt $\frac{1}{2}$ Qvartmiil bred ved Indløbet og 1 Qvartmiil dyb; Indløbet er mellem 2 lave Smaaser, omgivne af tørre Hev; fra den nordligste, Penels, strækker dette sig næsten $\frac{1}{2}$ Qvartmiil ud, udsat for Passatvindens og Havets fulde Styrke, og yder kun Smaastibe og Kystfartsøier Bø. Fra den sydlige Ø er Kysten ureen og farlig indtil udfor Guano Cay, $3\frac{1}{2}$ Qvartmiil N. for Point Blanche. Denne Side af Øen bør man ikke nærme sig indenfor de hosliggende Øers (Mollybeday og Tinteman) Linie.

Guano Cay er en lille Klippeholm, der rejser sig lige op af Havet til en Høide af 100 Fod, $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil N. D. t. D. $\frac{1}{2}$ D. fra Point Blanche og $\frac{1}{10}$ Qvartmiil fra den nærmeste Punkt af Øen. $\frac{1}{2}$ Qvartmiil N. D. derfor ere 2 smaa Klipper lidt over Havfladen, som Søen stedsse bryder over.

Gen and Chikens, en Klump nøgne Klipper der i N. D. og S. B.-lig Retning strække sig næsten $\frac{1}{10}$ Qvartmiil. Den sydvestligste er 15 Fod over Havet, de andre kun 4 eller 5 og bradte til alle Sider, og ligge D. $\frac{3}{4}$ N. næsten 2 Qvartmiil fra Point Blanche.

Mollybeday ligner Guano Cay, og hæver sig bradt op til en Høide af 145 Fod. S. D.-Siden er ureen indtil $\frac{1}{2}$ Qvartmiil ud, og $\frac{1}{4}$ Qvartmiil i D. S. D. er der en lille Klipperebøle lidt over Havfladen. Der er reent Farvand indenfor, ligeledes imellem den og Gen og Chikens, hvilket dog kun bør benyttes i Nødstilfælde.

Tintamarre (Hat and Flat Island) $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil lang i N. D. t. D. og S. B. t. B. og $\frac{1}{2}$ Qvartmiil bred. Hele Øen er omgivet af et Korallrev, undtagen paa Vest siden. Paa N. og Ø.-Siden strækker dette sig knap $\frac{1}{4}$ Qvartmiil ud, men paa Syd siden $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Kysten, og ender ved S. B.-Pynten af Øen. I Sandbugten paa Vestenden er Landingssted, og Smaastibe kunne finde nogenlunde Ankerplads $\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra Kysten

paa 8—9 Favne. Canalen imellem S. B. = Enden af Rebet og Pinal Island Rebet er $\frac{3}{4}$ Qvartmiil bred, men bør ikke benyttes uden absolut Nødvendighed.

Spanish Rock. En lille Coralbanke netop under Havfladen, hvorover Søen bryder, med stiv Ruling, men ellers ikke. Den ligger $1\frac{1}{10}$ Qvartmiil i N. B. fra S. B. = Enden af Tintamarre og $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil i D. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra Østpynten af St. Martin. Fort William (netop synligt ovenover det østre Høiland) overeet med den hvieste Deel af Pinal Island, bærer fri S. D. for det, — S. B. = pynten af Tintamarre overeet med den første Fordybning østerefter i Høilandet paa Vestenden af S. Barth, bærer S. B. for det, og Grole Rock, netop aaben af N. D. = pynten af S. Martin, bærer fri nordenfor. Skibe, der løbe eller krydse giennem Anguila Channel, have altsaa blot at vogte sig for at dække Grole Rock.

Table Rock, en lille Klippe, af Udsende, seet Nord eller Syd fra, som en Sko med Hælen vesterefter. Meen rundtom, og kan gaaes $\frac{1}{4}$ Qvartmiil nær paa Vest siden.

Grouper Rock, en nogen Klippe, $\frac{2}{10}$ Qvartmiil i Giennemsnit hæver sig 146 Fod bradt op af Havet. Fra S. Siden skyder et tørt Klippereb en Kabellængde ud, med et smalt dybt Vand mellem den og de smaa Groupers, ellers kan den overalt nærmes paa $\frac{1}{2}$ Qvartmiil. Canalen mellem den og Table Rock kan befares uden nogen Fare.

Little Groupers, en Klump smaa landløse Klipper, hvoraf den sydligste ligger $\frac{1}{2}$ Qvartmiil S. S. B. for Grouper Island. Saavel paa Øst- som Vest siden ligger en lille Ø, i liden Afstand fra Kyften, med blinde Klipper imellem. En Kabellængde W. for S. = Enden af Den er en meget lille landløs Klippe der netop kommer op over Vandfladen. Der findes Ankerplads paa S. Vest siden med de fremherskende Vinde, men det er ikke tilraadeligt at gaae længer ind i Bugten end midtvejs imellem Enderne af Den, med S. D. = pynten i D. t. S., hvor man kan ligge bekvemt tilankers; nærmere inde ved Høilandet kommer Vinden saa stødeviis og ustadig, at man ved Letningen neppe kan regne paa at falde den

rigtige Rei, og Plads til at manoevrere er der ikke I Nøds- tilfælde kunne imidlertid Skibe gaae tæt ind under den østre Arm og passere vesterfor den lille Klippe vi have nævnet. Godt Landingssted i Sandbugten paa det N. Østlige Hjørne. Den er reen og brad paa alle Sider.

Ship Island (la boulangere) en lille sort Klippes der hæver sig 120 Fod bradt op af Søen, 2 Kabellængder fra en mærkelig pilledannet Klippe (Sail Rock) $\frac{1}{2}$ Qvartmiil østerfor.

Barrel of Beef, en lille firkantet sort Klippe, 10 Fod over Havsladen og bradt overalt, undtagen paa N. V.-siden, hvor den er ureen til 1 Kabellængde ud.

St. Barthelemy. 5 Qvartmiil lang i Ø. og V., fra 1 til 2 Qvartmiil bred. N. og D.-siden af Øen er omgivet af et Korallrev lidt ud, som stedse kan sees. Udfor dette flere Smaager.

Coco-Island, den sydligste af disse Smaager, ligger ret Syd, $\frac{7}{10}$ Qvartmiil fra den bradte høie Klint der danner Østsiden af Ance de Grande Saline, det er en smal Klippes omtrent $\frac{1}{4}$ Dvm. i S. og N., med en lille Klippe tæt Nordenfor. Brad til alle Sider; men det er ikke raadeligt at passere den indenskræ.

Les Roques eller Little Turtle Rocks, $\frac{1}{2}$ Qvartmiil østerfor Coco Island, og næsten $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil S. t. V. fra Østenden af St. Barths, to bradte Smaaklipper tæt ved hinanden, som, da de kun hæve sig 3—4 Fod over Havsladen, ere meget farlige, naar man ved Nattetide gaaer tæt om Øen.

La Tortue, en lille fladtøppet Klippes, $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra N. D.-pynten af Coco-Island, hvormed den staaer i Forbindelse ved en Række deels tørre og deels blinde Klipper, og $\frac{1}{4}$ Qvartmiil N. D. derfor Grenadinerne, en lille Nebbe, to eller tre Fod over Havsladen, brad paa N. D.-siden.

Toc-Vers, en lille spids Klippes, den nordligste af dem vi her omtale. Seet fra Øst eller Vest, ligner dens Nordpynt en høi Pille. Brad paa N.- og Vestsiderne.

Fregatte og Bonhommesøerne, to temmelig høitliggende

Der. Imellem Bonhomme og St. Barths er Farvandet reent $\frac{1}{10}$ Qvartmiil bredt. Det er ikke tilraadeligt at passere sydfor nogen af disse Der.

Sullertopsen, 181 Fod over Havsladen, $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil B. for Gustavia; er et godt Mærke til at finde Indløbet. Reen paa alle Sider og steil, undtagen paa N.-siden, hvorfra en smal, deels tør og deels blind, Klipperevle strækker sig næsten $\frac{1}{10}$ Qv. Miil ud. Længstude findes to smaa steile Klipper, 4 eller 5 Fod over Havsladen.

Gustavia. Havnen er paa S. B.-siden af Øen, $1\frac{1}{2}$ Qv. Miil N. B. for Sydpynnten. Kun den inderste Deel (carenage) kan kaldes en Havn, og det kun for Skibe med 5 eller 6 Fods Dyb- gaaende. Den yderste Deel er en beqvem og sikker Ankerplads under de fremherskende Vinde, men ikke under Orkaner, da den er aaben fra S. giennem B. til N. B., og tilsteder ikke Skibe Udgang der stille mere end 17 Fod; hvorimod de største Skibe ville finde taalelig Ankerplads under Land, fra Klipperne til Vestenden af Øen. Le Carenage er 2500 Fod lang, 650 Fod bred inderst og 400 Fod i den smalleste Deel af Indløbet. Til den ydre Havn eller Ankerpladsen kan man komme ind fra S. D., S. og N. S. D. Canalen er imellem les Saintes og Kysten; les Saintes ere 3 smaa lave Klipper der næsten hænge sammen; fra den vestligste af dem strækker sig et lavt Rev mod Fort Descars Pynt indtil 350 Fod fra Kysten, saa at Løbet indenfor knap bliver 200 Fod bredt, altfor snevert og farligt for Fremmede, især da Vinden under det høie Land er saa foranderlig, at man ikke har sikker Skibsmagt, hvilket ogsaa bør iagttages i de andre Løb, isærdeleshed med stærk Brise nordenfor Øst.

South Channel, imellem les Saintes og les Islettes, to nøgne Klipper, N. og S. for hinanden; fra den sydøstligste Ende af den sydlige Ø strækker sig et Rev med to smaa lave Klipper i $\frac{1}{2}$ Kabellængdes Afstand, og imellem denne Klippe og de nordvestlige Saintes er Canalen kun $\frac{1}{4}$ Qvartmiil bred.

For at gaae ind denne Wei, maa man holde godt østeri, løbe langs ned ad les Saintes i 1 Kabellængdes Afstand, og gaae lige klos om Klippen. Er Vinden N. N. D., vil man sandsynligviis ikke naae Ankerpladsen, og maa derfor holde Skibet godt under Com-mando, saa at man er sikker paa at kunne gaae overstag. Man kan staae benimod Smaagerne uden Frygt; et Rev strækker sig vel lidt over en Skibslængde ud fra N. og D. Siderne, men kan lettelig undgaaes, da den kan kien-des af Vandets Farve. Kommer man tillubart af den, kan man staae freidigt over til Kysten, saa langt som nødven-digt for at komme tilankers. Kan man ikke komme tillubart af Smaagerne, er der Plads nok til at gjøre et kort Slag østerefter; skulde imidlertid Vinden være saa meget nordlig under Kysten, er det bedre for den Fremmede at gaae ind giennem den vestlige Ca-nal, imellem Smaagerne og Kysten, og hvilken er 450 Favnne bred; her er den eneste Fare, der bør søges undgaaet, den ovenfor om-talte urene Grund udfor Nord-Enden af Great Islettes. Kom-mende østerfra kan dette skee ved at passere enten udenfor Sukker-toppen eller imellem den og Smaagerne; vælger man det Sidste, skal man gaae tæt udenom the Baleine, en lille farlig Klippe lige i Vandspeilet, der ligger næsten $\frac{1}{4}$ Dvartmiil N. for Smaagerne, og krydse indefter. Baleinen er bradt opstigende, og Lobet reent mellem den og Smaagerne; men Vinden springer her saa meget om, at man ikke skulde gaae derigien-nem.

Ved at gaae igiennem diæse Canaler, maa man være beredt paa at tage mod de svære Windstød og Blas, der fare giennem Da-sene. Gods er altid at faae. Naar man har passeret Coco Is-land, er Kysten reen og steil til Vestenden af Den. For Smaa-skibe er der Ankerplads i Ance de Saline, ligesledes ved Vestenden af Den i Columbiæ Bay. Hele Nordkysten er omgivet af et Rev igiennem hvilket der er Passage for mindre Skibe ind i Bugten St. Johns.

Øster Dr. Fahlbergs Jagttagelser løber Floden ved St. Bar-thelemy, ved Ny- og Fuldmaane, S. D.; Høivande Kl. 10. 30^m E.M. naar Solen har størst Nord Declination, men kommer i de

følgende Maaneder hvergang 2 Timer tidligere, indtil Solen naaer sin største Syd-Declination da det er Høribande Kl. 10. 30^m F. M., og kommer siden tilbage igien i det samme Forhold. Vindene, der staae temmelig længe, gjøre undertiden en ubetydelig Forskiel. Søen er stedsse lavest, naar Solen er nordligst, og ombendt.

Skibe, der passere imellem St. Barthelemy og St. Martin, bør gaae N. og B. for Table Rock, og de, som ere bestemte til Havnen ved Gustavia, bør for at undgaae Les Noques bringe Sukkertoppen fri sydsfor Den, inden man passerer til Østenden.

Sern et fortrinligere Materiale til Bygning af Coffardiskibe*), end Træ.

S Mec. Mag. for Juli 1850, findes følgende Calcul, d. d. Frenchey, ved Bristol, d. 6te Septbr. 1849:

Til Bygningen i England af et Ege-Skib af 1ste Rang paa 500 Tons udfordres omtrent 700 Tons rubugget Egetrømmer, hvortil Træet i circa 75 Mar har indtaget 12 Acres (circa 9 Tønder Land), og er, som det staaer paa Roden, af over 1200 £ Værdi.

Skrogets Værdi, naar det er klart til at løbe af, er = 6000 £

Eller det raa Materiales Værdi, inden Forarbeid-

ningen, er = $\frac{1}{3}$ = 1200 £

Transport 1200 £

*) Cfr. b. Idskr. 2det Bd. Pag 265 sqq. angaaende Krigsskibe.

Transport 1200 £
 og Arbeidets = $\frac{4}{5}$ = 4800 „
 ————— £ 6000.

Værdien af det raa Materiale i et

Jernskib af samme Størrelse

vilde være omtrent $\frac{1}{2}$ pSt. = 50 £

Arbeidet henimod £ 6000 eller $99\frac{1}{2}$ pSt = 5950 „
 ————— £ 6000

Lige-Skibet kan, efter Middeltal, ikke være

længere end 15 Aar, i hvilken Tid det

5 Gange maatte repareres, à 300 £, . 1500 £
 ————— £ 7500

Solgt som gl. Tømmer vilde udbringes . 250 £ ÷

15) £ 7250

pro anno £ 473

foruden Renter.

Jernskibet kan ansættes at være 20 Aar .. £ 6000

i hvilken Tid det 10 Gange maa repa-

reres, à 100 £, £ 1000

£ 7000

Solgt som gl. Jern, af Værdi . . £ 600 ÷

20) £ 6400

pro anno £ 320

foruden Renter.

Forholdet, som mindst, 3 til 4.

Men Jernskibet kan fremdeles indtage 100 Tons meer end
 Eggeskibet med det samme Displacement, o: $\frac{1}{5}$ Mere, — vil løbe 6
 Dvm. naar Eggeskibet løber $5\frac{1}{2}$ Dv. Mil, eller gjøre ligesaa meget
 i 11 som Eggeskibet i 12 Maaneder, o: $\frac{1}{12}$ Mere, eller fortjene 12
 £ medens Eggeskibet fortjener 11 £.

Jernskibets Reparation medtager i Giennemsnit kun 2 Uger

om Aaret, eller 10 Maaneder hele Tiden. Egeskibet i Giennemsnit derimod 1 Maaned om Aaret eller 15 Maaneder, hele Tiden.

Til Sammenligning meddeles her en Liverpool - Skibbygger J. Graathams Erklæring af 1842, i hvilken Coffardskibe af Jern tillægges Fortrin for Træskibe, og det baade i Henseende til Styrke i Sorening med Lethed; stort Stuverum; Sikkerhed; Hurtighed; Varighed; Oeconomi i Reparationer; Bekostning; Tybgaende.

1) Styrke i Sorening med Lethed; hvorved baade Materialets Styrke og Sammensætningsmaader komme i Betragtning.

Store Skibe ville netop afvise det bedste praktiske Beviis for Jerns Fortrin ved Skibbygning. Ved Træskibe tiltager Banskeligheden i at erholde Material i Forhold til Skibets Størrelse. Hvor ofte har ikke Skibbyggeren de allerstørste Banskeligheder ved at tilvejebringer Tømmer af de forstieilige Bugter! Hvor ofte berøves Landskaber ikke deres ædleste Prydelse paa Grund af de loffende Priser der bydes for de prægtige Egetræer, — som endda hyppig ikke svare til Siemedet! Hvor maa Skibbyggeren ikke søge og søge efter det nødvendige Krumtømmer for at danne Figuren af et Skib med skarpe Bundstokke eller med pludselig afrundet Rimning! Hvor ofte er han ikke nodt til at sammenladske Spanterne, for hvilke han ikke kan finde Tømmer der er stort nok, saa han kunde undgaae sig skadelig Udvei! Og mon det ikke er een af de mange Marsager til at vore Skibbygningsværfter ere tomme, medens vore Havne ere opfyldte af andre Nationers Skibe, hos hvilke der findes større Overflod af Tømmer og et større Udvalg?

Og nu Jernet! hvor er den Skabelon, som vore Smede ikke kunne forme, hvor bizar den end monne være? Gives der vel noget Spantetømmer eller Bjelle saa mægtig, at Jernet dertil ikke skulde kunne findes, og det, om forlanges, uden Ladst? Her er ikke Spørgsmaal om Knaster eller Giede eller Overflæring af Fibre; ikke Tale om ubrugeligt Material eller Sligt. Hver Tomme er tjenlig, hver Strimmel anvendelig til Et eller Andet.

Jern har ogsaa i en høi Grad Evne til at modstaae Sammentryk. Tømmer har unægtelig stor Styrke til at modstaae Spænding i Fibrenes Direction, men er meget svagt paatværs af Fibrene; ligeledes er dets Kraft til at imodstaae Sammentryk meget begrændset, især naar det er udsat for Fugtighed.

Naar Tømmeret har været en Tid ibrug, bliver det stærkt og kan ikke synderlig bøies.

Godt smedet Jern kan bøies heelt over, selv naar det er koldt, og bliver ikke stærkt med Alderen, undtagen naar det oxyderer. *)

Stroget kan gøres stift i det Uendelige naar det er bygget af Jern, og hvis Siderne, fra først af, ere gjorte tilstrækkelig stive, kan Spanternes Styrke naarsomhelst forøges.

Alle Indvendinger mod at benytte Sammensætningsmidler der i Henseende til Materie ere saa forskellige fra Strogets, falde aldeles bort ved Jernstibe. For det Første er Skibets yderste Hud sammensat af en Række Plader der ere naglede saaledes til hinanden, at deres Styrke næsten er lig Styrken af en eneste Plade. Denne Hud styrkes ved Spanter der krydse Pladernes Sammensætninger i kort Afstand fra hinanden og yde forregt Sikkerhed. Bjælker, Knæer, Skotter, Alt er sammensæiet til en eneste fast Masse og forenet ved utallige korte Nagler der ikke give efter. **)

Royal George, et af de Jerndampskibe der fare mellem Liverpool og Glasgow, et Skib af usædvanlig Længde i Forhold til Brede, ladet med omtrent 150 Tons dead Weight foruden Maskineri og Kul, geraadede paa en Klippe i Nærheden af Greenock ved Heivande, og blev staaende der en heel Flodtid, uden at tage nogen Skade; den stod næsten midtskibs, og Alle, som saae det, vare af den Mening, at intet Træskib vilde kunne være forbleven i den Stilling uden at blive kielbrudt. Ved at støde paa Skipper, vil Jernskibet mangen Gang kun faae en Bule, hvor Træskibet vil

*) Se b. Tdft. 2det Bd. Pag. 272. Fremdeles Længerhen, Pag. 43.

**) Allerede 1812 blev i den engelske Marine bragt i Forslag at gjøre Spanterne og Bjælkerne af Jern.

blive stødt istykker. — Capt. Chaplin, der besidder henved 20 Aars Erfaring i Dampseilads, meddeler Følgende: Dampskibet Clebeland løb paaland under Ebben, og blev i 7 Timer staaende ganske tør paa Klipperne, hængende blot agter og for, uden at tage ringeste Skade hverken paa Skrog eller Maskineri. — Jern-Dampskibet Talbot, der farer imellem Bristol og Port Talbot, kom fuldsladet paa Grund ved Høivande og stod i Ebbetiden For og Agter tværs over Reviret, saa at Baade kunde seile under den, og blev saaledes staaende til Floden atter steg og dens Maskiner atter kunde begynde at virke, da den kom af, og ukladet gik til Talbot.*)

2. Stuverum. Et Træskibs Sider ere saa meget tykkere end et Jernskibs, at med de samme udbvendige Dimensioner dette hyppig er 18 Tom. bredere og 12 To. dybere i Rummet end hiint; i den gunstigste Deel af Skibet, midtskibs, i et Skib af 200 Tons, er Forholdet til Gunst for Jernskibet som 5 : 6, men mod Enderne hvor det bliver smallere, er Forskiellen betydelig større, omtrent som 4 : 5; naar altsaa et Træskib kan stuve 200 Tons, kunde Jernskibet tage 250 Tons.

3) Sikkerhed. Jernskibet sikrer mod den frygteligste Ulykke der kan times et Skib paa Søen, nemlig Brand. Det har vel sagtens ikke Stort at betyde for de ulykkelige Passagerer, af hvad Materiale Skroget er, naar dets Ladning, Dæk, Caboyer og Masten ere ødelagte, eftersom Ingen af dem der har undgaaet Branden kan blive i det; -- men ved almindelig Forsigtighed, kan det ansees næsten for umuligt at Ild kan opstaae eller tage Overhaand i Rummet af et Jernskib, naar Lugerne ere ordentlig skaffede.

4) Fart. Da et Materiale af meget mindre Vægt kan opnaa samme Styrke og indtager mindre Plads, kan Jernskibet, hvad Erfaringen har lært, gøres stærkere og opnaa stærkere Fart, uden et tilsvarende Tab i Stuverum &c.; og ere Jernskibe derhos med

*) Esr. d. Tidsskr. 2det Bd. Pag 265 og 266.

deres større Flydeevne ikke saa tilbøielige til at flampe (pitch) i svær Søgang, som Træskibe.

5) Varighed. Det er endnu ikke muligt at kunne sige hvor længe Jernskibe kunne være i salt Vand, eftersom de endnu ikke have været anvendte i tilstrækkelig lang Tid for at afgjøre Spørgsmaalet med Bestemthed; men — være de ligesaa forgængelige som Træskibe, maatte slikt Resultat inidertid allerede være aabenbart, Hvad in specie dette Materials Anvendelse til Dampskibe angaaer. Da lider Jernskibet kun ubetydeligt ved Riedernes Hede, Dampen og Fugtigheden fra Maskinrummet og Røstoven, som derimod Alt virker meget skadeligt paa Træskibe. Jerndampskibet Maron Manby, byggt 1820, har siden 1822 afvejlende været brugt i ferskt og salt Vand, og skal endnu være i god Tilstand; „Garryowen“ har været brugt i salt Vand i 8 Aar og har ikke Spor af Fortærelse. Uagtet de fleste Jernskibe paa Glyden ere meget let byggede, er det mærkbart hvor lidt Tiden lader til at have indvirket paa dem, naar man tager i Betragtning den hyppige Skraben paa Grundene hvorfor de ere udsatte. Det er fornemmeligt ved Skibe der ere i Brug at Forringelse (decay), der viser sig ved Jernskibe, er saa særdeles langsom.

Vi behøve blot at nævne Fyr i Træet, for at vise Jernskibes Fortrin fremfor Træskibe. Og tiltrods for alle i Forslag bragte og anvendte Midler er denne Sygdom ligesaa fremherskende nu, som nogensinde.

6) Reparation. Efter almindelig Calcul*) beløber Beføstningen ved Reparation af Jerndampskibe sig i 10—12 Aar til den første Udgift. I et godtbygget Jerndampskib vil Hovedreparation ikke være fornøden i dette Tidsrum, naar Skibet ikke er tilstødt noget Uheld, og Beføstningen ved at reparere den blotte Kobber-

*) Cf. Reports of the Committee on Naval affairs to the 23th congress, 1st Session 20 May 1846,

forbudning af et Træstib vil formeentlig æquivalere hele Bekostningen ved Reparationer af Jernstibets Strog. Dertil ere Væklager i Jernstibe meget let at opdage og stoppe. Intet Vændsbrand findes, hvilket er af særdeles Bigtighed f. Ex. for Kornfragter &c.

7) Bekostning. a) Bekostningen af et godt tjenstdygtigt Jern-Geilstib af ikke over 300 Tons vil være lig et engelskbyggt 12 Mars Træstib af samme yderste Dimensioner, exclusive Bekostningen ved dets Kobberforbudning.

b) Jernstibe af over 300 Tons ere snarere mindre bekostelige end Træstibe.

c) Det Samme gælder for søgaaende Dampstibe.

d) Flod-Jernstibe kunne bygges for en ringe Bekostning, men disse ere ikke anvendelige som søgaaende Skibe.

8) Dybgaaende. Det fordrede ringe Dybgaaende kan ved Jernstibe opnaaes til en langt større Udstrækning end ved Træstibe*).

Bandtætte Afdelinger ved Skotter, der gaae tværs igiennem Skibsrummet og dele det i 4 eller 5 af hinanden uafhængige Dele, anbefales.**)

Det formenes, at Professor Mury har høvet den Indflydelse Jernstibets Masse udøvede paa Compasset.***)

For Paketstibe fremhæves det Fordeelsagtige i at kunne have

*) Her kan bemærkes, at Jernstibe ere koldere og behageligere i varme Climater, og fri for Utsi, (hvilsaarsag ogsaa, allerede i 1845, Størstedelen af det engelsk-afindiske Compagnies Dampstibe vare af Jern); fremdeles, at de bedre kunne giennemstare Isen.

**) Efr. b. Bdfr. 2det Bind, Pag. 271.

***) Efr. b. Bdfr. 5te Bind, Pag. 110 sqq. Efter London News Oct. 1850 skal Walters kamptulicon (en Composition af Kork og Kaoutchouc) anvendt som Beskledning indenbords af Jernstibe, som en Afleeder have denne Jernets Indflydelse paa Compasset. — Dette Middel skal og gjøre Kuglestud mindre skadelige i Stibesiderne. Efr. b. Bdfr. 2det Bd. Pag. 270.

ser Baade ombord, den ene indeni den anden, med Tosterne til at tage af. Ser slige Baade af omtrent $\frac{1}{2}$ Tons Bægt kunne indtage 180 til 200 Personer.

Om Corrosion af Jern udsat for Indvirkning af Søvand. Galvanisme, et Middel derimod. Anvendelse af galvaniseret Jern til Skibsbrug.

(Mec. Mag. Mai 1845 og Marts 1848, Naut. Mag. Juni 1850.)

Det støbte Jern som i de senere Aar er fiske op fra de sunkne Brag af Mary Rose*), Edgar**) og Royal George***), var for det Meste ganske blødt og lignede i chemisk Henseende ofte Blyant; naar man slog smaa Stykker af Jern-Canonerne eller støbte disse Stykker i en Morter, udvirkede der sig Hede, men Metallet afstieledes imidlertid igien efter 2 eller 3 Dages Forløb: mange af de fundne Kugler sprang i flere Stykker under denne opvækkende Proces, eller opløstes i et rødt Pulver lig brændt Leer.

Det smedede Jern befandtes derimod ikke saa meget angrebet, undtagen hvor det stod i Berørelse med Kobber eller Canon-Metal; Noget lod til at være undergaaet en ujevn Paavirkning, og fremhævede en Net-Overflade, som om blot de blødere Dele vare blevene fortaærede og de haarde Fibre forblevene ubestadigede. Hvad der af dette smedede Jern blev anvendt af Smedene paa Værfterne, blev befundet at være af bedre Bestaaffenhed end Nutidens

*) Der sed Skibsbrud i Henrik VIII's Regieringstid.

**) Der gik under i 1711.

***') Der gik under i 1782.

Jern. *) Hverten Kobberet eller Metallet havde lidt synderligt, undtagen hvor det havde været i Berørelse med Jern.

Canonerne fra Royal George bleve førte til Solwer og der underkastede en nøjagtig Undersøgelse. De vare saa bløde at man kunde skære i dem med en Kniv, men nogen Tid efter havde de igjen faaet deres oprindelige Haardhed. **)

En enkelt Kanon blev undersøgt og befundet at være forvandlet, i en Tommes Dybde, til en Substant's der havde aldeles Blyants udvortes Character. Bestanddelene vare:

81 Dele Jernoryd,

16 — Blyant.

Denne Forvandling skal ogsaa finde Sted med smedet Jern, men meget sjældent. ***)

Enkelte flige blyantagtige Stykker bleve huggede af, lode sig let skære i, vare fiddede at føle paa og gjorde Papiret sort; efter saa Minuters Forløb blev det saa hvidt, at det antændte Papiret hvori det var indsvøbt, og man antog, at denne Udvikling af Hede skrev sig fra Massens hurtige Indsugning af Suurstof ved at være bleven bragt op i Luften fra Vandet, hvor det allerede havde faaet en vis Mængde Suurstof, i det Frembringelsen af Hede i dette

*) Enkelte Stykker smedet Jern, som i 1845 blev opstillet ved Anpost fra et der forklift engelsk Skib, befandtes ved den her paa Gammelholm anstillede Prøve at være stivt og at brække let, naar det arbejdedes varmt, og befandtes seigt men løst, naar det arbejdedes koldt, og lod sig let og hurtigt opslide.

**) Noget Analogt finder hyppigt Sted med Pumpetræer, der blive bløde ved at være nedsænkede i mineralsk Vand, men, efter at være tagne op og en Tid lagte tilside, igjen blive haarde.

***) Brown Lenox & Comp. skal have taget Patent paa at give Støbejern, efter Støbningen, Smedejerns Egenskaber. Denne Opfindelse anvendes blandt Andet til at forarbejde Blokhuse og Stiver, hvilke sidste støbes hule. Denne Artikel anbefaler sig særdeles ved Styrke, Lethed og smaa ydre Dimensioner i Forhold til Stiven. Stiverne kunne indrettes til Metal- eller Læder-Besfanger,

Tilfælde gif for efter samme Lov, som den ifølge hvilken den dyriske Varme og Forbrændelsesheden udvikle sig.

Bygning af Jernskibe er knap 20 Aar gammel, og har i Praxis remplaceret Træ i det bekosteligste Skibbyggeri, nemlig Dampbaades.

Bygning af Jernbaade 1: Construction af Skibsbaade af dette Metal, har derimod ikke svaret til Hensigten, og det af 2 Grunde, 1) den hurtige Drydering af de tynde Jernplader, hvoraf Baaden nødvendig maa konstrueres, og 2) Vægten af Spanterne der skulle støtte Pladerne.

Brugen af galvaniseret fortinnet Jern imødegaaer den første Mødbemærkning, og Forøgelsen af Metallens Haardhed ophæver Nødvendigheden af Inderribber eller Spanter, og gjør, at Metalbaade kunne bygges lettere, stærkere og varigere end de af Træ.

Principet, hvorefter galvaniseret Jern bliver ufortærligt er, at Atmosfærens Indvirkning danner en tynd Hinde af Zink-Suboryd paa Overfladen, der ikke opløses i Vand, og er saa haard at den forbliver ubeskadiget, om den endog underkastes en betydelig mecanisk Friction. Zinkbelægningen forhindrer al Drydering af Jernet underneden, medens den selv bliver beskyttet fra Opløsning ved det Suboryd, der saaledes dannes paa dens Overflade, og en Baad, bygget af dette Metal, maa derfor ansees for ufortærlig ved nogensomhelst Indvirkning af Atmosfæren.

Dette Slags Baade anbefales fornemmelig for varme Climater, hvor Temperaturforandringer i meget kort Tid ødelægge de bedst konstruerede og bedst beskyttede Træbaade.

I England er der kun bygget enkelte galvaniserede Jernbaade, men i Nordamerika ere de i udstrakt Brug.

I England saavel som i Frankrig anvendes derimod galvaniseret Jern i stor Udstrækning til alt Jernarbejde ombord i Skibene, saavel som til Tagbeklædning ic. I Dampskibe klædes Masttrummet indenbords med saadanne Plader; ligeledes galvaniseres Jerntraads Tougværk, der for endeel anvendes til staaende Gods

paa mindre Dampskibe, Waterstage, Ræstkettinger og Skinner m. m. der er udsat for det salte Vands Paavirkning.

Ved at overtrække Jern med smeltet Zink, beskyldiges let Jernet, og Belægningen er ialmindelig stærk, Jernet revner let, brækker let naar det bøies og Galvanisationen springer let af eller skaller af. Ved at forfinne det, beholder Jernet sin Smedelighed og Fortinningens Vedbesten og Bøielighed tager ikke Skade ved Bøining og Sammenlægning; men Fortinning beskytter ikke Jernet saaledes som Forzinkning.

For nu at opnaae Zinkens Beskyttelse i Forening med Fordelen ved Fortinning, og til samme Tid erholde en haardere Belægning end ved at benytte ikkun eet af Metallerne, har Morewood og Rogers^{*)} foreslaaet en Blanding af Tin og Zink til Jerns Belægning. Man er kommen efter at en Blanding af 50 Dele Tin og 50 Dele Zink er den bedste Blanding til Galvanisering af Jernbaand, Jernvarer og andre Jernsager, og man er ligeledes kommen efter, at i samme Forhold som Zinken reduceres meget, bliver Belægningen mindre varig og conserverende, ligesom at jo mere Tinnet reduceres, bliver Belægningens Vedhængekraft mindre og mindre, og Jernet conserveres mindre.

Quantitets-Forholdet imellem disse to Metaller kan imidlertid indtil en vis Udstrækning varieres og alligevel derved opnaaes betydelige Fordele. Bly kan ogsaa blandes med for Deconomiens Skyld. At variere Forholdet i Sammenblandingen ud over 67 Dele Zink med 33 Dele Tin og over 75 Dele Tin med 25 Dele Zink, giver ikke mere de gode Resultater af de to Metaller's forenede Virkning. Naar Tin og Zink skal blandes sammen, smeltes først Tinnet i et smedet Jernkar, hvorpaa Zinken svies til lidt efter lidt, indtil det Hele er smeltet, derpaa støbes det i Stænger eller Klumper, som da atter smeltes i et lignende smedet Jernkar, hvori Galvanisationsbadet foretages, og fra Tid til anden kommer man da

*) Cf. Mec. Mag. Mars 1848.

flige Stænger og Klumper i den smeltede Blanding for at vedligeholde Badet, idet Overfladen af det smeltede Metal bedækkes med Salmiak. Jernet, der skal galvaniseres, renses paa den sædvanlige Maade, og belægges derefter som det skeer med Tin eller Zink. Benyttes Bly, ansees 50 Dele Zink, 35 Dele Tin og 15 Dele Bly for et godt Forhold, og smeltes da først Tinnet, derpaa sættes Blyet til, hvorpaa de røres godt om, og endelig tilsættes Zinken.

Om at tage Sigte med Kanoner ombord.

(Af Major Bentham i den engelske Armee.)

(United service Mag. Dec. 1850.)

Til Oplysning om denne Gienstand, forudstilles i al Korthed enkelte Meddelelser angaaende de findrige Metoder, man i den senere Tid har benyttet sig af til Opnaaelse af Færdighed i at tage Sigte med Skibs-Canoner.

En af disse, opfundet af en engelsk Orlogscapitain, bestaaer af en Skive paa Enden af en Stang, hvilken sidste paa Midten er fastgjort til en lodretstaaende Pæl, hvorefter den kan bevæge sig som paa en Tap. Dette simple Maskineri opstilles paa Forenden af Skibet idet en Kanon stilles agter. Skiven bevæges nu op og ned, omtrent i Righed med et Skibs Bevægelser. Canoneren seer hen ad Canonvisiren, og naar han formener at Skiven er i Hylinien, trækker han i et Reb som er bundet til Hænen og derved fortsættes til en Klemme som griber om Skiven; dennes Bevægelse standses saaledes pludselig ved den supponerede Afstyrringsact, og Skytets Correcthed eller Ucorrecthed kan saaledes nøiagtigt konstateres.

Denne Methode kan være god nok; men da den ialmindelig-

hed kun kan anvendes naar Skibet er nogenlunde roligt, lærer det ikke til samme Tid Kanoneren at vedligeholde sin Ligevægt — hvilket er et vigtigt Moment til at tage rigtigt Sigte, vigtigt alt i Forhold til Skibets Rolighed.

For at tilveiebringe denne Ligevægt benytter man ombord paa Stationsskibet „Excellent“ en anden findrig Indretning, nemlig en Flade paa en stærk Pæl, til hvis underste Ende er befæstet et Sandhjul som gaaer rundt om et større. Canonen og Canoneren stilles paa Fladen, og som den dreier sig rundt, har Canoneren at sigte efter forskellige Gienstande; den supponerede Fyringsact standser øieblikkelig Hjulenes Bevægelse; og efterat Graden af Sigtets Accuratesse er noteret, sættes Fladen atter i Bevægelse.

Denne Methode har vel og sine Fordele; men, om end Pladen bestandig forandrer Planets Retning, og Canonens Stilling selvfølgelig stedse varierer, finder alligevel en vis Regelmæssighed Sted i Bevægelsen, der temmelig inadværgt skal forestille de varierede og excentriske Bevægelser af et Skib i Søen, nemlig nu en Nullen, nu en Duben, og nu og da en Bevægelse sammensat af begge.

Men har endog Canoneren, efter at have forladt Skolen paa „Excellent“, haft Leilighed til at erhyverne sig „sit lange og korte Been“, laborerer denne Methode at tage Sigte paa altid af Ufuldkommenheder. Den bukkede Stilling, der er nødvendig for at bringe Diet i Linie med Canonvisiret, maa i Længden blive meget trættende, og er Bevægelsen meget stor, maa Canoneren, ved Siden af at søge at bringe Canonen i Linie med den Gienstand han sigter efter, stedse stræbe at rette sit Gravitets-Centrum efter Skibets Bevægelser. Majoren henleder derhos Opmærksomhed paa den yderlige og næsten uopnaaalige Nøiagtighed der udfordres ved denne Handling, nemlig at faae Legemets Bevægelser til at falde sammen med Skibets, for at holde Diets skarpe Blik i Linie med Canonvisirerne og derved faae dem til at bære saavel paa en fjern Gienstand som paa en Gienstand der bevæger sig. Man vil let af det Vanskelige og Anstrengende ved denne Handling, naar den fysiske

Kraft og Saalmodighed er udtømt, indsee, at Siget omsider maa blive noget usikkert, og Skuddet selvfølgelig blive affyret forgievet.

Disse Betragtninger have ledet Majoren til at foreslaae at stille Canoneren paa en Skraaplan bag ved Canonen, med en Støtte for hans Fod og for hans Haand, kort sagt, saa aldeles ugeneert som muligt, med Diet i Linie med Canonvisirerne. I denne Stilling vil han med den største Møjlighed kunne deeltage i Skibets Bevægelse, og, hvorken hans Opmærksomhed end spændes, kunne bellige sin Sjæl, Die og Haand til Opfyldelse af sin vigtige Dont.

En siddende Stilling for Canoneren, naar han skulde tage Sigte, vilde ogsaa have sine Fordele; men det formenes at den staaende Stilling paa Skraaplanen vil være at foretrække.

Metalpropper i Baade.

(Naut. Mag. Dec. 1850.)

En engelsk Sø-Officier (Stevens eller Bailey*) har inventeret en Metalprop eller mechanisk Indretning der bestaaer af 2 Metalplader 3 Tommer i Diameter og omtrent $\frac{1}{2}$ Tomme tykke med en Læderstive imellem, den ene Metalplade faststruet med 4 Metalnagler nede i Bunden af Baaden, og den anden til at skrues som en Møtring paa en Tap der staaer ibevret fra Midten af den underste Plade, og kan dreies ned paa den underste Plade ved et lille Sving med Pegefingern og Tommelfingern, og bringes til at slutte saa tæt paa den faste Plade, at Vandet ikke kan trænge ind mellem Pladerne. I begge Pladerne ere to Huller $\frac{3}{4}$ Tomme i Diameter. Naar disse Huller komme over hinanden, kan Vandet frit løbe ind; men ved at dreie den øverste Plade rundt, saa

*) Af hvilke den Sidste tidligere skal have givet Ideen, og den Første nu bragt den i Anvendelse.

at Pladerne slutte tæt sammen, ere Hullerne ikke længer lige over hinanden, og Bunden i Baaden er aldeles tæt.

Denne Invention er anvendt paa flere engelske Krigsskibes Fartøier.

Efterretninger for Søfarende.

Midlertidige Syr paa Østkysten af Slesvig slukkede.

Af de, (cfr. d. Tdskr. 5te Bd. Pag. 408) i Efteraaret til Betættelse for Seiladsen paa Slesvigs Østkyst tændte midlertidige Fyr, ere efternævnte nu atter slukkede, nemlig:

Lanternefyret paa Sliemindes nordre Sternmole, og
Syrskibet paa Eydbestlantens af Stollergrunden imellem
Kieler- og Edernefjorde-Fjord.

Marineministeriet den 7de Febr. 1851.

Slytning af Hafffyret ved Königsberg til Wehrdæmningen.

Det i Skibsfartstiden ved Enden af den holsteenske Treideldæmningsmole værende Hafffyre, er i Vintertiden flyttet til den ligeoverfor liggende Wehrdæmning, og vil blive holdt tændt fra Solens Nedgang til dens Opgang til Advarsel, for de over Haffet Passerende, om den farligt beliggende Mole, i hvis Nærhed Isen sædvanlig kun er svag.

(Pb. og Skibsf. Td. Nr. 20, 1851.)

Indløbet til Riga.

Den nye Canal af 40 Favnes Brede, mærket med Bårder og Boier, kan nu sikkert passeres ved Ind- og Udgaende af Skibe med 13 eng. Fods Dybgaaende under almindeligt Høivande, i B. og D. = lig og Øst- og V. = lig Retning. For Efteraarsseiladsens Skyld er en stor Steendysse med en Triangel opkastet paa 6 Favne Vand foran Indløbet til Canalen, og dette Mærke, bragt overet

med de 2 Landmærker paa Magnusholm, vil lede Skibsføreren (hvis Lodsen paa Grund af Veiret ikke kan komme ud) til Midtfarvandet og lige i Havn.

(Daily News. Naut. Mag. Oct 1850.)

Farvandet ved Burnham (Bristol Canal).

Ifølge Bekendtgørelse fra Trinity-House har Banken Gore-Sand ved Perrots Indløb, (eller Bridgewater River), udvidet sig mere i sydlig Retning, og maae de Søfarende derfor, for ved Indseilingen i Farvandet at blive paa Dybden, mærke sig, at det høie Fyr nu maa holdes, sin tilsyneladende Brede 4 Gange taget, aabent sydlig for det lave Fyr, indtil Flattholm-Fyret viser sig aabent østlig for Steepholm Æsland, hvorefter man styrer D. N. D., indtil det høie Fyr høves 3 Gange sin Brede nordlig for det lave Fyr; dette Mærke maa man bibeholde for at klare Stedet og Lark Sands.

Som Følge af ovenstaaende Forandring bliver Gore-Bøie flyttet en Kabellængde sydligere, og vil nu ligge paa 10 Fods Dybde ved Lavvande Springtid samt under følgende Vællinger: Det høie Burnhamfyr, 3 Gange sin tilsyneladende Brede, aabent sydlig for det lave Fyr i D. t. S. $\frac{1}{2}$ S. En isinesfaldende Trægruppe paa en Høi overet med Baaningshuset tilvenstre for South Brent-Church i S. B.

(Pb. og Skibsf. Bd. Nr. 231, 1850.)

Sorandret Plads af Galveston Fyrskib.

Dette Fyrskib ligger nu fortsat indensfor Barren paa $3\frac{1}{2}$ Favne Vand med Cubas Drag i D. $\frac{1}{2}$ N. og Cathedralkirken i S. N. $\frac{1}{2}$ S. Skibe, der agte sig ind i Havnen uden Lods, bør holde sig paa $6\frac{1}{2}$ Favne, indtil Fyrskibet høves i N. B., og saa styre lige paa det, passerende tæt ved Bøierne paa begge Sider. Naar man har nået Fyrskibet, maa man holde lidt vestlig, indtil omtrent midtvejs imellem 2 Bøier (hvoraf den ene paa Styrbords Side be-

tegner Enden af Pelican Spit, den anden „the Knoll”), og saa styre S. S. W. efter Bærsterne. Skibsførere, der ere ubekjendte med Canalen, bør gaae tilankers ved Fyrskibet, og ikke forsøge paa at gaae op til Byen uden Lods.

Skibe, som ønske Lods, skulle dreie til paa $6\frac{1}{2}$ Favne, med Fyret i N. N. W.

(Naut. Mag. Nov. 1850.)

Vind for Anduvningen af San Francisco.

(Af E. A. Suverkrup i San Francisco, tidligere dansk Consul paa Sanwicksøerne.)

Paa Grund af de fremherskende N. W.-Vinde fra Februar til Decbr. bør Skibe, der ere bestemte til denne Havn, staae vel nordlig, og, uagtet Saagen, seile rask ind mod Kysten; efterjorn der ingen Fare er, og Tang saavel som Lyden af Brændingerne altid vil give Advarsel tidnok til at kunne vende.

Man maa søge at anduve Landet under Brede af Punta Reyes, en bradt fremspringende Pynt omtrent 30 Qvartmiil N. for San Francisco.

Efter at være passeret denne Pynt, følge man Kysten i knap en Qvartmiils Afstand, indtil man kommer udfor Indløbet; der er mærkeligt ved Klippernes særdeles sorte Farve paa Nordsiden og Hoilandet i Nærheden, medens Kysten sydenfor er en lang Sandstrækning med en høi og bakket Baggrund.

Kan man ikke løbe ind, maa man staae vel udester, og, om muligt, forblive under Seil paa Grund af S. D.-Strømsætningen. Udfor Indløbet til Havnen findes endeel Skær (Farillones), der paa en klar Dag sees 23 Qv. Miil fra Land; de bestaae, mod Nord, af 6—7 Klipper omtrent 150 Alen fra hinanden og fra 70 til 180 Fod høje, og i S. D. fra dem, i en Afstand af 5 Qvartmiil, en meget høi Klippe, hvor Musserne tidligere havde et Fiskeri-Etablisement. Syd-Farillonerne ligge under 123° N. S. Gr., og naar man er lige klos S. for dem, vil en D. i N. $\frac{1}{2}$ N.

til D. N. D.-lig Cours efter Compasset føre lige ind i S. Francisco Havn. Naar man løber ind, skal man holde Fortpynten overreet med Alcantraces Noek (et rundt hvidt Eiland bedækket med Guano), hvilken Cours fører fri af alle Farer.

Under Indløbningen maa man vogte sig for at komme for nær ved nogle Klipper paa Styrbordside, eftersom der ere endeel flere under Vandet, hvor mange Skibe have lidt Skibbrud.

Farvandet mellem Nord- og Syd-Farillonerne er farligt, eftersom der findes flere landløse Klipper, og Søen bryder svært i ondt Veir. Man bør om muligt, vogte sig for, at komme tilankers udenfor eller paa Barren ved Mundingen af Havnen (med 6 Fod Vand), eftersom det hyppigt hænder, at svære Koblinger pludselig indfinde sig uden nogen tilsyneladende Grund og fylde Skibet. Katsagen dertil er imidlertid den voldsomme Ebbe der sætter ind med den i Sommermaanederne fremherskende stærke Vestenvind. Er man først indensfor, kan man med Sikkerhed gaar tilankers.

Skær ved Vestkysten af Californien.

Ved nordamerikanske Se-Opmaalinger er i Slutningen af 1850 omtrent 8 Qvartmiil N. V. t. V. pr. Compas fra Klippen udfor Cap Mendocino, opdaget et blidt Klipperev med Brændinger af og til. Skibe, der passere dette Cap, bør ikke gaar det nærmere end 9 Qvartmiil.

(Washington Shipping Gazette, Octbr. 1850
Naut. Mag. Nov. 1850.)

Opdaget Ø i det stille Hav.

Capt. Neal, Skonnerten Charles Wilson, har paa Reisen fra China til San Francisco seet en Ø, der ikke var angivet paa noget af de ombordværende Kort. Den laar paa 30° 40' N. Br. og 140° 38' Ø. Læng. Landet var høit og viste tre forstieffige Bjergspidser, hvilke vare at see paa 20 Av.-Miles Distance i Vestlingen fra W. S. Ø.

(Eb. og Skibsf. Id. Nr. 224, 1850.)

Grund i Nærheden af Cap Cruz (Cuba).

I Diario af 5te April findes fra Goya Economica ved Cienfuegos den Angivelse, at Capt. Jarret, den franske Bart Jeune Estelle, fra Cayenne ankommen i Cienfuegos den 22. Marts, Nat-ten til den 20. f. M. circa 26 Miles N. $\frac{1}{4}$ N. fra Cap Cruz paa $19^{\circ} 25'$ N. Br. $80^{\circ} 29'$ B. L. fra Paris, pludselig geraadede paa en stor Klippe, som man ombord antog for Skroget af et Fartpi. Man vendte saa hurtigt, at Skibet rigtignok strax igjen kom af, men man var ikke istand til at undersøge Dybden i dens umiddelbare Nærhed. Capt. Jarret forsikrer, at denne Klippe ikke er angiven paa noget af hans Kort.

(Hb. og Skibsf. Bd. Nr. 142, 1850.)

Ny opdaget Klippe ved Kysten af Nicaragua.

Comm. Bullman, af den engelske Krigsskib Persian, rapporterer, Greytown den 25de Aug.: Capt. Hooker, Sluppen Fox, en i Farten paa disse Kyster meget bekendt og kundskabsrig Mand, har meddeelt, at der ifølge Beretning fra Capt. Bush, Skibet Favourite Lass, skal findes en Grund ved Grand Caymans, der af Skildpaddefangerne kaldes Cox's-Reef og peiler N. N. V., 10 eller 12 Miles fra den østligste „Man of War-Cays“, Trærne paa Cays netop synlige fra Dækket af en paa Grunden liggende Skonnert paa 60 Tons. Den strækker sig fra N. N. O. til S. S. V. circa halvanden Miles, og paa den sydlige Ende findes kun 5 til 6 Fod, paa den nordlige derimod 3 til 4 Fathne Vand.

(Hb. og Skibsf. Bd. Nr. 257, 1850.)

Sorandring ved Baken ved Stanley (Falklands Øerne).

Med Baken paa Point Pembroke er foretaget en Sorandring, idet der nede paa Pynten er opreist et Slags Taarn af Træ, hvis Grundflade er 7 og Spidsen 5 Fod i Kvadrat og hvis Høide er 36 Fod. Derover er anbragt en 30 Fod høi Stang. Høiden af Baken fra Grunden til Spidsen er 65 til 70 Fod, og den kan fra Søen sees i 10 Dvartmiles Afstand. Tidligere

har den derværende Gouverneur indrettet et Réservoir til at forsyne Skibe med Vand til en Preis af 5 Sh. for indtil 20 Tons og 1 Sh. for hver Ton over dette Quantum.

(Naut. Mag. Nov. 1850.)

AdvarfelsesKloffe paa Minors Rod (Boston).

En Kloffe, veiende circa 640 Pund, er anbragt paa Minors Rods Fyrtaarn, for i taaget Veir at tjene til Advarsel for de Søfarende. I Sneefog, Taaqe, og overhovedet ved tyk Luft ti-
mes med Kloffen.

(Pb. og Skibsf. Tid. Nr. 284, 1850.)

Soranstaltning med Hensyn til Tonderne paa Kysten af Newyork.

Ifølge Bestemmelsen i Sect. 6 af Congressacten af 28de September 1850, skulle herefter alle Bøier langs Kysten eller i Bugter, Havne, Stræder eller andre Farvande, være colorerede og forsynede med Nummer, navnlig paa den Maade, at man, — ved at passere Kysten eller Stræder eller ved Indseilingen i en Bugt, en Havn eller lignende Farvande, — har røde Bøier med lige Numere paa Styrbordsiden, paa Bagbordsiden derimod sorte Bøier med ulige Numere, samt rød- og sortstribede Bøier paa den ene eller den anden Side, hvor Farvandet fordrer det. Bøierne i de store Farvande skulle forøvrigt forsynes med hvide og sorte perpendiculaire Striber.

Ovenstaaende Indretninger ville i dette District træde i Kraft omtrent til 1ste Mai 1851.

(Pb. og Skibsf. Tid. Nr. 284, 1850.)

Syr ved Peter- og Pauls-Havn.

For at betegne Indløbet til Kwatscha-Bugten for dem der besøge Peter- og Pauls-Havn, er, paa Østsiden af Indløbet til denne Bugt, bleven opbygget et Fyrtaarn af Træ, 22 Fod høit fra Grunden og 450 Fod over Havsladen. Dette Fyrtaarn er belig-

gende paa $52^{\circ} 52' 51''$ N. Br. og $158^{\circ} 47' 2''$ Ø. Lgd. Gr.; vil være tændt fra 13de Juli til 13de Novbr. hvert Aar, og lyse med 9 Lamper og ligesaamange Neverberer. Dette nye Fyrtaarns faste Fyr oplyser Horizonten fra N. D. 78° til D., S. og V. til N. V. 54° , og er synlig tilføes i en Afstand af 29 italienske Mil*) fra en Høide af 15 Fod over Havfladen.

(Hydrographisches Departement des See-Ministeriums, Dec. 1850.)

Uyopdaget Klippe ved Batavias Rhed (Java.)

Efter Bekjendtgjørelse fra Marineministeren, d. d. Amsterdam, har, ifølge indkommen Beretning, det fra Indien did bestemte hollandske Handelskib Johanne Maria Christina, Capt. Gorter, den 1ste Juli 1850 truffet paa et ubekjendt Rev nordlig for Den Middelsburg ved Batavias Rhed i det store Farvand for Skibe. Skibet laae for Bagbordshalv med Vinden circa V. ved 5 til 6 Mils Fart og slak forud $21\frac{1}{2}$, agterud $21\frac{1}{2}$ rhinl. Fod, laae altsaa næsten vandret, og gik lykkelig over Revet. Den vagthavende Overstyrmand peilede, da Skibet gik over, efter Styrcompasset:

Middelsburg tværs over Syd.
Sydspidsen af „lille Combuse“ V. $\frac{1}{4}$ N.
saabelsom i det Dieblif, da Skibet igien kom fri (ligeledes efter Styrcompasset):

Bestspidsen af Middelsburg S. $\frac{1}{2}$ V.
Sydspidsen af „lille Combuse“ V. $\frac{1}{2}$ N.

Man formoder at Revet er et Steen- eller Korallrev, og kun af ringe Udstrækning, maastee kun en Skibslængde langt, idet man, kort efter Berørelsen med Skibet, fandt 12 og 14 Fathne Vand. Der var desværre ingen Leilighed til nærmere Undersøgelse eller til at sende Efterretning derom til Java, for at advare de der-værende Capitainer for denne Klippe, der ikke findes angivet

*) Hvoraf 60 paa 1°.

paa de store Bestik-Rort over Farvandet og Rheden ved Batavia, og derfor vistnok hidtil er ganske ubekendt.

(Fb. og Skibes. Tid. Pag. 279, 1850.)

Mudderbanke ved Malabarysten (Mda's Banke).

Fra $14^{\circ} 10'$ til 15° N. Br. og fra $72^{\circ} 15'$ til $72^{\circ} 38'$ Ø. L. strækker sig en Mudderbanke med fra 32 til 38 Favn Band. I S. V.-Monsunen seer man undertiden ikke Solen i en heel Uge; Strømsætningerne ere meget uregelmæssige: Skibe kunde tage Rodskud paa denne Banke, og mene, at de befinde sig paa Kystbanken, og vilde folgelig atter staae sydester for at komme bort, og de vilde da uundgaaeligt geraade imellem Salediverne, og vanskeligt er det at sige hvad i S. V.-Monsunen Følgen deraf kunde blive.

(Journal of Commerce, Juli 1850, Naut. Mag. Nov. 1850.)

Nyt Fyr ved Uden.

Ved Nas Morbal i Indløbet til Baal Bay (Mdens. Havn) er udlagt et Fyrskib. Herfra høves det yderste vestlige Hjørne af Nas Tarshane i N. t. D. $\frac{3}{4}$ Qvartmils Afstand; Jezaret Sulbet i S. V. $\frac{1}{4}$ B., $4\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand. Fyret er stillestaaende eller et fast Fyr, og vil være synligt i nordøstlig Retning fra N. t. D. indtil N. D. $\frac{1}{2}$ D.; det er 35 Fod høit over Havsladen, og vil fra et almindeligt Skibsdæk være synligt i circa 10 Qv. Miles Afstand efter Atmosfærens Tilstand.

Fyrskibet vil ved et Skibs Nærmelse affyre et Kanoniskud, og vise en bengalsk Flamme for at gjøre det ankommende Skib desto mere opmærksomt paa sig. Det er rødmalet og har en rød Kugle paa Toppen af Masten, hvorfra tillige vises rødt Flag naar et Skib ind- eller udpasserer.

Anvisning for Skibe som ville indløbe i Havnen ved Uden: Saasnart et Skib har passeret Nas Tarshane, vil Fyrskibet sees i N. t. D.; naar det høves i N. N. D. $\frac{1}{2}$ D., styrer man indester, med Fyret lidt fri om Styrbord; naar man har passeret det saa

nær som med Sikkerhed kan gøres, dreier man med rum Vind D. $\frac{1}{2}$ N. op efter Ankerpladsen, og, ifald det er et Handelsstib, gaar man Norden og Osten for Ras bin Jarboyn, og ankrer med Flint Rødt i Peilingen fra D. t. N. indtil D. S. D., hvorimod Krigsstibe ankre nordvestlig for Ras bin Jarboyn. Er Vinden N. D., maa man krydse sig op til Ankerpladsen, hvilket man dog kun maa gjøre ved halv Flod eller Hvirvande, idet der for dybtgaaende Stibe ikke bliver Plads nok ved Lavvande. Desuden maa man ved Indseilingen vogte sig for at holde sig formeget nordlig i Farvandet, hvor der findes Grunde, hvilke ere betegnede med røde Bøier paa en Dybde af 2 Fathne ved Lavvande.

NB. Da det hyppigt forekommer, at Stibe, der ikke have de nødvendige Kort og Instructioner ombord, ankre ved Staden, og desaarfag krydse omkring i fem eller sex Dage for at søge en passende Ankerplads, skulde Capitainerne, for at forstaae foranstaaende Anviisninger, i ethvert Tilfælde forsyne sig med Capt. Harris' „Trigonometrical survey of the Harbour and Bay about Aden“, som den bedste bekendte Anviisning derover.

(Efter Pb. og Skibsf. Tid. Nr. 257, 1850.)

Nyt Fyr ved Madras.

Det engelsk-ostindiske Compagni har under 29de Aug. 1850 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Ifølge en fornylig fra Regjeringen i Madras ad officiel Vej indsendt Annonce fra Marine Board Office i Madras af 22de October 1849, var det paa en Sandbanke ligeover for Santapillay Røds opbyggede Fyr fuldendt, og skulde fra 15de November s. A. regelmæssig brænde. Samme er et fast Fyr c. 150 Fod over Havsladen, og vil ved sædvanligt Veir fra et Skibsdæk kunne sees i 12—13 Qvartmiles Afstand.

Peilingerne fra Klippen ere følgende:

Santapillay Fyrtaarn N. 60° V.

Landsbyen Santapillai, med den højeste Bjergspids i Baggrunden
lidt aaben nordlig, N. 55° W.
Den næste Sandhøi nordlig N. 40° W.

Det turde være af Bigtighed atter at bringe følgende, under
21de September 1846 fra „Master Attendants Capitain Charles
Biden's Office“ offentliggjorte Anviisning til Kysten Orixa's Re-
seiling, eller udsfor Santapillay Rocks, paany i Grindring:

1) En fornylig stedfunden Undersøgelse af Santapillay Rocks
har godtgjort, at disse Klipper danne en af de farligste Grunde i
de indiske Farvande, og da hidtil intet bestemt Landmærke er be-
tegnet til at finde Beliggenheden, og advare Skibsførere, saa ville
følgende Bemærkninger være nyttige for alle Søfarende der besøge
Kysten ved Orixa og den bengalske Bugt:

2) Santapillay Rocks Beliggenhed er paa 17° 59' 25''
nordlig Brede, 83° 47' 37'' østlig Længde, og Afstanden fra Ky-
sten imellem 5 og 6 Miles. Der findes omtrent 10 Fod Vand
paa dem, dybt rundt om, og Udstrækningen i Længden udgjør ikke
over 300 Alen. Ved smukt Vand og laber Kuling er Klippen hver-
ken tiendelig ved Vandets forandrede Farve eller ved nogen Bræn-
ding, saaledes at Lieutenant Fell af den indiske Marine ved Under-
søgelsen i smukt Veir nærmede sig Klippen med sit Skib indtil 150
Alen, og kastede Ankere inden han mærkede dens Nærhed. Han
seilede i en af Skibsbådene hen paa Hebet, og sandt 10½ Fod
Vand paa de grundeste Steder, paa Østsiden derimod 7 og 10
Favn og paa Vestsiden 10½ Favn med Klippegrund.

3) Ved den sidste Undersøgelse der foretoges den 6. s. M. af
Master Attendant, Capt. Charles Biden, paa det ostindiske Com-
pagnies Dampskib Huxy Lindsay ved smukt Veir og laber Kuling
af S. W. med nogen Søgang, kunde man allerede i 6—7
Qvartmiles Afstand fra Mastetoppen tydeligt see Brændin-
gen i S., medens Santapillay Peak til samme Tid havde i
W. til N. Man befandt sig til den Tid omtrent 2 Miles fra
Land paa 7 Favnes Dybde. Strax herefter kunde man allerede
see Brændingen fra Skibets Dæk, og henimod Middag, da Hebet

peledees i S. 56° D. til S. 57° D. og Santapillay Peak i N. 43° B., gik Dampskibet til Anfers paa $9\frac{1}{2}$ Favns Dybde. Man fandt Grunden bestaaende af grovt Sand og Muslinger. Afstanden fra Høvet var omtrent 2 Miles og fra Kysten c. $3\frac{1}{2}$ Miles. Bredden viste sig at være $18^{\circ} 1'$ N. ved simpel Observation.

4) De derpaa under Capt. Crawford's Befaling til Høvet's Undersøgelse affendte tvende Baade, fandt fra deres Affart til i Nærheden af Høvet 9— $9\frac{1}{2}$ Favne Vand, og i een Qvartmiils Afstand, neppe 150 Alen fra Brændingen, endog $10\frac{1}{4}$ — $10\frac{1}{2}$ Favne med Klippegrund. Den høie Brænding tillod ikke Baadene at passere Høvet, dog lod Capt. Crawford roe rundt om samme, og var derefter af den Mening, at Grunden, der strækker sig fra N. N. B. til S. S. D., omtrent er $\frac{1}{4}$ Qvartmiil i Omfang. Dybden tæt ved Klippen og rundt om den er 10 Favne. Fra Dampskibet Hugh Lindsay at see, syntes Brændingen at strække sig i en Længde af 300 Alen.

5) Det indre Farvand er sikkert for Skibe af enhver Klasse, da Dybden indtil 1 Qvartmiil fra Kysten, er 5 Favne, og indtil $\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra Klippen, $9\frac{1}{2}$ Favne, og der saaledes er en reen Passage af næsten 4 Qvartmiles Brede.

6) I smukt Veir, naar Santapillay Peak er synlig, danner samme et sikkert Landmærke til nøie at kiende Santapillay-Klippernes Beliggenhed. Nævnte Peak hæver sig nemlig mindst 2000 Fod over Havsladen, og danner saaledes en skarp Contrast mod Hoiene i Nærheden. Det ligger N. 50° B. for Høvet, og Bjergets Fod er kun 7—8 Qvartmiil bortfiærnet fra Kysten.

7) Ved mørkt Veir derimod, naar intet Landmærke er skarpt synligt, er det aldeles nødvendigt at beseile Kysten mellem Ganjam og Bizagapatam med stor Forsigtighed, da Forandring i Strømmen og Mangelen af de fornødne Observationer, uden nøie og uafsladeligt Brug af Loddet, ellers let kan bringe Skibet i den største Fare for at støde paa Santapillay Rocks, hvilket man overhovedet aldrig hverken ved Dag eller Nat bør komme nær paa mindre end 17 Fv. Vand.

(Ergelst-ostindist Compagni.)

Særet i Malaccastrædet.

En stor sort og hvidmalet Boie er iaar bleven placeret paa den saakaldte halvtredie Favnshanke ved det vestlige Indløb til Malaccastræde paa 2 Favne ved Lavvande Springtid, under følgende Peilinger:

Parcilar Hill i Ø. $\frac{1}{2}$ S.

Falske Parcilar Hill i N. 50° Ø.

Træer paa Callam Island Lavland, netop synlige

i Horisonten, naar Diet er 12 Fod over Vandet i N. 85° Ø.

Der findes en lille Banke N. O. for Boien i omtrent 20 Favnes Afstand, med 9 Fod ved Lavvande Springtid.

Omtrent en Kvartmiil øster for Boien paa Enden af Banken findes Revler paa 3 og 4 Favne, 5, 6 og 7 Favne fra hinanden.

1 Qvm. Vester for Boien, findes intetsteds ringere end 5 Favne.

1 Qvm. N. og Ø. for Boien, 10 og 12 Favne.

Skibe som komme Øster- eller Vester fra, og holde Parcilar Hill i Ø. $\frac{1}{2}$ S., ville netop gaae fri sydfod Banken; med Parcilar Hill i Ø. $\frac{3}{4}$ S. vil man gaae klar Nord om Banken.

(Naut. Mag. Juni 1850.)

Skær ved Cap Malabata (Tanger).

Natten til den 2den August stødte et finst Skib paa et lidet bekiendt Skær i Gibraltarstræde, og forulykkede. Denne Klippe, der formodentlig ikke findes angivet paa noget Søkort, ligger paa den saakaldte Calle Grande N. O. $\frac{1}{4}$ D., $2\frac{1}{2}$ engelsk Miil fra Cap Malabata, og ved Lavvande findes der 15 Fod paa samme. Man troer, at Grunden er en Fortsættelse af en anden, paa hvilken for omtrent 50 Aar siden et engelsk Admiralskib strandede, og som derefter fik Navnet „Amirante“. Sidstnævnte Grund ligger $1\frac{1}{2}$ engelsk Miil fra Cap Malabata, og er ligeledes ikke angivet paa noget Søkort, uagtet Brændingen i klart Veir og ved høi Sg er synlig fra Tanger.

(Sø- og Skibsf. Tid. Nr. 268, 1850.)

Vink for Andvningen af Cap Sierra Leona.

Fyrtaarnet staaer paa Pynten af Forbjergtet, og er 69 Fod høit fra Grunden til Lanterne. Fra Carpenter Klippe høves den i D. $\frac{1}{2}$ S.*) efter Compasset, og fra Vestpynten af Middelgrunden i S. B. $\frac{1}{2}$ S.; Skibe kommende vesterfra skulle derfor vogte sig for at bringe Fyret østligere end D. S. D. $\frac{1}{2}$ D.; kommende sydfra, skulde ikke forandres Cours, førend Fyret peiles i den Retning, og kommende Nordfra skulde Fyret ikke bringes vestligere end S. S. B. $\frac{1}{2}$ B., førend Kong Tones Point kommer overreet med den midterste Barakke i S. S. D. $\frac{3}{4}$ D., for at undgaae Middelgrunden.

(Shipping Gazette; Naut. Mag. Febr. 1850.)

Nye Grunde i Canalen ved Mozambique.

Capt. White, Barten Pilot, ankommen i Salem, beretter Følgende: Løverbagen den 5te Januar om Morgenen passerede jeg Enden af en Grund, paa hvilken der kun findes sig 3 Favn Vand. Grunden var meget tydelig at see. Samtidig saae jeg til Luvart flere Flak, som syntes at have endnu mindre Vand. Grundens hele Udstrækning turde udgjøre $1\frac{1}{2}$ til 2 Miles. Samme ligger fra Bassas de India i N. B. til B. $\frac{3}{4}$ B. (pr. Compas) Dist. 35 Miles, under $21^{\circ} 10'$ S. Br., og $38^{\circ} 57' 30''$ D. L.

(Positionen er ikke nøiagtig; men Beretningen kan tjene til at gjøre Søfareren opmærksom.)

(Naut. Mag. Juni 1850.)

Vink for Andvningen af Taranaiki eller Ny Plymouth, (Ny Zeeland).

Denne Colonies Flagstang, under $39^{\circ} 03' 35''$ S. Br. og $174^{\circ} 05' 31''$ D. L. Gr., staaer ligeovenover Landingsstedet.

*) Fyrtaarnet ligger under $8^{\circ} 30'$ N. Br. og $13^{\circ} 17' 45''$ B. Egd., Carpenter Klippe peilende B. $13^{\circ} 7'$ S.

Mount Egmont, der i Nærheden, 8270 Fod over Havet, peilende S. $1^{\circ} 12'$ V. (retvisende), i en Afstand af 14,45 eng. Samil, og Moturoa, den høieste af Suckertopserne, der ligger udfor Colonien i en vestlig Retning, N. $77^{\circ} 43'$ V. i en Afstand af 2,06 eng. Samile.

Ny Plymouths Rked strækker sig fra Suckertopserne til lidt N. for Flagstangen. $1\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand fra Kysten er der en eensformig Dybde af 10—12 Favne, og det er ikke raadeligt for noget Skib større end Kystfartøjerne at komme paa mindre dybt Bunde, eftersom Bunden bliver ureen, med et Rev og en ujevn Klipperebde der strækker sig $\frac{1}{2}$ Qvartmiil ud fra Kysten lidt vesten for Flagstangen.

Den bedste Ankerplads er paa 12 Favne ved Lavvande med den Wesleyanske Missionsstole (en iginesaldende hvitliggende Bygning midtvejs mellem Byen og Suckertopserne) overet med Mount Egmont, i S. 18° V. (Magn.) og Sælhundeklappen midtvejs mellem de to Suckertopser i S. 41° V. (Magn.). Flagstangen vil da være i S. 61° V. (Magn.) Retning, i en Afstand af $1\frac{3}{4}$ Qvartmiil. Rheden er aaben for alle Vinde fra S. V., rundt giennem N. til N. N. O. (18 Streger af Compasset).

Skibene have ofte Bamskelighed ved at lette Ankeret fra den urene Grund under Sandet, man bør altid bruge et stærkt Bøte-reeb for at være sikker paa at faae Ankeret kængret. Der gaaer altid Dyrning paa Rheden, og man maa stedse være beredt paa at gaae ved de første Tegn paa en Nordvest Wind. Et dohbelt Sæt Mooringer og to Bøier ere nu atter igjen ydlagte. *)

I Almindelighed kan man blot lande i en Hvalbaad, eller Brændingbaad og under en erfaren bestalter Raadsmænd som Fører.

En Barpevie er nedlagt lidt fra Landingsstedet. Denne Vie overet med Flagstangen fører bedst til Landingsstedet.

*) Efr. b. Edstr 2det Bb. Pag. 320.

Man bør med Forsigtighed nærme sig Kysten paa begge Sider af Ny Plymouth, eftersom den er fuld af Rev og Revler der skulle strække sig fulde to Dvartmile tilføes.

(Naut. Mag. Marts 1850.)

Rocky Cape (Van Diemens Land).

Paa Rejsen fra Launceston til Circular Head passerede vi, beretter Capt. J. Fawlkrop af Sidney i „Portland Guardian“, den 20de Febr. 1850, Rocky Cape. Om Middagen, da vi ved det smukke stille Veir og den aldeles rolige Sø noie kunde iagttage Alt, beordrede jeg Bagten i Mastkurven noie at see efter den Klippe, som paa Beagles Kort er angivet at befinde sig ved Rocky Cape. Jeg har oftere været i Nærheden af Rocky Cape uden at have seet Klippen, og tvivlede derfor om dens Eksistens. Jeg lod derfor, som sagt, holde skarpt Udsig, og passerede omtrent 2 Dv. Mil fra Strandbredden langs Kysten, da vi pludselig opdagede Klippen lige for os omtrent $\frac{1}{4}$ Dvm. borte. Vi passerede den omtrent en Kabellængde tilføes, og jeg saae tydelig en lille spids Klippe, hvilken ved den netop stedfindende stærke Ebbe ragede omtrent 2 Fod op af Vandet og som vel kunde have et Omfang af 30 Alen under Vandet, og peilede fra den yderste Spids af Rocky Cape N. 50° D. (Magn.) Dist. 2 Miles. Idet jeg viste Passagererne Klippen, satte en lige forbi bort Skib flyvende Søraavn sig paa den, og hævede derved enhver Tvivl hos Passagererne. Ikke længe efter kom en anden Klippe af omtrent lignende Størrelse tilsyn, hvilken vi dog blot kunde see af Brændingen, da den ikke ragede over Vandet. Denne peilede fra den første N. 67° V. (Magn.) Dist. en lille Dvartmil, og fra den yderste Spids af Rocky Cape N. 34° D. (Magn.).

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 191, 1850.)

Pitcairn Island.

(Naut. Mag. Decbr. 1849.)

(Engelsk Marine-Capt. J. Worths Reise fra Callao til Fidji-
øerne den 5te Marts 1849.)

Fra Callao til Pitcairn observeredes Ducie Island i N. $\frac{1}{2}$ N., hvis S. B. = Ende passeredes Kl. 11 F. M., bærende N. $\frac{1}{2}$ V. i en Afstand af 4 Qvartmiil. Denne Ø ligger meget lavt og be-
staar fornemmelig af Sand- og Coralbanker, er midtpaa bevoxet
med Buskads og lave Træer, og omtrent 4—5 Fjerdingsvei i Om-
kreds. Stærke Brændinger rundt om og intetsteds et Indløb hvor
man kunde lande. Paa Grund af sin lave Beliggenhed og Jord-
bundens og Sandets lyse Farve, kan den blive meget farlig om
Natten eller i taaget Veir, eftersom man, skændt midt paa Dagen og
i nogenslunde klart Veir, først fik den isigte fra Mastetoppen 8—9
Qvartmiil borte. Kl. 5. 20^m E. M. Hendersons Island isigte,
bærende V. t. N. i en Afstand af 14 til 16 Qvartmiil. Denne
Ø er 8 eller 10 Qvartmiil i Omkreds. Ducie's Plads bestemtes
til 24° 39' S. Br. og 124° 36' V. Lgd. Gr.; Hendersons Is-
lands til 24° 28' S. Br. og 128° 36' V. L. Gr.

Om Morgen den 9de Pitcairn Island isigte i V. S. B.
i en Afstand af 30—40 Qvartmiil. Landingen er farlig paa
Grund af Koblingerne, uden indfødte Lodser. *) Indbyggernes
Antal er 140. **) Tropiske Frugter og Vegetabilier i Overflø-
dighed, men ingen Ferskvandsfisker, paa hvis Mangel bødes ved
Regnvand der samles i tilstrækkelig Mængde til at forsyne Hval-
fangerne. Ankerplads findes vel hist og her ved Øen, paa omtrent
 $\frac{1}{4}$ Qvartmiils Afstand, men Ankergrundene ere urene, og bør ikke
benyttes undtagen i Fare for at drive iland, eller i Stille.

Den 23de; Den Maitia isigte i D. t. S. i 20 Qvartmiles
Afstand, og ankrede i Papieti Harbour paa 11 $\frac{1}{2}$ Favne.

*) Efr. d. Tidsskr. 4de Bd. Pag. 273.

**) Efter senere Beretninger 149.

Den 26de ankrede i Talu Harbour (Timeo). Besøgte Huaheine, Raiatea og Boro-Boro.

Tagde Coursen W. t. S., og passerede Den Monpiti nordfor mod Rose Island (en lille Ø, østenfor Navigatorsøerne).

Gjøres opmærksom paa et Coralrev omtrent 11 Qvartmiil N. V. for Manua, som et farligt Rev for dem der østerfra gaar til Navigatorsøerne.

Med Upola skal existere farlige Rev, hvisnaarsag anbefales Fremmede at holde sig $2\frac{1}{2}$ —3 Qvartmiile derfra; et Rev med 16 til 18 Fod skal ligeledes findes 3—4 Qvartmiil udfor Revet N. for Apia Bay. Denne Bugt er aaben mod Nord, og kan ikke ansees for sikker i den stemme Narsid eller Negtiden. Vandfyldningen er let, og der findes ferst Fisk, Fierfræ og Frugt i Overflod og til billige Priser.

Femten Qvartmiil Syd for Skildpaddesøen saaes Brændingen forud, paa et Rev der ikke er omtalt i Capt. Willeks Beretning om den amerikanske Expedition, ligesom denne Øs Plads er urigtig angivet, idet Øens Centrum fandtes at ligge under $19^{\circ} 47'$ S. Br. og $178^{\circ} 8'$ V. L. Gr., eller 29 Qvartmiil østligere end Wilks (der sætter den under $19^{\circ} 50'$ S. Br. og $178^{\circ} 37'$ V. L.). Et Rev strækker sig 5—6 Qvartmiil i sydvestlig Retning, og en stor landløs langagtig Coralbanke i N. og S. 8—9 Qvartmiile lang med svære Brændinger. Den antages at være omtrent 6 Qvartmiile lang.

Passerede mellem Øerne Motuka og Totola.

Stod videre nordest, det farlige landløse Rev Mumbolitti ifigte W. til S., og passerede det i en Afstand af 3 eller 4 Qv. Miil, Revet værende W. og til samme Tid Den Angan N. V. — Mumbolitti Rev er omtrent 1 Qvartmiil i Omkreds, beliggende circa 14 Qvartmiil S. for Angan.

Extract af Rapport til det engelske Admiralitet fra Chefen for Nordpolerpeditions-Skibet North-Star*), Commandeur J. Saunder, d. d. 28de Septbr. 1850.

(Naut. Mag. Nov. 1850.)

Søndagen den 29de Juli 1849, under $74^{\circ} 32'$ N. Br. og $79^{\circ} 19'$ V. L., fik vi endelig en rask Kuling fra D. N. D. og klart Veir, saa vi kunde borte os fra Melville Bay mellem Jisfladerne, med en Fart af 5 Qvartmiil i Timen. Vi fortsatte dette Løb omtrentlig i Retningen af Cap York saalænge Isen vilde tillade det; men omtrent Kl. 4 E. M. begyndte Isen at lukke sig hurtigt sydfra, og maatte ile med at søge Læ i en Bugt i en af de store Jisflader. Vinden sprang om til S. S. D., og det blev en Storm med stærk Regn. De store Jisflader trykkede imod hinanden med stor Kraft. Da vi laae i en Bugt, hvortil vi havde gjort fast, vare vi istand til at trykke os længer ind, medens Kanterne af Jisfladen blev brudt af ved det ydre Tryk, hvorved Skibet blev holdt i det eneste Smule aabent Vand der var at see, og saaledes reddet fra Beslædigelse. Roret blev løst op og hængt tværs over Afgterstevnen, og Maaen og Taklerne m. v. klar til at sætte Storkbaaden ud, for det Tilfælde at der skulde tilstøde Skibet Noget. Vi fik ogsaa en Deel Provisioner op paa øverste Dæk for strax at kunne lægge dem i Baadene.

Bed Midnat blæste det en Storm med Regn fra S. S. D., der vedblev uden Ophør i to Dage. Saaledes vare vi indesluttede af Isen der nu var bleven en eneste sammenhængende fast Masse, til den 26de Septbr., og dreve omkring med den i en aldeles hjælpe-

*) Se d. Edstr. 4de Bind, Pag. 227 og 457 og 5te Bind, Pag. 386.

Løst
og
stil
tre
Jis
E
vei
S
for
fri
B
me
me
38
fel
pa
be
bj
D
a
E
fe
E
n
d
E
12

Tjære-
Overste
ud af J
ven best
J
malede.

Ma
D

Steder
den 16
gjorde
3045
med at
Dobbelt

1½ Al
flyde b
D

Maane
I
land o
Bay,
miil)

Q
tede m
at ned

og fik
uden
saae t
søgte
14de
Under
vet p

Den 22de praiede
og Pennys Skibe stode

Den 25de observer
i Isen.

Den 27de var Fel
slap lykkeligvis derfra.

Den 28de og 29de
3die August, og alle Fe
for i Nødstilfælde at f
bleve satte ud paa Isen.

serede den 9de Capt. M
vesterfor; disse kom Dag
Den 12te tog Skrueskibe

Den 13de fik de a
retning at the North-
Bolstenholme Sund. I
rede Brevskaber til ham.

Den 14de forlod M
for Dudley Diggs, for
og Pioneer slæbte Prince
kastede los og gik til Po
Cap Hay.

Den 18de tætt ved

Den 20de Leopold

Den 21de udfor M
Havnen for Jis; men for
og over los Jis og sm
Praiede Assistance.

Ned ad Regent In
tilstoppede af Jis. Udfor
dere frem. Lod undersø
Perchabaaden fra Batty
miil). Dagen efter traf P

Advance*) (Lieutenant de Haven). Rescue var gaaet ad Wellington Channel, hvorthen ogsaa Advance agtede sig. Om Eftermiddagen saaes tillubart Pennys 2 Skibe samt Assistance og Intrepid.

Den 25de midtvejs imellem Cap Spencer og Point Innes ved den faste Is. Assistance, Lady Franklin, Sophia og Rescue isigte, alle i Wellington Channel. Paa hiin Side Cap Bowden saaes høit Land at strække sig i N. W. Landets Continuitet mellem Point Innes og Cap Bowen kunde imidlertid ikke med Bestemthed iagttages. Passerede Berchey Island, og stod til Cap Niley. Advance paa Grund indeved; men den frabad sig imidlertid Hjælp, med Tilfoiende, at der var forefundet Spor iland.

Island forefandtes en Flagstang og en Meddelelse fra Capt. Dimmaney (Assistance) om at de vare landede der den 23de s. M. og havde forefundet Spor af Leirplads ic. saavel der som paa Berchey Island; at de havde undersøgt Nordkysten af Lancaster-sund og Barrowstræde uden at finde Noget, og at de nu gik til Cap Gotham og Cap Walker.

Ogsaa fandtes en Meddelelse fra de Haven (amerikanske Brig Advance) der herfra agtede sig til Cap Gotham.

Mr. Snow, som var sendt iland fra Prince Albert, forefandt her**) flere Runddele af Steen som for Tælle, hvoraf en vis Deel lod til at have været benyttet til Kiøkken. Dreknoller saaes ogsaa, fremdeles en Stump Seildug, et Stykke Papir, et Been med to Huller i, et Stk. bleget Loug med Woolwich Mærke.

Derfra til Cap York langs Kysten, og bleve Provisioner nedlagte paa et isinesaldende Sted under en Steendysse paa en Bakke hvor der forefandtes en Spade og et Kibe.

Den 28de udfor Admiralty Inlet.

Den 30te landede i Possession Bay, hvor forefandtes Mel-dinger fra Resolute og Pioneer af 17de.

*) Cfr. d. Edftr. 5te Bb., Pag. 385.

**) Cfr. længere hen.

Samme Dag saaes Northstar passere hjemad.

Nogle Dage efter i Ponds Bay, der var naaben. Her efter-
ledes Meddelelse.

Til Aberdeen den 1ste Octbr.

Gutta-Perchabaaden omtales paa det Fordeelagtigste.

Spor af Sir Franklins Expedition.

Efter Commander Forsyth's (Hulkert Prince Albert's) Rapport*) forefandtes ved Cap Niley (den østlige Pynt af Indløbet til Wellington Channel) den 25de August Spor af at 5 Telte havde været opslagne der — mange Levninger af Fugle, Kiød og Flesk — og en 1½ Fod lang Tougende, med Admiralitetets gule Stribe, hvilket Stykke Toug derhos lugtede saa stærkt af Tjære, at det ikke kunde have ligget her mange Aar; ligeledes forefandtes et Stykke Seildug med Regjeringens Mærke.

Capt. Ommaney (Assistance**), havde der efterladt Efterretning om, at han havde forefundet mærkelige Spor paa Beechey Island (N. V. for Cap Niley).

Man veed ikke at noget Krigsskib har været her siden Parry i 1819***).

Da alle Havne i Regent Inlet vare tilfrosne, havde Capitain Forsyth ingen anden Udvei end at gaae tilbage med sit lille Skib.

*) Efr. d. Tidsskr. 5te Bd., Pag. 385.

**) Efr. d. Tidsskr. 5te Bd., Pag. 386.

***) Denne Tougende er slaaet paa Chatamværst, og efter en anstillet Undersøgelse, efter 1824, eftersom før den Tid Chatamværstets Mærke var en hvid Stribe; ligesom det er oplyst, at i 1845 endel saabant Tougværk blev sendt fra Chatham til Woolwich netop til Franklins Opdagelsesfibe Erebus og Terror.

Længdebestemmelse ved Hjælp af den magnetiske Telegraph.

(Naut. Mag. og Mec. Mag. October 1847.)

En Line af Bire blev i Sommeren 1846, i Washington, udsprendt fra General-Postcontoiret til Marine-Observatoriet; en Bire blev ført fra Høistolens Observatorium i Philadelphia til Baltimore Hovedlinie, og nok en Bire blev ført fra Staden Jersey's Telegraph-Contoir, til et midlertidigt Observatorium opført tæt ved den presbyterianiske Kirke. Hvert Observatorium var forsynet med et godt Uhr, og et Passageinstrument for at regulere det med den største Nøjagtighed. — Naar Uhrene ere behørig regulerede behøver man til at bestemme Længdeforskjellen imellem disse 3 Byer ikkun et Signal som kan høres paa een Gang ved alle 3 Stationer. Dette tilveiebringes ved Slaget af en Magnet der sættes i Bevægelse paa den ved telegraphiske Meddelelser sædvanlige Maade.

Operationen gaaer for sig paa følgende Maade:

Kl. 10 om Aftenen, naar Telegraphcompagniets sædvanlige Forretninger ere endte, blive de 3 ovennævnte Observatorier satte i Forbindelse med hinanden. Derefter correspondere de paa den sædvanlige Maade for at faae at vide om Alt er istand. Jersey Citys Observator giver da Bink om at være klar til at modtage Uhrsignalet.

Ved Begyndelsen af et Minut efter hans Uhr, slaaer han paa en Tast (som paa et Fortepiano), og man hører et Slag paa een og samme Tid i Jersey City, Philadelphia og Washington. De 3 Observatorer notere Klokkeslettet, hver efter sit Uhr. Efter 10 Secunder slaaer Observator i Jersey City atter paa Tasten; man hører et Slag, og Alle notere Tiden. Efter atter 10 Secunders Forløb gives et tredie Signal paa samme Maade, og saaledes fremdeles indtil 20 Signaler. Efter eet Minuts Ophold gentager Philadelphia Observator den samme Række Signaler, og alle 3 Observatorer notere Tiden. Efter et lignende Ophold begynder

Washington Observator, og giver ogsaa en Række af 20 Signaler. Saaledes erholde de 3 Observatorer 60 Sammenligninger mellem deres Ubre, som da maae give deres Tidsforskjel med næsten fuldkommen Næiagtighed.

Denne Methode er smuk i Theorien, og lader meget simpel: men det har været forbundet med overmaade mange Vanskeligheder at faae den udført i Praxis. Disse ere imidlertid blevene overvundne, og om Aftenen den 29de Juli 1847 bleve 20 Ubrsignaler givne fra Jersey City til Philadelphia, og det samme Antal retourneret. Længdeforskiellen mellem Jersey City og Høistolens Observatorium i Philadelphia er, efterat Tiden paa de respective Stæder næiagtig var bleven bestemt ved Computation, 4 Minuter og 30 Secunder, — mellem Jersey City og Washington 12 Minuter 3 Secunder paa en Brøtsecund nær i begge Tilfælde.

Disse Experimenter yde Midler til at maale Hurtigheden af den electriske Strøm; forsaavidt dog den Tid der medgaaer paa dens Passage fra Jersey City til Washington ikke er altfor lille til at vurderes. Lad os antage at Længdeforskiellen mellem de to Stæder er næiagtig 12 Minuter. Naar Klokken er 10 i Washington vil den selvfølgelig være 12 Minuter over 10 i Jersey City. Man tænke sig at et telegraphisk Signal gives fra Jersey City. Høres Signalet i samme Dieblis, i Washington, skulde Klokken i Washington netop vise 10. Men, hvis der udfordres 1 Secund for Signalet at passere til Washington, vil Klokken i Washington, naar det høres der, vise 10 og eet Secund, eller, ifølge denne Sammenligning, — Forskiellen mellem Jersey Citys og Washington-Ubrene vil vise sig at udgjøre 11 Minuter og 59 Secunder. Man tænke sig nu, at der Kl. 10 ogsaa blev givet et Signal fra Washington. Hvis dette Signal høres i samme Moment i Jersey City, skulde Klokken i Jersey City affurat angive 12 Minuter over 10; men hvis der udfordres eet Secund for Signalet til at passere fra Washington til Jersey City, skulde Jersey Citys Klokker angive 10^h 12 Minuter og eet Secund, eller, ifølge denne Sammenligning, — Forskiellen imellem de to Klokker viser sig at være

12 Minuter og eet Secund. De to Sammenligninger differere **2 Secunder** eller to Gange saa længe som der udfordres for Signalet til at passere fra Jersey City til Washington. Hvor lang Tid der nu saaledes maatte udfordres for Overførelsen af et Signal, maatte Forskiellen imellem de to Maader at sammenligne Uhrene paa udgiøre det Dobbelte af dette Tidsløb, og den Længde man udledte af Signaler meddeelte fra Jersey City til Washington være mindre end den man udledte af Signaler fra Washington til Jersey City.

Men Længderne udledte af de to Maader at sammenligne Uhrene paa differere virkelig. Differencen andrager i nogle Tilfælde $\frac{1}{2}$ Secund. Men, besynderlig nok, finder Differencen Sted i den forkeerte Retning. Længden der udledes af Signaler fra Jersey City til Washington er større end den der udledes af Signaler fra Washington til Jersey City, hvoraf den Slutning synes at maatte følge, at et Telegraph = Signal forplantes længer end 200 Miles i mindre end ingen Tid. Man maa vel bemærke, at vi her tale om absolut og ikke om local Tid; thi der er aldeles ingen Tvivl om at et Signal gjort i Jersey City Kl. 10 vil naae til Washington længe inden 10 efter Washington-Tid. Men Observationerne synes at tyde paa at Signalet fra Jersey City er hørt i Washington inden det er givet i Jersey City, og ligeledes, at et Signal fra Washington er hørt i Jersey City inden det er givet i Washington. Det er rimeligt at Differentsen quæst. skriver sig fra Banskeligheden i at vurdere smaa Second=Brøker, og derom faaer man da et Bink ved det Factum at Uhrene i Jersey City og Philadelphia een Aften slog saamen, og da Signalerne blevne givne samtidig med det ene Uhres Slag faldt Ankomsttiden saamen med det andet Uhres Slag. Der var saaledes ingen Secundbrøk at bemærke for Øret, og Uhrenes Sammenligningsmaader gabe identiske Resultater. Flere Aftener beløb Uoverensstemmelsen i Observationerne omtrent $\frac{1}{2}$ Secund; og naar vi ville antage at enhver Observator feiler $\frac{1}{2}$ Secund i sin Angivelse, er Differentsen forklaret; vi maae blot antage, at enhver Observator, ved Lyden

af et Uhrsignal, angiver Tiden $\frac{1}{2}$ Secund for tidligt, hvilket synes at antyde, at Signalet er hørt ved en fjern Station inden det virkelig er givet.

Nautisk Beskrivelse af Laguna de Terminos (Yucatan).

(Af engelsk Marine-Vieutn. G. Lawrence.)

(Naut. Mag. Decbr. 1850.)

Indløbet til Lagunen maa betragtes som Mundingen af en stor Flod, uden at man dog har nogen synderlig Strøm*) at kæmpe imod. Palizado Nevir, en Arm af Usumacinta, udgyder sig i Lagunen, der igjen har flere Udlob foruden det omtalte Hoved-Indløb, nemlig Puerta Real ved Mønden af Carmen, der er ligesaa bredt som Hovedindløbet, og Escondido et Par Fjerdingvei længere østlig.

Anduvningen af Laguna de Terminos.

Man maa gjøre sig Umage for at anduve Landet omtrent midtfor Den Carmen (der stielner sig fra Landet vesterefter ved Point Xicalango ved sin lige hvide sandige Strandbred paa Nord-siden og de lavere Træer), eftersom der finder en vestlig $\frac{1}{2}$ Dvm.'s Strømsætning Sted, og man derved iøvrigt faaer den Fordeel at komme til Lubart af sit Bestemmelsessted, under den sædvanlige Søbrise N. O.

Har man faaet denne Ø ifigte fra en Høide af 14 Fod, vil

*) Undtagen naar heftige Regnskyl i det Indre forarsage at Flodbiden sætter en Dvm. hurtigere ud af Lagunen end i Almindelighed. Flodbørne ere lave i April og Mai, og høiest i August og September.

man omtrent være 9—10 Qvartmile fra Kysten og paa 7 Favne Mudderbund. Man blive nu ved at staae indefter, ved efterhaanden at holde af vesterefter, og paa samme Tid ikke faae ringere end 4 Favne, indtil man tydelig faaer isigte Vigia*) paa den yderste vestre Pynt af Den, da man vil være omtrent 7 Qvartmiil N. D. derfor og omtrent 3 fra den nærmeste Deel af Carmen.

Uden Lods bør en Fremmed ikke prøve paa at løbe ind i Havnen, førend Søbrisen har sat ind, der i Reglen træffer midt paa Dagen, hvorved han vil have en aaben Vind til Ankerpladsen udfor Byen, eller i alle Tilfælde til Cascajalpynt.

Seiladsen er aldeles ikke vanskelig, men man bør paa det Triagtigste agte paa Veilingerne, eftersom Forskiellen af $\frac{1}{2}$ Streg kan sætte Skibet paa Kanten af Banken udenfor Punta de la Mespinga, — den østlige Side mellem Punta de la Mespinga og Cascajal er saa steil at Loddet ikke kan advare og det tykke Mudder gjør det umuligt at opdage det grundede Bands Grændselinie.

Hindringen for Indløbet til Lagunen er en stor flad blød Mudderbanke, der strækker sig fra Grunden ud fra Point Carmen til Xicalangopynten, men som dog kan passeres af Skibe af indtil 13 Fods Dybgaende, undertiden af indtil 14 Fods, men det beroer paa Omstændighederne. Indløbet har den største Dybde ved Middagstide.

Vind for Indløbet til Lagunen.

Efter at have anduvet Vigia, som ovenfor antydet, styre man vestlig, holdende netop udenfor Tre-Favnelinien**), indtil man tydelig kan see den indianske Landsbye†), og maa ikke bringe den hvide Pynt

*) Et hvidt Træ=Bartaarn, 45 Fod høit, i det gamle Fort S. Felipe, og hvorfra Skibes Ankomst signaleres til Byen.

**) Vigia peilende S. og Indløbet til Lagunen netop aaben. En god Position til at vente paa Lods, eller ankre, naar man ikke agter at løbe ind.

†) Med c. 10 Fuse paa det lave Land, 2½ Dm. B. for Point Sagatel.

af Vestlandet, seet fra en Hvide af 14 Fod, til at bære B. for S. W. t. W. $\frac{1}{2}$ W. (magn.), inden den indianske Landsby peiler S. $\frac{3}{4}$ W. (magn.), da man vil være paa omtrent 14—15 Fods Dybde. Med denne Peiling styre man lige paa Landsbyen, indtil Point Sagatel peiler S. D. $\frac{1}{4}$ S. (magn.), hvorpaa man holder af lidt efter lidt holdende Pynnten i denne Peiling, og naar Palmer Bushes og Nordkysten af Carmen Island ere dækkede af Vigia Point, styre man efter Ankerpladsen udfor Byen.

Den bedste Tid at forlade Lagunen er ved Dagbrækningen med Landvinden, hvormed man kan løbe ud og klare Skærene, inden den løser af. Man har at benytte de samme Peilinger som for Indgaaende.

Bliver det nødvendigt at krydse ind eller ud, maa man giøre korte Slag (ikke mere end $\frac{3}{4}$ Qvartmiil fra Lo-Favnelinien) langs Vestfiden af Canalen.

Den eneste Maade hvorpaa en Fremmed kan bestemme nøiagtigt sin Stilling med Hensyn til dens østlige Grændse, vilde være ved Peiling og Vinkelmaaling imellem Vigia og Sagatel Point, eller den indianske Landsby; men som disse ere langt borte, maa man være særdeles nøiagtig i Observationen, og affætte den hurtigt, især hvis Skibet har stærk Fart igiennem Vandet, eftersom, som før sagt, Loddet ikke advarer, naar man staaer ind mod Punta de la Mespinga og Cascajal Punt.

Landvinden blæser rask fra S. D. fra Midnat til 10 F.M. hver Dag, og fra Marts til ult. Juni. — Juli, August og Sept. ere Regnmaaneder; Marts, April og Mai tørre.

I October begynde the Norths, og vare til ult. Marts. Med Undtagelse af disse Wintermaaneder og i Orkaner*), er Ankerpladsen udenfor fuldkommen sikker; blødt Mudder og god Holdegrund.

Den nærmeste Linie til en Ankerplads udenfor er Vigien

*) Som sjelden hjemføge Sydkysten af Golfen. Den sidste fandt Sted i 1831. — Cfr. imidlertid d. Tidsskr. 5te Bind Pag. 298.

peilende S. S. V. (Magn.), i hvilken Retning man vil finde 18 Fod i Afstand af 4,8 Qvartmiil og 12 Fod i 2,8 Qvartmiils Afstand. Mere østlig løber Lo- og Tre-Favnelinien ind.

Paa Barren er der naturligviis en kort Braadsø under en „Northen“, men man kan nok løbe ind med 10—11 Fods Dybgaaende. Ankerpladsen indenfor er naturligviis aldeles sikker under disse Storme.

Vigien ligger under 18° 38' 44' N. Br. og 91° 51, 22,05" V. L. Gr.

Skibbrud i Nærheden af Landsend.

(Lond. News. Jan. 1851.)

Den 11te Januar d. A. stødte Briggen New Commercial, af Whitby, paa 250 Tons, i tyk Taage og svær Storm af S. S. V., paa en Klipperrevle mellem Great- og Little-Brisfon, omtrent 1 Qvartmiil udfor den bradte Pynt af Cap Cornwall og 4 Qv. Miil N. for Landsend, hvor to hvide Klipper hæve sig 60 til 70 Fod over Havbandsmærke. Da Søen gik meget høit, blev Skibet strax flaaet istykker, dog reddede Besætningen, der bestod af 9 Mand, samt Skibsførerens Kone, sig paa Hevet. Ved Daggrø opdagede man de Skibbrudne fra Land, men det var ikke muligt at komme dem tilhjælp.

I denne farlige Forsatning forbleve de Ulykkelige indtil Kl. 9, da en forfærdelig Bølge naaede dem og stykkede dem bort med sig ned i den fraadende Sø. De Syv bleve borte med det Samme.

Af de øvrige Tre, Skibsføreren, hans Kone og en Mulat, lykkedes det denne Sidste at faae fat paa et Stykke af Braget, og var heldig nok til, skiondt han i flere Timer blev fastet hid og did, hvert Øieblik i Fare for at blive opslugt af Brændingerne,

ved Nolighed og Landsnærberøelse, ved Hjælp af en Planke, han benyttede som Pagai og et Stykke Seildug, han benyttede som Seil, og derhos ved de stærke Strømninger, at gaae klar af Brændingerne.

Medens den stakkels Fyr saaledes kæmpede for sit Liv, og over 2000 Mennesker med ængstlig Forventning havde samlet sig paa de høie Klinter paa Strandbredden, besluttede 5 Fiskere fra Sennen Cove, et lille Fiskerleie tæt ved Landsend, at gaae med deres Baad giennem Brændingerne; dette lykkedes, og omsider reddede de da, med største Livsfare, den stakkels Mulat ud af sin farlige Situation.

De to Andre, Skibsføreren og hans Kone, bleve, med det Samme de reves bort fra Nebet, kastede op paa Little Brisson-Klippen, der løber spidst op iveitret og er Tilflugtsstedet for en utallig Mængde Søgule. Skipperen fik først Fodfæste paa Klippen, og da han nu saae sig om, fik han Die paa sin Kone der kæmpede med Bølgerne, men dog saa tæt ved at han kunde naae hende med Haanden og trække hende op til sig. — Medens Fiskerne vare ifærd med at redde Mulatten, kom Goldkrydstutteren Sylvia raft omkring Landsend. Da Kutteren naaede Pynten, satte den sin Baad ud, og Føreren, Mr. Forward, forsøgte nu med 4 Mand at nærme sig Klippen; men deres Anstrengelser vare forgieves, og kun med den største Banskkelighed naaede han igien tilbage til Kutteren. Mørket begyndte at falde paa, og som nu Intet videre til de Forulykkedes Nedning kunde foretages den Dag, tonede Mr. Forward Flag, og dreiede bi med Skuden, for at holde Modet oppe hos de Ulykkelige, som nu skulde udholde en frygtelig Nat uden Spise og uden Ly, udsatte for Storm og Regn paa Klippen midt ude i det vilde Hav, idet han vilde vise dem, at de dog havde en Ven i deres yderste Nød, der ikke vilde forlade dem, men staae dem bi til det Sidste.

Søndagmorgen gik Vinden heldigviis lidt S. D., hvorefter Søen lagde sig noget. Strax vare alle Mand paaferde. Kl. 1 saaes 4 Baade komme ud fra Sennen Cove, hvoraf de 3 vare be-

mandede med Fiskere og den fjerde af Kystvagten, og til samme Tid ankom Capt. Davies i en Krydsbaad fra en lille Vig omtrent 3 Quartmiil N. D. for Stedet, med 4 Matroser og en Mineur, forsynede med Rednings-Naketter; ogsaa angikerede en Baad fra Kutteren, saa at i det Hele 6 Baade vare komne til, hvilke, altsom de kom, bleve hilste med Hurraraab af Folkemængden paa Klipperne, der nu var steget til 5—6000 Mennesker.

Søen gik saa høi, at ingen Baad turde nærme sig Klippen paa halvbandthundrede Alen. Det Slags Naketter, Capitain Davies havde taget med sig i Toldkrydsbaaden, havde endnu aldrig været prøvet der, ikke engang fra Kysten, og maaskee intetsteds fra en Baad.

Da Davies havde gjort sine Forberedelser, affiød han med egen Haand Naketten. For et Dieblit var han omgivet af Flammerne der fore bagud af Naketten; lykkelighvis kom han dog ikke til Skade, men til Uheld faldt den udfødte Pine, der naaede Klippen, paa en skarp Steile, der overskar den, saa at Enden slap ned i Søen.

Det Indtryk, dette mislykkede Forsøg gjorde paa den forsamlede Mængde og paa Folkene i Baaden, lader sig ikke beskrive. — Efter et kort Ophold tog Capt. Davies en anden Nalet, som han ligeledes selv affiød, og dennesinde faldt Pinen paa Klippen lige ned ved Siden af Manden under den forsamlede Mængdes Jubel.

I dette stiebnesvangre Dieblit brød Solen frem. Man saa Manden paa Klippen lægge Pinen omkring sin Kone, og opmuntre hende til at vove det farlige Spring, og hvorledes hun ængstlig trak sig tilbage og ikke turde kaste sig ned i den freagende Sø. Efter nogle Dieblisses Forsøg fik imidlertid hans Overtalelser Overvægt. De toge en rørende Afsked fra hinanden, og hun gjorde det forfærdelige Spring paa Liv og Død fra en Høide af 12 Fgd. I det Samme brød tre uhyre Bølger lige ovenpaa hinanden og truede alle Baadene med Ødelæggelse. Et Dieblit vare alle Baadene skjulte for Øjenskuerne, og tusinde Stemmer udbrød: „Det er

forbi!" Men kortestør saae man dem atter paa Toppen af de svulmende Bølger, og atter gienløde de høie Klinter af lydelige Hurraraab. Med den største Forsigtighed blev der halet ind paa Linen, og efter tre Minuters Forløb blev den stakkels Kone taget op i en af Baadene; men Bølgernes Slag havde været meer end hendes affræstede Legeme kunde udholde. Al mulig Omsorg og Hjælp blev ydet hende; Folkene toge deres Klæder af og bedækkede hende med. Hun aandede endnu; men, — da Baaden naaede Vigen, var Livet bortflygtet. — Da Manden havde faaet sin Kone overtalt til at forlade sig, lagde han Linen om sig og blev, i aldeles affræstet Tilstand, halet op i en af de andre Baade.

Den hurtigste Reise over Atlanterhavet.

(Lond. News Jan. 1851.)

Det eng. engelske Damp-Paketskib *Atlas* sidste Tour mellem Ny-York og Liverpool er den korteste der nogensinde er gjort, nemlig 1 Time og 20 Minuter kortere end det hurtigste amerikanske Dampskib *the Atlantic's*:

Den 18de Decbr. 1850 Kl. 12 afgik fra Ny York, men stoppede kortestør for at reparere en Skade ved Hjulene, det havde faaet ved et Sammenstød paa Værftet. Ved denne Reparation medgik c. 50 Minuter; gik atter an lidt før Kl. 2 E. M.

Under Overreisen habdes variabelt Veir, hyppigt med stærke Kulinger fra V., og om Fredagen Kl. 10 E. M. d. 27de s. M. gjordes Cap Clear, og havde Paketen saaledes dampet fra Land til Land i lidt over 9 Dage.

I 3 Dage havde den dampet en Strækning som hidtil sjelden er naaet i Oceandampstibssejlsadsens Narbøgger, idet det den 25de, 26de og 27de løb resp. 328, 321 og 300 Qvartmil.

Dets Overfart, regnet efter Middeltid, med Fradrag af 44 Minuter tabt udfor Ny York ved Reparation af Skovlerne, kan ansættes til 10 Dage 4 Timer og 5 Minuter, eller 2 Timer 55 Min. kortere end dets hurtigste Sommerfart; 4 Timer 15 Min. kortere end de forenede Staters Paketdampskibes hurtigste Rejse østerefter, og omtrent 5 Timer 20 Min. kortere end Pacific's mærkelige Sommerrejse fra Ny York.

Et Dampskib Africa er bleven bygget aldeles efter Afias Tegning for Cunard-Damp-Pakettlinien. Dets Dimensioner ere følgende:

Efter Skibbyggermaaling:

Kiøslens Længde mellem Perpendiculairerne	267 feet
Største Brede	40 — 6 inch.
Lastens Dybde	27 — 6 —
Drægtighed	2128 $\frac{3}{8}$ T.

Efter Ny Maaling:

Dækkets Længde	265 feet
Dækkets Brede, midtskibs	37 — 2 inch.
Lastens Dybde —	27 — 2 —
Drægtighed	2226 $\frac{3}{10}$ T.

Det har et Par Balancemaskiner af 814 nominal Hestkraft. Cylindrenes Diameter 96 Tom. $\times$ 9 feet Stempelslag; Skovlhjulenes yderste Diameter 37 feet 7 inch., effectiv Diameter 36 feet 10 inch.; 28 Skovler 9 feet 2 inch. $\times$ 3 feet 2 inch.; 3 Sæt af 28 Arme, 8 Skovler i Vandet med 19 Fods Dybgaaende. 4 Riedler, 20 Ildsteder; Kulrum til 800 Tons; — 38 Maskinsolk. — Afrika er bygget af bedste engelske Teg, med dobbelt Planketbæklædning udvendig og indvendig, og imellem Spanterne er det opfyldt med Steensalt for at forebygge Fyr i Tømmerne.

Østkysten af Palawan.

(Af engelsk Marineofficier Bate. Aug. 1850.)

Paa Øverreisen fra Lemagerne til Manilla, hvor vi ankom den 11te April, forsattes vi af en Storm fra N. D., i 24 Timer omtrent 20 Qvartmiil i S. S. V.

I et spansk Kort over Philipinerne af 1808 ere afslagne 2 Grunde 30 Leagues B. for Cap Bolina, hvilke ikke ere omtalte i Horsburghs Directory. Vi passerede over Stedet, men fandt ikke Grund paa 120 Favn.

Gik fra Manilla den 20de, og ankrede den 26de s. M. udfor en Ø paa den sydvestlige Kant af Linacapangruppen.

Paa en Strækning af 15 Qvartmiil af Palawans Østkyst findes endeel smaa spanske Colonier, der alle ligge paa et ophøiet Terrain, hvorfra de kunne beherske det nærmest liggende flade Land. Colonien (Landsbyen) er omgivet af Palisader. Disse Colonier drive en lille Handel med de nærmeste Pladser i Canoer, der i Regelen ere armerede med en Metal-Houbig eller 3-Punds Carronade, til Forsvar, som de sige, imod Moruerne, et Søroverfolk der nu og da aflægger Besøg hos dem sydfra i store Prahus; (maaskee Borneiske Pirater).

De 2 fornemste Colonier ere Port Taitai paa Kysten og en paa Den Dumarran. Den første ligger paa S. V.-kanten af en dyb rummelig Bugt, fuld af Korallbanker, foran hvilken ligger flere særdeles høje og steile Øer af Kalkformation. Flere Rev strække sig ud derfra. En halv Fjerdingvei øst derfor, paa Pynten af en smal Landtunge, ligger et lille spansk Fort med 6 Stkr. næsten ubrugelige 12pdige Metalcannoner. Garnisonen bestaaer af 100 Militser af blandet Race.

Alle disse Colonier betale en aarlig Tribut til Regjeringen paa Manilla. Dumarran ligger inde ved en lille Bugt paa S. V.-Siden af Den af samme Navn. Det spanske Fort er besat

med 3 Canoney. Hele Flaader af Canoer seer man paa flere Steder, her ligesom overalt paa Kysterne, for at søge efter Stildpaddeskaller og Trepang. Alt Mandskabet er bevæbnet med Sværd, Spyd, Buer og Pile, og mange af Canoerne ere armerede med en Metalkanon eller Houbikz fori. - De havde aldrig før seet noget Skib.

Vi sydefter, og ankrede den 20de Juni under $10^{\circ} 25' N.$ Br. udfor en spansk Colonie Illan, underlagt Alcalden af Dumarran. 15 Qvartmiil sydligere findes Colonien Barbacan, og endnu sydligere, Baboyan, og Barcumen inde i Landet.

Hvert Spor af Spansk var her forsvundet, og Befolkningen var aldeles malayisk.

Kysten frembyder ikke synderlig Ujævnplads, med Undtagelse af Archipelaget N. for Dumarran i N. 9 $^{\circ}$ 50' Br. Strømningerne ere derhos meget variabelle og betydelig undergikne de fremherskende Vindes Indflydelse. Floden sætter langs Kysten sydefter, og Ebben nordefter. Den største observerede Fart var 1.5 Miil; Stigen og Falden 7 Fod, og den hurtigste Vandstand observeredes stedse om Dagen.

Under $9^{\circ} 50'$ Br. opdagede vi derimod en yppertig Havn, hvor Skibe kunne ligge aldeles omgivne af Landet i 8 Favne Vand. Indløbet er 2 Qvartmile langt og circa 1 Qvartmiil bredt, kan besøges til enhver Tid og ligger næsten tværs paa de fremherskende Vinde i begge Værsstider.

Omtrent 2 Qvartmiil fra Indløbet til Havnen, bliver Dybden fra 21 pludselig 120 Favne. Denne Forandring markeres ved en kruset Linie paa Vandfladen, og til visse Tider vil der upaarbejlelig gaae Brændinger tværs for Havnemundingen, og det i saa stærk Grad, at fremmede Skibsførere sandsynligviis ville blive affrækkede fra at gaae derigennem. Godstuddene paa Østsiden ere meget uregelmæssige: fra 50 Favne bliver det pludselig 7 Favne, og atter ligesaa pludselig igjen dybt Vand. I Solskin og klart Veir, vil man altid oppefra kunne opdage de grunde Steder.

Den 19de Juli, under $8^{\circ} 40'$ N. Br., udfor et Sted kaldet Lak-bu-lu-bu.

Et rødt Flag, s. Gr. det engelske, ansees for et utvetydigt Kiendetegn paa fjendtligt Sindelag.

Dette District er underlagt Majahen af Sulu, under hvilken igien flere Datuer, der vare indbyrdes uafhængige af hinanden, bestyrede hver sin Underafdeling.

Den 31te ved Rocky Bay.

Antillerne (Sombbrero, Anguila, St. Martin &c. *)

(Af engelsk Marinecapitain E. Barnett.)

(Naut. Mag. Jan. og Marts 1851.)

Antigua, $15\frac{1}{4}$ Fjerdingvei lang fra D. til V. og $9\frac{1}{4}$ Fjerdingvei bred fra N. til S., paa alle Sider omgivet af Stær, undtagen paa Sydkanten imellem den vestlige Side af Willoughby Bay og Old Road.

Østenden dannes af Green-Island der ender i Man-of-War-Point, en steil 170 Fod høi Klippepynt, der kan gaaes paa 1 Qvartmiil nær.

Genimod $\frac{1}{2}$ Qvartmiil S. V. for Pynnten er Ten-Pound Bay, der ikke kan befæres paa Grund af den svære Dyrning ved Munden.

York-Island, en lille rund Klippe, $1\frac{2}{3}$ Qvartmiil S. V. for Man-of-War-Point, ved det østre Indløb til Monsie-Harbour. Imellem York-Island og 2 steile 215 Fod høie Klippepynter $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil i S. V., ere 2 smaa Bugter, Mariegalante og Exchange. Coraller langs Kysten, som dog i gunstigt Veir kan gaaes nær paa 1 Qvartmiil.

*) Fortsat fra Pag. 34.

Den sydligste af bemeldte 2 Klippepynter, Hudson Point, danner Nordsiden af Willoughby Bay.

Stiendt Willoughby Bay kan yde store Skibe sikker Ankerplads, er den dog saa vanskelig og farlig at løbe ind i, at den sjelden eller aldrig bliver besøgt. Fra S. D. er den beskyttet af en Corallrevle, hvorigiennem to smalle Canaler føre ind i Bugten. Den nordøstlige Canal er kun 220 Fod bred, men 29 Fod dyb; den sydøstlige er næsten en Kibellængde bred, men saa bugtet og indviklet, at der ikke kan gives nogen Anvisning for Seiladsen derigennem. For at gaae ind ad den nordøstlige Canal, maa man løbe ned i omtrent 1 Qvartmiils Afstand fra Nebet, indtil Skorstenen paa Lyons Dampmølle paa Nordkysten er overet med en Bust paa Dalays Hill, hvorefter man styre ind ad denne Linie, indtil Ledmærket kommer isigte, nemlig Cochranes Mølle, der staaer paa det lave Land ved Næset af Bugten overet med Klippepynten, hvorpaa findes Ruinerne af et Fort, som dog neppe ere at see; Næset danner Sydsiden af Christian Bay: Denne Linie fører igiennem Abningen, og naar Fort Shirley kommer overet med Sydpynten af den indre Deel af Bugten, kan man holde lidt efter lidt paa Ankerpladsen. Med de fremherskende Vinde vilde dette Mærke imidlertid ikke være til at benytte for at komme ind, eftersom et Skib ikke vilde kunne lægge det op, og da vi ikke kunne give nogen sikker Anvisning for den anden Canal, er Ankerpladsen kun tilgængelig for Dampskibe, og selv for dem er vor Anvisning til ingen Nytte uden en erfaren Lodsers Assistance, isærdeleshed da denne lille Bugt er aaben for Søgængens og Oceanets Dynnings hele Kraft, der gjør det meget farligt at nærme sig i stærk Kuling.

3½ Qvartmiil S. V. for Hudsons Point, og 5 Qvartmiil ret V. for Bestenden af Den ere Shirley Heights, en steil Klippepynt ¼ Qvartmiil lang, der hæver sig lodret op af Habet til en Høide af 545 Fod, paa hvis flade Top sees Garnisonens Baratter ic, og paa den vestlige Kant af Afgrunden lidt høiere iveiret de to Signalposter for Indløbet til English Harbour. Imellem Wil-

loughby Bay og Hæiderne ere to smaa Indløb, Marmora Bay og Indian Creek, hvor smaa Skibe kunne gaae ind. Indløbet til hiint er hæmmet ved en Barre, hvorpaa der kun er 10 Fod, og midt i Indløbet til denne ligger et farligt Elær, der er noget over en Kabellængde bredt, men som dog bestandig kan sees. Fra Indian Creek til Old Moad Bluff er Kysten reen, og saa steil, at man overalt kan gaae den nær paa $\frac{1}{2}$ Qvartmiil.

English Harbour ligger ved Foden af Shirley Heights, idet Bestenden af Forbjergtet danner Østpynten for Indløbet dertil, som imellem det og Fort Barclay er blot en Kabellængde bredt. Den største Dybde i Snebvingerne er 24 Fod og det blot i en eneste Vinie, nemlig Nordenden af Muren til Downs-Hill House overet med den lave Klippepynt der danner Nordenden af Freemann's Bay, hvilket endda er et meget usikkert Mærke, da Muren staaer saa meget høit oppe over Pynten. Midt i Canalen findes en lille Grund hvorpaa ifkun er $21\frac{1}{2}$ Fod, og er 24 Fods-Canalen saaledes ikke mere end 120 Fod bred, og da nu Vinden aldeles ikke er til at lide paa, eftersom den idelig forandrer sig, kan ingen Fremmed prøve paa at følge vor Anviisning, saa saare han er kommen under Hæiderne uden Hjælp af Lodds. Skulde Vinden være N. D. eller selv N. N. O., maa man rimeligviis ankre udenfor Snebvingerne og varpe ind, og skulde det blæse stærkt, fuse Vindstødene med en saadan Magt giennem Dalene, og Holdegrunden, en flad Klippe, er saa slet, at meer end eet Anker vil være nødvendigt til at ankre op med, saa at det ikke er uden Fare. En lille Farvandsbøie er sædvanlig udlagt paa Østsiden eller til Luvert af Canalen. Agter man at gaae ind i Havnen med de fremherskende Vinde fra Ø., staae man freidigt ind under Hæiderne, lidt til Luvert af Fort-Charlotte Bluff (Østpynten af Indløbet), og saa holde Skibet godt fuldt og bi, knibe tæt langs Landet, og gaae i en Kabellængdes Afstand om the Bluff, og naar man er gaart tæt styrbord om Bøien, gaae man efter Ledmærket, indtil Værftsstangen er overet med Enden af Fort Barclay, derefter holde klos ved Vinden, hjerpe An-

derseilene, og har man stærkt Fart, vil man rimeligviis skyde rundt om Pynten af Fort Barclay inden Vinden fra Høilandene naaer ud fra Nordkysten. Mister Skibet Farten og høves ikke under Commando forinden, maa man strax gaae tilankers; er man saa heldig at skyde igiennem, maa man være belavet paa at bære rask af for Vinden, og opgive Seilene, naar man er midt i Canalen, eftersom man vil have tilstrækkeligt Fart til at naae Ankerpladsen udfor Skibsværftet. Agter man sig ikke længere end Freeman's Bay for at fortoie, maa man naturligviis holde tæt til Vinden og skyde saa langt op i Vinden som muligt, for at man kan lade Ankeret falde i god Holdebund, klar til at varpe. Baade fra Værftet ligge altid klar med Trosser, men man bør ogsaa selv være klar til at assistere.

Salmouth Harbour, $\frac{1}{4}$ Qvartmiil V. for English Harbour, yder fortræffelig Ankerplads for enkelte svære Skibe, da der er 24 Fod Vand i Midten; Indløbet mellem de stejle Black og Proctors-Points er 3 Kabellængder bredt. Den østlige Deel af Havnen er skilt fra den vestlige ved en Tunge, der fra Blake-Island strækker sig ud til Midten af Bugten, hvor den ender i en lille Grund med ifkun 12 Fod Vand; imellem denne og den ytre Grund udfor St. Annes Point er Løbet, der fører til den indre Ankerplads, knap 1 Kabellængde bredt, altfor snævert for et Seilskib mod de fremherskende Vinde, men ydende ubindret Udgang for Dampbaade. Den ydre Ankerplads er omtrent 2 Kabellængder i Kvadrat, den indre er 2 Kabellængder bred og næsten $\frac{1}{2}$ Qvartmiil lang fra Ø. til V. Ledemærket ud til den ydre Ankerplads er Østenden af Blake Island Fort overet med et iøinefaldende Huus paa den vestlige Skraaning af Monk Hill, og naar man har passeret Bishop Shoal, som altid kan sees, kan man gaae tilankers, Alt efter Dybgaaendet. Intet godt Ledemærke til den indre Havn kan gives.

Old Road Bluff, $2\frac{1}{2}$ Qvartmiil V. for Falmouth. Denne Deel af Kysten er omgivet af en Klipperebø, men kan dog paa de fleste Steder gaaes indenfor $\frac{1}{2}$ Qvartmiil nær,

Midtvejs imellem dette Bluff og S. B.-Pynten af Carlisle Bay hvor der ligger et „Old Fort“, hvilken Bay dannes vester for dette Bluff, hvor Kysten dreier sig mod Nord, — er der en god Ankerplads under de fremherskende Vinde, med 5 Favne Vand i omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiil Afstand fra Kysten. Et Grundbraad sydfra forarsager ialmindelighed at Skibene rulle svært, og det er tidt vanskeligt at lande, eftersom der er Braads et betydeligt Stykke fra Strandbredden.

Imellem Old Fort og Goat Hill, der er 115 Fod høi og ligger $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil B. for Old Road Bluff, findes Sandkyst med Korallrevle der flere Steder strækker sig næsten en Kibellængde ud.

Imellem Goat Hill og Vestenden af Den er en flad Coralrevle lige i Vandspeilet med et Par Nabninger, hvorigiennem Baade beqvemt kunne gaae isand.

En ydre, fast Revle strækker sig ogsaa udenfor denne Deel af Kysten, hvis Østende ligger henimod $\frac{3}{4}$ Qvartmiil S. for Goat Hill, strækker sig 2 Qvartmiil vesterefter, og ender i en lille ofte synlig Sandbanke, hvis ydre eller sydlige Kant er steil og derfor fatlig at komme nær om Natten, eftersom Loddet aldeles ikke giver nogen Advarsel, og man ikke tør forlade sig paa nogen gisfet Afstand, da man er under det høie Vand. Om Dagen undgaaer man den ved at holde Daw's House overet med Shirley Heights netop fri af Old Road Bluff; indenfor Yderbarren findes en Mellemrevle der løber parallel med Stranden i en Afstand af $\frac{4}{7}$ Qvartmiil, imellem hvilken og Stranden der er en ypperlig Ankerplads og godt Vandfyldningssted. I det østlige Indløb er der ikke mindre end 25 Fod Vand, men det vestlige er hæmmet ved en flad Klippebarre, paa hvilken der kun er 22 Fod og over hvilken Skibe maae passere naar de forlade Ankerpladsen, eftersom der ikke er Plads til at krydse igiennem østerefter.

Skibe, der østerfra søge denne Ankerplads, skulle dreie klos om Old Road Bluff, ind imod Morris' gamle Mølle (en isinefaldende Gienstand mellem Old Fort Point og Goat Hill), pas-

ferende Curtin Bluff, der danner Østenden af Morris Bay i knap $\frac{1}{4}$ Quartmils Afstand, da man ligeudfor Møllen, naar det er klart Veir, vil bemærke Vandets forandrede Farve ved Enden af Revet og Revlen der strækker sig ud fra Goat Hill, hvorved man vil være istand til at styre midt i Farvandet der næsten er $\frac{1}{4}$ Qv. Mil bredt. Vi kunne ikke meddele noget Ledemærke, og de ovenfor givne Anviisninger ere ikke tilstrækkelige til at vejlede en Fremmed uden Hjælp af Lods. Krydser man op til Ankerpladsen vesterfra udenfor Revet, vil man bemærke, ovenover Goat Hill, en gaffeldannet Klippe der skyder sydefter ud fra Hoveddryggen med 3 temmelig ivinesfaldende Spidser. Naar disse 3 Spidser habes overet med Morris' gamle Mølle, er man østenfor den grundede Banke udfor Østenden af Revet, og man kan derfor holde gaaende indtil man har naaet Midten af Canalen. Den bedste og bekvemmeste Ankerplads, naar man vil fylde Vand, er, hvor man har Morris' gamle Mølle overet med Sydsiden af Goat Hill, og det store Huus paa Harry's Eiendom (ogsaa kaldet Cades Bay), der ligger i Dalen under Boggys Peak, habes omtrent i N. D. t. N., da man vil være midtvejs mellem Stranden og Mellemrevet. Som ovenfor bemærket maa man forlade Ankerpladsen ad den vestlige Canal, og maa derfor, naar man løber ned, holde nær Kysten, idet Kanten af Revlen ialmindelighed tydelig kan sees, og vogte sig for at aabne Morris' gamle Mølle sydfor Goat Hill, indtil Ledemærket for Barren (Frey's Mølle netop isigte vesterfor Crab Hill) er næsten inde, hvilket kan vides naar Pearn's Hill er overet med Frey's Point, da Seilene maa stilles saaledes at man hurtig kan dreie til i Mærket. Dette fordrer imidlertid Dygtighed og megen Opmærksomhed for at man ikke skal falde ilæ af Barren, hvilket er meget farligt. Skulde det imidlertid findes, at man havde taget for stort Sving ved at dreie til, er der Plads nok til at gjøre et lille Slag, naar det blot skeer itide, men, som vi allerede have bemærket, en Fremmed kan ikke befare disse Canaler uden Assistance af en erfarene Lods. Naar Morris' gamle Mølle sees netop sydfor Goat Hill, er man imellem Skærene paa Barren, som ere omtrent 3

Kabellængder fra hinanden. Naar man har passeret Barren, bestemt østerrefter, maa man ikke dreie til, før Dow's House bliver fri af Old Road Bluff.

S. B.-Enden af Den er Johnson Point; herfra dreier Kysten bradt imod N. $2\frac{1}{4}$ Qvartmiil til Reed Point, med Bugterne Picart's, Fry's og Morris'. 6 hvide isinesfaldende Spidser, Saddle, Flat Top Hills, Leonard, Pearn og Musquito Hills paa Syd-siden af Fire Island Harbour, og Thomas Mount eller Hound Hill paa Vestsiden af samme Havn. Vestsiden af Musquito Big dannes af en sumpet Landstrækning der adskiller Reed Point fra Stranden. Denne Big er $\frac{4}{10}$ Qvartmiil dyb Øst og Vest og $\frac{3}{10}$ Qvartmiil bred ved Foden af Musquito Hill. 1 Qvartmiil vesterefter ender Kysten i Pearn Point. Hele denne Kyst er farlig at nærme sig, da den er omgivet af en Coraltrevle fuld af Klippe-spidser, hvoraf mange kun have 10 Fod Vand over sig. Den yderste Grund ligger 2 Qvartmiil udfor Stranden vestenfor Fry's Bay.

For Skibe, der stille 14 Fod, findes imidlertid et godt Løb indensfers, naar den fremherskende Vind nemlig ikke er nordensfor N. N. O. For at benytte dette, maa man, — efter at have passeret Barren efter den foran givne Anvisning, eller naar man gaaer østerfra giennem Cades Bay Ankerplads, — maa man seile om Johnson Island i en Afstand af $\frac{1}{4}$ Qvartmiil, og derefter holde Coursen, med Sandy Island overet med N. O.-siden af „de fem Øer“, indtil Hawk's Bill Rock kommer overet med Pelican Point, hvilket Mærke fører giennem „de fem Øers Canal“, der imidlertid kun er 1 Kabellængde bred, og hvis derfor, som man nærmer sig, Vinden skulde befindes altfor stral til at man kan være sikker paa at lægge den igiennem, vilde det være nok saa godt at passere ud S. B. for „de Fem Øer“, idet man har at vogte sig for Nordenden af den irske Banke, ved at holde Flat Top Hill fri S. for Musquito Hill, naar man er nær derved. Inden man naaer saa langt, kan man ogsaa ankre midt i Picart Bay i 3

Favne, $\frac{3}{10}$ Quartmiil fra Kysten, hvor der findes god Holdegrund og godt Landingssted paa Østfiden af Ffey's Bluff. Er man sluppet giennem „de Fem Øers“ Canal, kunne vi ikke give flere Mærker, men man kan da med Sikkerhed gaar indenskræ, ved at styre lige til Pelican Island, en lille Klippe 8 Fod over Vandspeilet, 2 Kabellængder vestenfor Østpynten af „de Fem Øers“ Havn. Man vil nu snart bemærke Brændingen i en Kabellængdes Afstand fra Øens Vestpynt; disse maa man da gaar omkring i knap en Kabellængdes Afstand, og saa knibe langs Landet, idet man har at vogte sig for at bringe Fort Barrington paa Goat Hill fri af Ferris Point, inden man har passeret Hurst-Bankerne, eller Tablespidsen næsten er overet med Hawks Bill Rock. Skibe, der passere udenskræ, bestemte for St. Johns Harbour, bør, som ovenfor sagt, ikke bringe Dow's Huus overet med Old Road Bluff, inden de ere passerede vestenfor Ledemærket til Warren, da de lidt efter lidt kunne holde N. V. af, idet de vogte sig for at bringe Hawks' Bill Rock fri vestenfor „de Fem Øer“, inden Johnsons Island kommer overet med Old Road Bluff, da de kunne holde Nord af lidt efter lidt. Lodstuddene udfor S. B.-Enden af Øen i dette Løb, ere meget uregelmæssige og stenede, varierende pludselig fra 7 til 12 Favne, og om Matten skulde man ikke nærme sig denne Deel i mindre end 10 eller 12 Favne.

Skibsløbet imellem „de Fem Øer“ (hvoraf den yderste ligger $\frac{1}{2}$ Quartmiil V. for Pearn Point) gaar imellem den høieste og den samme nærmeste Ø østerefter.

Reed Cliff, $\frac{3}{10}$ Quartmiil N. O. for Pearn Point og 30 Fod høi, danner S. B.-Pynten af „de Fem Øers“ Havn. I denne, $1\frac{1}{2}$ Quartmiil brede fra V. t. Ø. og $\frac{3}{4}$ Quartmiil dybe Havn i S. og N., findes sikker Ankerplads under de fremherskende Vinde, om den end er udsat for Koblinger. Holdegrunden er meget god. Midt i Havnen er der imidlertid et lille farligt Klippevær, med ifkun 9 Favne Vand; det grundeste Sted findes ved Sandy Island overet med Pelican Point, Havnens N. B.-Pynt. For at undgaae dette Skær paa den nordlige Side, paa hvilken Side det

skal passeres — maa man ved Indgaaende ikke bringe Drews Hill fri S. for Maiden Island, en iøjensaldende lille rund Klippe, med steile Sider og smaa Træer paa Toppen, 90 Fod over Vandfladen, der ligger midt i den indre eller østlige Deel af Havnen. Vi kunne ikke give nogen Anvisning til at passere S. derfor. Krydser man ind Syd for Pelicanbanken, hvorpaa der ifkun findes 15 Fod Vand, maa man ikke bringe Drews Hill overet med Maiden Island, og naar Great Sister er overet med Ferris Point, befinder man sig tæt ved den indre eller østlige Side af samme. Nordefter klarer man Banken ved ikke at bringe Seaforth Head (en steil Klippepynt ved Østenden af Havnen) Syd for Maiden Island. Kommer man nordfra, giv man bedst i at holde sig i den ovenfor beskrevne indenskers Canal, og gaae tæt om Pelican Island Rock, da man kan naae til Luvar af Cooks Banke naar Søvinden er nordenfor Øst.

Sarcks Bill Rock, midtvejs imellem Pelican- og Ferris Points, der ligge $1\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra hinanden. Seet N. eller S. fra, viser Toppen sig som et Høgnæb. Denne 25 Fod høie Klippe ligger halvanden Kabellængde fra Kysten. Indenfor den er ikke engang Røb for en Baad, men udenfor kan den passeres i knap en Kabellængdes Afstand.

Goat Hill, $\frac{8}{10}$ Qvartmiil N. O. for Ferris Point, 176 Fod høi med et lille Fort paa Toppen. Vesten derfor er Deep Bay, hvor smaa Skibe kunne have Ankerplads.

Fra Ships Stern, (en lille flad Klippe med nogle Træer paa, en Kabellængde fra Pynten), svinger Kysten N. O. D., og danner Sydsiden af St. Johns (Hovedstadens) Havn og Mhed.

St. Johns Havn yder Sikkerhed for alle Binde med Undtagelse af Drakarer; men Skibe med kun 12 Fods Dybgaaende kunne ikke komme Bærstet nærmere end paa $\frac{3}{4}$ Qvartmiil, og Skibe over 14 Fod maae løsse paa Mheden; ligesledes er Havnen udsat for Koblinger, der undertiden bryde over Baserne og anrette megen Ødelæggelse. Havnen er næsten 2 Qvartmile lang fra Warren

til Nynten, og $\frac{1}{4}$ Qvartmiil bred mellem Beat Point og Nord-
pynten af Vigen, som imidlertid deles i 2 Dele af Rat Island,
hvor der findes en Signalfang. Paa Syd siden af denne Ø
findes 10 Fod Vand. N. V.-Nynten af Havnen ender i en lille
38 Fod høi Klippepynt med Fort James, $\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra den
nærmeste Kyst. $\frac{5}{16}$ Qvartmiil Vest for Fortet findes en smal
Sandbarre med kun $15\frac{1}{2}$ Fod ved Lavvande. Eftersom det næsten
bestandig blæser i een og samme Retning, maae Skibene stedse krydse
sig ind, og derfor skulle de Skibe, som stille 12 Fod, naar de have
passeret Middle Grundten, bringe Yepton Mølle overet med Øst-
enden af Loblosly Bay, indtil det vestligste Huus i Staden, (en
lang lav Bygning med et rødt Tag og en lille Flagstang tæt ved
Østenden af Bærstet, hvor den staaer), er overet med Cathedral-
kirken, da man kan dreie nærmere Binden og passere Barren. Det
Dybeste er imidlertid kun 1 Kabellængde bredt, og at krydse op og
ind i Havnen kan blot skee med god local Kundskab og med Lods-
hjælp. Paa Vestenden af Barren er bleven udlagt en Spidsbøie,
saa man nu kan knibe Binden langt mere end naar man blot har
Ledemærker at gaae efter. Nord for Canal Mærket eller Bøien
er 13 Fod, indtil Fort James er overet med Nord siden af Rat
Island; Nord for Rat Island er 9 Fod Vand.

Armeen og Marinen under en fælleds Minister, — betragtet fra et nau- tisk Standpunkt.

Den senere Tid har haft endeel Tilhængere af den Mening, at det vilde være hensigtsmæssigt, at Alt henhørende til Forsvarsvæsenet, tilsvøes som tillands, blev forenet under en Overbestyrelse, eller med andre Ord, at det vilde være rigtigt, at Armeen og Marinen kom til at sortere under een og samme Minister.

Denne Idee, betragtet uden Bihensyn, kan synes ret smuk, og dens Giennemførelse kan maaſkee ogsaa, hvor en til dette sammensatte Ministerium stillet Personlighed er tilstede, være forbunden med adskillige Fordele; men om den i sin Helhed og i Almindelighed vilde i practisk Henseende give et overveiende fordeelagtigt Resultat for Fædrelandet, er et Spørgsmaal, som, efter vor Anskuelse, nok kunde fortjene at drøftes noget næriere og med nogen mere Sagkundskab, end der hidindtil i Forbigaaende er bleven den til Deel — navnlig paa Rigsdagen*)

Denne Forenings Idee er, efter hvad vi have kunnet udfinde, egentlig udgaaet fra vor tapre Armees Officier-Personale, og derfra overgaaet til adskillige af Rigsdagens ærede Medlemmer; men ligesaa overbeviist som Landetatens Herrer Officierer synes at være om Rigtigheden af Ideen, ere Sætatens om Urigtigheden af den, da de have den Tro, at der udfordres speciel Fagkundskab til Bestyrelsen af hvert Ministerium især, og at, naar det blev Marinens Bestyrelse der skulde gaae over til en for maritime Sager fremmed Person, derved vilde bevirkes, at det egentlige nautiske Element i Sætatens gik tilgrunde, og at Marinen saaledes maatte opgibe at

*) See Rigsdagstidende af 27de April 1850, 64de Folketingsmøde og videre i Betænkning til Udkast af en Finantslov.

være hvad den bør være: „et efter Landets physiske Bestaaffenhed, dets Befolks Character og Nationens pecuniaire Kræfter organiseret Søværn“. Ei ville vi sige dermed, at Sætatens Officiere ere af den Mening, at Marinen er for Landet hvad den kan og bør være, — paa ingen Maade; den almindelige Mening, forsaavidt som vi tør antage at kiende den, er, at Marinen kunde og burde organiseres efter Landets Tarv og Fordringer, og det saaledes, at det virkelige nautiske Element blev overveiende og kom til at gaae igiennem den hele Institution.

Vi have Grund til at antage, at denne Forenings Idee er fremkommen ved den temmelig almindelige Mening, at en fuldkomnere Sambirken imellem Armeen og Marinen derved i Krigstid vilde bevirkes; men, affeet fra at Danmark kunde komme til at føre en Krig, hvori Marinens Virksomhed vilde være uden Forbindelse med Armeen, er det et Spørgsmaal, selv naar Krigsforholdene krævede baade Armeens og Marinens forenede Virksomhed, om en bedre Sambirken virkelig vilde tilvejebringes ved en saadan Forening af Militair- Staterne. Man vil maastee henvise os til den Krig Danmark nys førte mod det store Tydskland, og sige: „see, ligger der i den ikke Beviis nok for at Foreningen er nødvendig?“ — Men vi see ikke dette Beviis, hvorimod vi vel indsee, at der af denne Krig, vilde for begge de militaire Stater kunne udbringes en ret god Erfarings-Hjst, som muligen ogsaa kunde blive afgjørende for Besvarelsen af dette Forenings- Spørgsmaal, hvis man vilde følge den gamle Regel: „Prøve Alt, men vælg det Bedste.“

For nu, efter vort Formaaende, at følge den første Deel af denne Regel (idet vi overlade til høiere Bedkommende at gjøre ligedan med den anden Deel deraf), ville vi, fra det nautiske Standpunkt, gennemgaae Forenings-Ideen med Hensyn til hvorvidt det kunde være hensigtsmæssigt at stille Marinen under en Minister, der ikke er gennemtrængt af det nautiske Element.

For Den, der har fulgt Rigsdagens Forhandlinger om Marinens Affairer, er det formeentlig tydeligt nok, at Flere af de ærede Rigsdagsmænd leve i den Tro, at Intet er lettere

end at være Marineminister; en Tro vi finde saa meget mere egen, som vi ere overbeviste om, at Ingen af de ærede Herrer ville bestride det Factum, at dette Departement er det meest tekniske i Statsraadet.

Derksom det maatte behage En eller Anden at fremkomme med Forslag om, at f. Ex. Justitsministeren ikke skulde være Jurist, vilde man vistnok tillade sig at mene, at han gav sig af med at tale om Sager han ikke forstod. Men maritime og nautiske Kundskaber ere, efter vort Skøn, det Samme for en Marineminister, som juridiske Kundskaber ere for en Justitsminister; der maa altsaa kunne drages den consequente Slutning, at naar Den som antager at den ene Post kan bestrides uden de, dens rette Bestyrelse betingende Kundskaber, er en Person der giver sig af med at tale om Sager han ikke forstaaer, maa ogsaa Den være at ansee som en saadan, der mener, at den anden Post kan bestrides uden de sammes rette Bestyrelse betingende Kundskaber.

Folkethingets ærede Finants-Comitee har i sin Betænkning til et Udkast af en Finantslov udtalt sig til Fordeel for en Forening af begge Militair-Staterne under een Overbestyrelse, og Flere af de ærede Møldagsmænd have talt i samme Retning, da denne Lov blev discuteret paa Thinget; men vi maa oprigtig tilstaae, at vi i det, vi dengang hørte fremføres derfor, ei kunde spore den for enhver Sags grundige Drøftelse saa aldeles nødvendige Sagskundskab.

Finants-Comiteen siger nemlig saaledes:

„Man (hvem?) har foreslaaet, at begge Krigsmagterne samles under een Overbestyrelse. Dette Forslag er ikke alene grundet paa det allerede for en overfladisk Betragtning fremtrædende nære Slægtskab imellem flere af de vigtigste herhen hørende Bestyrelsesgrene, men ogsaa paa de ved nærmere Undersøgelse paaviste ubeldige Følger af Søndringen for mange i finantsiel Henseende meget vigtige Dele af Hærvæsenet, saasom ved Anskaffelsen af Baa-
ben, Skyts og mange Arter Krigsmaterial, ved Forpleining, Be-

klædning, Bærkstedet og Haandværksdrift, Vægeværten og Pengeforvaltning ic."

Denne overfladiske Betragtning maa vistnok være saa overfladisk, at den neppe vil kunne fortjene Navn af Betragtning; thi det forekommer os, at enhver, som vilde uleilige sig saameget med at lære de to forskellige Krigsmagter at kiende, at hans Bestræbelse for virkelig at kiende dem kunde benævnes „Betragtning“, maatte, især hvis denne Bestræbelse gik over til Undersøgelse, komme til det Resultat, at en fælleds Overbestyrelse ikke vilde kunne være til Gavn for Forsvarsvæsenet, i og for sig betragtet. Der gives vel Dem som mene, at en Canon er en Canon, et Gevær et Gevær, og Constabler*) ere Constabler, hvad enten disse Baaben og Personer bruges tillands eller tilfæes; men dersom disse ærede Herrer vilde have den Uleilighed at gjøre sig lidt næiere bekiendt med Forholdene, vilde det sikkert være til Gavn for Fædrelandet. Baade Krigsministeren og Marineministeren, fornemmelig den Sidste, talte imod Foreningen, men det undrede os, at ingen af de Herrer directe ytrede noget imod det, som et af Folkethingets meest begavede Medlemmer fremførte imod Krigsministerens Bemærkning, „at ingen fornuftig Mand vilde overtage en saadan Bestyrelse.“ Disse, den ærede Rigsdagsmands Ord lode**) nemlig saaledes:

„Vi have gjort os al Umage for at betragte vore Forhold i deres virkelige sande Tilstand, som meget smaae, og (da) vi ere komne til den Overtydning, at der i disse to Bestyrelsesfag ikke ligger Mere end hvad en forretningsdygtig Mand kan overkomme. Indvendingen er heller ikke bleven gjort fra den Side; Indvendingen gik løs paa, at Ingen vilde paatage sig det, thi Ingen vilde kunne forstaae det, og ingen fornuftig Mand vilde paatage sig at bestyre det han ikke forstod. Men dersom Det skal giennemføres, saa vil jeg gjøre den høitærede Minister opmærksom paa, at saa kan han ikke være Krigsminister, og, maaskee Ingen, og Marine-

*) See Folkethingstidende 4166, første Saison.

**) — — — 4196, — —

ministeren kan ikke være Marineminister, og ingen Minister være Minister, fordi der under ethvert Bestyrelsesfag findes en Mangfoldighed af Grene som ingen Mand er istand til at trænge saaledes ind i, at han kan afgive nogen Bestemmelse derom, som virkelig godtgør, at han har taget derover en paa Undersøgelse grundet Selvbestemmelse. Naar der i sin Tid er forelagt Hans Majestæt Kongen Tegninger over Krigsskibe til Underskrift, for at bestemme, at de skulde bygges, saa var hverken Kongen, idet han satte sit Navn derunder, sikker paa, om dette Krigsskibs Dimensions-Forhold var rigtigt, ikke heller den Admiral som bragte ham den; han vidste maaskee noget mere derom, men ikke Meget mere. Det Samme er Tilfældet med den ærede Krigsminister; naar en Constructeur bringer ham en Tegning til et nyt Skydevaaben med Uffutage, som han skal bekræfte og underskrive, saa maa han giøre det paa Tro og Love, ja, for den allervæsentligste Deel, maa han giøre det paa Tro og Love, thi dersom han vil blande sig deri og rette derpaa, saa vil han, under de fleste Omstændigheder, giøre mere Skade end Gavn, thi hans Raad vilde tage Ansvarer bort fra den virkelige Sagkyndige, som havde forelagt Gienstanden, og dersom den ikke var fuldstændig og god, saa vilde det ikke giøre Gienstanden bedre. Der vil under enhver Bestyrelse findes en Mangfoldighed af Sager af den Art hvori den Overbestyrendes hele Dygtighed dreier sig ikke om Andet, end at vælge paalidelige og dygtige Mænd, og dertil troer jeg, med Hensyn paa det heromhandlede Anliggende, at meer end een Mand her i Landet vil være i Stand. Det første vi begyndte vor nye Regjeringsvæsen i 1848, da var den nuværende Premierminister vor fungerende Marineminister, og det paatog han sig paa ingen Maade fordi han tiltroede sig Sagkyndighed, men fordi han havde en dygtig og paalidelig Mand ved sin Side, som den nuværende Marineminister, og derfor vidste han at han rolig kunde sætte sit Navn paa enhver Expedition og behøvede ikke at spørge mere derom. Har den ærede Premierminister kunnet være Marineminister, saa maa der findes flere Mænd i Landet, som maa kunne være det, og jeg troer ikke at heri ligger Noget, saa at

man kun kunde forlange, at en ufornuftig Mand skulde overtage det." —

Det forekommer os, at dersom den ærede Rigsdagsmand har ønsket, med disse fremsførte Ord at føre Beviis for, at Marinen meget godt kan bestyres af en i maritime Sager ukyndig Mand, da har han ikke været saa ganske heldig i sin Bestræbelse, ja, det synes os endogso, at dersom der i hans Ytring skulde kunne være Beviis for Noget, maatte det snarere være for det Modsatte af det han vilde bevise.

Hvad forståes ved en forretningsdygtig Mand? — Talminde- lighed kalder man den Mand forretningsdygtig, som en heel Dag igiennem kan sidde ved sit Skrivebord og arbejde i de Sager han har med at bestille; men Dette er den underordnede Embedsmands Forretningsdygtighed, ikke den Overordneds, Ministerens. Hos Denne fordrer man et klart Overblik over det Departement, hvis Overbestyrelse er ham betroet, og uden dette Overblik vil han ikke være istand til at kunne vælge de paalidelige og dygtige Mænd, som den ærede Rigsdagsmand mener bør være den eneste Betin- gelse for at kunne udfylde en Ministerpost. Fortællingen om Teg- ninger til Skibe og Vaaben var ret effectfuld i en Tale paa Rigs- dagen, men det er ogsaa Alt hvad man kan sige derom, da det ikke havde noget med Sagen at bestille; thi det er jo netop Marine- ministeren der har at bestemme et Skibs Størrelse, Styrke og Dybgaaende, det er ham der opgiver Fabrikmesteren hvilke Egen- skaber der især maa sees paa for dette Skib, hvorefter da Denne udarbejder Tegningen til det. At en saadan Tegning forhen blev forelagt Kongen til Approbation, var nu engang den souveraine Konges Villie, der passede ind i Datidens Former, og kunne vi tænke os, at den Admiral som forelagde Kongen en saadan Tegning, ikke vidste hvad han desangaaende burde vide, maatte vi ansee det for en stor Feil, som vi ville haabe ikke vil blive forstørret af en i nautiske Sager aldeles ukyndig Marineminister, isald hans Ma- jestæt endnu skulde ønske Sig Skibstegninger forelagte.

Vi skulle strax komme til hvilke Egenskaber vi forlange af en

Marineminiſter; her ville vi kun bemærke, at fordi en Miniſter ikke kan være inde i Alt hvad der hører under hans Departement, tør man dog ikke gjøre den Slutning: „at da han ikke kan være inde i Alt, behøver han ſlet ikke at kiende til Noget.“

Den ærede Rigsdagsmands Citat, hentet fra „det Førſte vi begyndte vort nye Regjeringsvæſen“, ville vi tillade os at tage til Indtægt for ganſke den modsatte Mening af hans:

I Marts 1848 overdrog Hans Majestæt Præſidiet i Admiralitetet til den ædle Grev M. W. Moltke; Admiral Schifter, ſom var 1ſte Deputeret blev Overqvipagemæſter, og Commandeur Zahrtmann blev 1ſte Deputeret. Nogle Dage efter ophævedes Admiralitetet; Grev Moltke blev Marineminifter, og Commandeur Zahrtmann Miniſterens Medhjælper. Et Par Dage derefter udkom den Ordre fra Marineministeren, at en Ordre fra hans Medhjælper ſkulde betragtes ſom en Ordre fra Miniſteren ſelv, og fra den Tid bleve alle Marine-miniſter-Ordre udfærdigede af Medhjælperen. Det vil heraf ſees, at Grev Moltke ikke var, ſom den ærede Rigsdagsmand ſiger, den fungerende Marineminifter, ſkiondt han var den Anſvarshavende, hvorimod Commandeur Zahrtmann, det ophævede Admiralitets 1ſte Deputerede, var den factiſt fungerende Marineminifter. Men denne Maxime, at Een regierede og en Anden bar Anſvaret, gouterede man ikke, derfor fik man ogſaa denne Sag meget ſnart bragt i ſin rette Orden, idet Comd. Zahrtmann, den fungerende Miniſter, ogſaa blev den anſvarshavende.

Derſom dette Miniſter-System conſequent havde været gien-nemført, kunde jo een Mand have overtaget alle Departementerne, og have haft en Medhjælper for hvert iſær, hvorved han da var bleven baade Statsraad og anſvarshavende Regent for Landet.

Det har ofte været fremført, at da andre Nationer lade deres Mariner beſtyre af Mænd udenfor Faget, kunne vi ogſaa gjøre det; men ſelv om England og Frankrig ſkulde regnes med iblandt diſſe andre Nationer, der tage deres Tilflugt til ukyndige Mænd, behøve vi dog ikke at efterabe dem deri.

Englands firſt lord of the admiralty er ganſke rigtig, ofte,

navnlig for Diebliffet, en rig Lord udenfor Marinen; men hvad erfare vi deraf, som kunde vedkomme os? — Intet; thi a first lord of the admiralty er ikke Marineminister i den Betydning vi Danske nu tage Ordet, men en Første-Admiralitets-Deputeret, som deler Ansvarret for Marinens Bestyrelse med sine Meddeputerede.

I England har man jo ogsaa altid fundet sig i, at de rige Lorder blive puttede ind i de store Embeder, uden at bryde sig videre om deres Qualiteter; men vilde man der prøve paa at indsatte en fattig Dævel uden Navn eller Titel, en Mr. Brown eller Mr. Johnson i et af disse Embeder, skulde man snart høre en Skrigen derover, om saa Personen var nok saa flink til Posten, saa at man vel kan antage, at man besætter den første Admiralitets Lords Plads med en rig og fornem Mand, kun for at give Admiralitetet en vis Anseelse.

I samme Retning er bleven fremført, at Astronomen Arago i Februar 1848 blev Marineminister i Frankrig. Hvorfor man dengang just valgte ham, skulle vi ikke kunne sige, men vi have dog Pariserne mistænkte for, at de valgte ham, fordi han bestkæftigede sig med Himmellegemerne, hvormed Sømænd ogsaa have at bestille, og, — hvem veed, — havde han ikke været ved Haanden, da dette Hastværksministerium blev sammensat, var maaskee Marinens Portefeuille bleven givet til en eller anden Møller — for Analogiens Skyld.

Forestiller man sig begge de militaire Ministerier forenede under en fælleds Minister, en hoi Officier af Armeen, en Oberst eller General, da maa denne Mand strax lægge sig en nautisk Umme til, som, under Navn af Medhjælper eller Directeur, kan lede (regiere) ham, for at han igjen, for at opfylde Statsøiemedet, kan, som en Maskine regiere Marinen. Er han saa heldig (Det er jo altid Slumpetræf) at faae en dygtig Medhjælper, og lader han sig lede af denne, kunne de maritime Affairer maaskee komme til at gaa ret godt, idetmindste til en Tid, ligesom f. Ex. ombord i en Orlogsmænd med en maadelig Chef og en dygtig Næstcommanderende. Men Forholdet bliver dog forkeert, da Ministerens nautiske

Ukyndighed og hans deraf flydende Automat-Stilling neppe vil kunne skjules, hvorved da den sande Afgtelse for ham vil tabes. Har nu samtidig dermed Ministeren ved Dygtighed i Landkrigsministeriet, vundet Armens Afgtelse, ville Land- og Sæetat, med Hensyn til Anstuelssen om den fælleds Bestyrelse, ikke kunne sympathisere, og Dette kunde da let lede til en Formindstelse af Sympathi i andre Retninger, ja maaskee til, at den aldeles kunde blive tilintetgjort i alle.

Stiller Forholdet sig anderledes, saaledes at Ministeren, fordi han er Minister, selv vil decidere i alle, eller de fleste maritime Affairer, taber naturligviis den dygtige Mand Lysten til at være hans Medhjælper, og viger saa Pladsen for den mindre Dygtige, der ikke undseer sig for at staae Fadder til maritime Sottiser. Følgen heraf vil naturligviis blive, at Marinen vil degenerere, og hvad saa deraf igjen vil følge, ja, — det vil den første derefter udbrydende Krig vise.

Den Anstuelse, at en Marineminister ikke selv behøver at have et klart Blik over maritime Sager, men at han blot skal have den almindelige administrative Dygtighed, som en routineret Contoirmand faaer ved i mange Aar at have havt med forskellige Administrations-Forretninger at gjøre, er iøvrigt ikke saa ualmindelig udenfor Sæetaten, ja, — en saadan Minister vilde maaskee endog siges at have tilstrækkeligt maritimt Overblik, naar han havde læst vel over paa sin Lectie, Budgettet, saa at han kunde svare rask for sig paa Nøgledagen, skjøndt det gaaer med denne Budget-Examen, som med enhver anden Exmen, der ei beviser andet end at Examinanden har lært at svaremeer eller mindre godt til Examen.

Den første Fordring til en Marineminister er, efter vor Formening, „at han har et klart Overblik over maritime Sager“*), den anden, „at

*) For at kunne have dette klare bedømmende Overblik over maritime Sager, eller, for at kunne være i Besiddelse af saameget nautisk Element, at han kan have dette Overblik, maa en Marineminister have

han har administrativt Talent". Har han begge disse Qualiteter, vil han blive en flink Marineminister. Har han det klare Indblik i maritime Sager uden tillige at have det administrative Talent, bliver han altid en brugbar Minister, da han jo kan vælge sine Administratorer blandt Sætatens dygtigste militaire som civile Embedsmænd; men har han kun den administrative Dygtighed, uden tillige at have det maritime Blik, bliver han kun Marineminister af Navn. Dette klare Indblik i maritime Affairer kan en Mand, som ikke har faret tilføes, maaskee tildeels, men ogsaa kun tildeels erhverve sig (og selv dette hører til de store Sjeldenheder); vi ville derfor ikke pege hen paa den for Dieblicket eneſtaaende Personlighed.

Det var virkelig comist at gjøre Bekjendtskab med de forskellige Marine-Departements-Ideer, der under Marineminister-Krisen i Efteraaret bleve fødte, og vi morede os ofte over at høre hvorledes der blev raisonneret over denne Gienstand, omtrent som Pariserne i 1848 maae have raisonneret, da de bleve enige om at bringe Marine-Portefeuillen til deres Astronom. Blandt andet fortalteſ, at da den nærbærende Krigsminister ikke vilde gaae ind paa den meget fortræffelige Idee om Foreningen af begge de militaire Stater under et fælleds Ministerium, vilde han, naar Krigen var endt, gaae af, og hans Plads blive besat med en af Krigsførelsen derovre særdeles fortjent ung General, der, saaledes ytrede man sig, vilde være

faret tilføes, uden at han derfor behøver at have faret saameget, som er nødvendigt for at blive en complet dygtig Stikschef.

Et Individ Die for hvad der vedkommer Søfart, meer eller mindre theoretist og practist udviklet eller uddannet, kalde vi Individets nautiske Element.

I vort gamle Admiralitet, som blev opløst for 3 Aar siden, kunde de civile Deputerede ikke avancere til Første-Deputeret, da den Plads, efter Bestemmelsen skulde besættes af en Søofficier. Man vilde altſaa, at den Mand, som indtog den 1ste Plads i Marinens Bestyrelse, skulde være i Besiddelse af nautist Element.

meget godt skillet til at overtage de forenede Ministerier; det ene, fordi han var en meget dygtig og kundskabsrig Landmilitair, det andet, paa Grund af, at han ikke alene var en Søn af, men tillige en Broder til, en — Svofficier. „Jeg har været vel hundrede Gange udi Grinder paa Studengaarden, der maa endelig en Gang hænge Noget ved“, siger Jens til sin Herre, Magister Stygotius.

En Anden meente, at en af sine Fortjenester af Post- og Befordringsvæsenet belienet fornem Mand, skulde være Marineminister, deels fordi Marinen, saa syntes nu han, var at ansee for et Slags Post- og Befordringsvæsen, og deels fordi bemeldte fornemme Mands Oldesader 100 Aar tilbage i Tiden havde været en flink Marinebestyrer.

Af slige Exempler, der vise Publicums Anskuelse om Marineminister-Competence, kunde vi anføre flere; disse to maae være nok for denne Gang.

Vi maae imidlertid berøre, at der er een Grund som kunde tale for at give Marinens Portefeuille i Hænderne paa en Mand udenfor Støtaten, og denne ene Grund veier endda ei saa ganske let.

Det er en afgjort Sag, at i alle Sømagters Mariner, ere de deri tjenende Individer meer eller mindre hildede af Stands-Forhold og Stands-Fordomme, og hænge, saafremt Standen har en hæderlig Fortid, ved den, ved det Gamle. Saaledes er det i England, i Holland, og saaledes er det her i Danmark. Man gjøre derfor hos os hvilken Svofficier man vil til Marineminister, han tro sig selv nok saa fri for disse fra Barndommen af indpodede Bane-Ideer, de hænge dog ved, ofte ham selv ubevidst, og ville, saa sikkert som 2 og 2 er 4, paa den ene eller den anden Maade, maaskee uden at han selv mærker det, gjøre sig gjældende. Ved derfor at give Marinens Portefeuille til en for maritime Af-fairer meer eller mindre fremmed Person, vilde derved da vindes, at en af Standens Forhold og Fordomme ubildet Personlighed kom i Spidsen for Marinen; men — denne Binding vilde dog langt fra være saa betydelig, at den kunde erstatte Tabet, som Staten, som Standen igien vilde lide ved hans maritime Ukyndighed.

Vi skulle nu kaste et Blik paa de af denne Krigs Foretagender, der maaskee kunne bidrage deres til at oplyse denne Sag.

Da Dyreret i Foraaret 1848 udbrod og den tydske Krig begyndte, blev det baade Land- og Søetaten klart, at man her i Danmark aldeles ikke havde været betænkt paa de nødvendige Sø-Transportmidler, som behøvedes for i Krigstid at gjøre vor Armee til et samlet Hele. Hvori Skylden for denne Forsømmelse egentlig laae, ville vi ikke undersøge, men det forekommer os, at den militaire Organisations-Commission, som i Begyndelsen af Kong Christian den Ottendes Regjering var samlet i Odense, var saalænge sammen, at den nok kunde have haft Tid til at være kommen til den Anskuelse, at et Transportvæsen var for den danske Armee ligesaa nødvendigt som et Train. Vel vilde den ærede Commission, hvori der ikke var et eneste nautisk Element, neppe have været istand til at løse Opgaven om hvorledes et slikt Transportvæsen burde være indrettet, men den burde dog have indseet Nødvendigheden af at have det, og den burde, efter at have indseet det, have sørget for, at Opgaven var bleven løst af saa kompetente Mænd som vi dengang havde; men — der blev Intet foretaget i den Retning. Da derfor Krigen pludselig kom paa, havde vi aldeles ingen Sø-Transportmidler, saa at Marinen maatte lægge Ryg til og være Syndebuk for Forsømmelsen, da det naturligtvis var den der, efter fattig Leilighed, maatte hjælpe paa Mangelen.

Dette Transportvæsen, som indtil den Tid havde været overseet, er dog det egentlige Baand imellem Armeen og Marinen, og det maritime Punkt, hvorpaa, vi tillade os at mene, Armeen har havt Diet fæstet, da den undfangede Ideen om Militair-Staternes Forening under en fælles Minister.

Vi have ofte hørt tale om dette: „Saa uden videre at kaste Tropper iland paa en eller anden Kyst“. Men det er en Talemaade; thi et Armeecorps kastes ikke iland som, sans comparaison, en Ladning Stude; hvilket vor tappre Armee selv vil have erfaret i denne Krig. Der er Meget at tage Hensyn til, naar en

Armee skal ind- og udsendes. Meget af dette Meget kan ikke altid fattes af en Ikke-Nautiker, og bliver det da Sømandens Opgave at finde sig deri og ikke af Misforståelse over raske og flinke Soldaters Ytringer om Langsomhed, overdreven Forsigtighed, Mangel paa Interesse ic. at lade sig forlede til at handle mod sin bedre Overbeviisning, det vil sige, til at seile, dampe eller roe med Transport over Vandet, naar hans Sømands-Jugement siger ham, det er forkeert. I Diebliklets Iver for at komme fremad, kunde der, under kedsommelig Venten og contraire Omstændigheder, undslippe den tapre Landsoldat mangan uoverlagt Ytring, men saa ubehageligt dette ogsaa kan være for den samvittighedsfulde, flinke Sømand, maa han bestandig have i Erindring, at Transportvæsenet altid er og altid vil blive et uafnæmmeligt Væsen, som i det Hele taget en Sømagt er i en Landkrig, og en Landmagt i en Søkrig.

I de to første Krigsperioder syntes vor tapre Armee ikke videre tilfreds med vort Sø-Transportvæsen, og Jeremiader derover hørte til Feltlivets daglige Tidsfordriv. I den sidste Krigsperiode derimod, har man ei alene ikke hørt til disse Utilfredsheds-Ytringer, men man har baade i offentlige Taler, officielle Rapporter og i private Samtaler hørt megen Lob udtale over den Iver, Marinen viste for at transportere vor Armee, saa at det vel kan antages, at man nu finder, at Transportvæsenet er bedre indrettet end forhen og at begge Militair-Staterne have faaet meer Øvelse og Erfaring i Transport-Samvirken, — Marinen i at transportere Armeen, og denne igjen i at lade sig transportere af hiin.

Men der er væsentlig Forskiel imellem denne Marinens Transporteren og Armeens, idet den Førstes er aktiv, den Sidstes derimod kun passiv, og Enhver, som kan vurdere denne Forskiel, vil let kunne fatte, at naar Spørgsmaalet bliver om, hvor den afgjørende Stemme om Transportvæsenet bør ligge, hos Landetaten eller Søetaten, maa Svaret blive: hos den Sidste.

Troer man derfor, at Transportvæsenet var mindre godt, fordi det sorterede under en Minister af Søetaten, og at det vilde

blive bedre organiseret ved at komme under en Minister af Landstaten, under en Mand uden nautisk Sagkyndighed, maa, saa synes os, Grunden til en saadan Mening søges i, at man antager, at en Elofficier som Marineminister vil negligere det, eller mangle den gode Villie til ret at tage sig af det. Men et sligt Udsertum trænger til Beviis, og vil desuden ikke kunne begrunde en almindelig Dom.

Eller antager man maaskee, at det egentlige Moment for Armeens og Marinens rette Samvirken netop ligger i det fælleds Ministerium, som derfor à tout prix maa bringes istand, da maa vi ogsaa bestreide Rigtigheden af en saadan Anskuelse.

Udbryder her i Landet Krig, som ikke er en reen Søkrig, vil vor Armees behøve meer eller mindre Assistance fra Marinen, af Transportmidler, Dækningsfartøier for Flankerne (Canonbaade) og af Skibe hvormed der kan virkes i Forbindelse med Operationerne paa Landet. Alle disse Fartøier, som saaledes blive at afgive til Armeens Disposition, maae stilles i saa nøie militair Forbindelse med denne, at de blive at ansee som en Deel af den, hvoraf følger, at de ganske maa underlægges Den, der har Overcommandoen, — den commanderende General. Paa denne Maade, „ved fælleds Commando i Krigstid“, bør der være Forbindelse imellem Armeen og Marinen, ikke ved en fælleds Overbestyrelse.

Man vil maaskee fremsføre herimod, at den Deel af Marinen, som under den nys førte Krig stod i Forbindelse med Armeen, var dengang stillet under den commanderende Generals Commando, og at man deraf saae, at dette ei var tilstrækkeligt for den rette Samvirken og den rigtige Forbindelse imellem Militair-Staterne; men — den commanderende General var de facto ikke istand til at kunne commandere denne Armade, eftersom ham ei var tildeelt, Midler, der kunne sætte ham istand til at kunne commandere den.

I vor Armees, som i andre, er der et Officier-Corps, kaldet Generalstab. som er sammensat af Armeens meest intelligente Of-

ficierer, der, foruden den høiere militaire Dannelse, maae, som Betingelse for at kunne indtræde deri, have giennemgaaet i regulair Tjeneste alle Armeens Aaabenarter: Artilleri, Infanteri, Cavalieri og Ingenieurvæsen. En hoi Officier af denne Generalstab er Stabschef, det vil sige, General-Aldjutant hos den commanderende General over Armeen og Chef for Staben, der bestaaer af en Souschef, Aldjutanter, Expeditions- = Secretairer og Ordonnans-Officierer. Den commanderende General udgior, med denne Stab, General-Commandoen, der er Commando- = Departementet for hele Armeen. En saadan Stabschef er naturligtviis en meget vigtig Person, da det er ham, der besørger Detaillen af Alt hvad Generalen befaler ved hele Armeen, saa at han i Virkelighed er den Commanderendes høire Haand, og vi ere overbeviste om, at ingen af vore brave høiere Officierer enten vilde eller kunde overtage Commandoen af Armeen, uden at have en saadan dygtig Stabschef og den fornødne Stab. Naar derfor den commanderende General maa med Grund ansees for at være meget ilde faren ved at skulle commandere en Armee, (hvortil han dog baade er opdraget og oplært), uden at have den fornødne Stab, maa han med ligesaa megen Grund være at ansee for langt værre faren ved at skulle commandere en Søstyrke, som han ikke kiender til eller forstaaer sig paa, uden at have den fornødne nautiske Stabschef med Stab — ja han maa, efter vor Overbeviisning, endog saa være berettiget til at ansee sig selv for aldeles uskikket og incompetent til at kunne commandere den.

En saadan ansvarshavende nautisk Stabschef havde den commanderende General ikke under Krigen, saa at han factist var ude af Stand til at commandere den ham underlagte Søstyrke. Nigtignok var der givet ham en Søofficier som nautisk Aldjutant, men denne Officiers ansvarsløse Stilling var meget underordnet, idet hans Instrux lød paa at være aldeles passiv og kun meddele sin Mening naar den blev fordret. Kunde en commanderende General paa denne Maade virkelig føre Commando over en Søstyrke?

— Før d. 5te April 1849 havde vi her i Danmark sagtens ingen synderlig Krigserfaring, men — efter den Dags særgelig bundne og dyrt betalte Erfaring, burde det dog være bleven os klart: „at Den der skal commandere, han — maa ogsaa være istand til virkelig at kunne commandere.

En og kun En bør i Krig commandere en forenet Styrke, om den saa er sammensat af baade det ene og det andet Element, men denne En bør ogsaa virkelig kunne commandere Alt og han maa være befriet for al Minister = Indblanden i Commandoen. Krigs-Ministernes Plads er i Kjøbenhavn i Statsraadet, og deres Bestilling, som Bestyrere af de respective Departementer, at sørge for Armeens og Flaadens Fornødenheder, eller, med andre Ord, at sørge for Tilveiebringelsen (forsaauidt som det staaer i deres Magt) af Alt hvad den commanderende General og de selvstændige Etsadreføjer requirere. Med en nautisk (kyndig) Stabschef, som kunde have stionnet hvad Armeen med Billighed kunde have fordret af Marinebestyrelsen under Krigen, og bemeldte Minister = Principfulgt, kunde den commanderende General have erholdt alle de Transport- og Hjælpe midler, som han med Billighed kunde have ønsket sig, da vel neppe nogen Minister vil nægte Anstæffelsen af det som hele Hæren udtaler sig for og som den — kyndige Mand paa denne Hærs Vegne requirerer.

Maaskee finder man, at den nautiske Commando, uden en nautisk Stabschef ved Generalcommandoen, gif under Krigen godt nok, og at altsaa vore Foretagender paa Søen i Forbindelse med Armeens vare, som Følge deraf, saaledes som de burde være?

Det gif i 1848 og 49, det er ogsaa Alt hvad man kan sige, og var det bedre i 1850, maa det vistnok nærmest tilskrives den under Obergeneralen commanderende Søofficiers gode Conduite.

Men — Transportvæsenet, som vi her kun leilighedsvis kom til at udtale os over, er endnu langt fra at være det Vigtigste for Statens Marinebestyrelse, meget meer kun en Bisag. Krigsskibe, større Krigs-Dampskibe og Kanonbaade er det der udgjør bort S-

værn. Bryder en Krig pludselig ud, kan man med lidt Uleilighed altid nok skaffe Transportfartøier tilveie, ikke saaledes Krigsskibe, thi de fordre lang Tid til at bygges i og gode Materialier til at bygges af. Marinebestyrelsen maa derfor i Fredstid have særlig Opmærksomhed henvendt paa denne den egentlige Sømagt, for at den ogsaa kan være i brugbar Stand hvis en Krig pludselig skulde udbryde.

Dersom vi atter skulde faae Krig med Tydskland, vil vor Flaade vel neppe komme til at tage saa passiv Deel i den som sidst, da Tydskerne til den Tid vel sagtens ville have realiseret en Deel af deres Yndlings-Idee at have en Søstyrke. Skulde da vor mægtige Nabo, medens han beskæftigede vor Armee paa Halmøen, faae Lyst til at skibe Tropper over til Sjælland, vilde der være meer end Almelighed for, at denne herlige Des og med den hele den danske Stats Skiebne, kom til at afhænge af hvad der saa vil være anført i Søetats-Calenderen Pagina 76, da det, vi nu finde trykt der, kun viser, at der er Udsigt til at Danmarks position interessante, som Diplomaterne kalde den, om nogle Aar vil op-høre at være interessant.

Vi maae vel holde os forvissede om, at Danmark aldrig meer vil komme til at føre en reen Landkrig.

Det der nys blev ført Krig for var i Grunden: om enten Danmark skulde vedblive at være en respectabel lille Sømagt, eller om Tydskland paa danske Ruiner skulde reise sig til en Større. Oprøret i Holsteen og Kampen om Slesvig var egentlig i og for sig selv hiint Spørgsmaal ganske underordnet.

Vor Armees Tapperhed og mageløse Udholdenhed bekæmpede Oprørerne, og dens glimrende Seire bragte Landet Hæder; men Marinen, dens bestedne Stilling i denne Krig uagtet, havde dog ofte den Ære at være vor tapre Armee, for hvem vi tage Hat-ten dybt af, behjælpelig i at vinde denne Hæder, og den var det Middel hvormed Danmark kuede det store Tydskland, hvor Synet af et af vore Blokadeskibe gjorde samme Indtryk paa en nordtydsk

Geschäftsmann, som en russisk Note paa en preussisk Diplomat. Var derfor Armeens glimrende Bedrifter i denne Krig Landet til sand Hæder, maa Marinen støtte sig til, at dens Foretagender dog var det til — vel saa megen Nytte, og sikkert til meer effectiv Nytte for Landet end i nogen tidligere Krig Danmark har ført.

Da Danmark og Norge vare forenede, var vor store Flaade det Baand, der knyttede Rigerne sammen; da dette Baand var tilintetgjort, tabtes Norge. Nu er Flaaden ringe, men den er dog Baandet, som i Krigstid skal forene Statens adskilte Dele og det Middel hvorved vor Armee skal blive til en samlet Magt.

Transportfartøier ville ikke forslaae hertil, da vort Farband neppe vil blive saa frit for fiendtlige Krydsere næste Gang som det var sidst, med hvem vi saa faae Krig, og for at holde det ryddeligt, behøve vi ikke alene Krigsskibe, men flere og meer passende Skibe end dem vi nu have. Alene det, at løse denne Opgave for Marinen, som secunderende Magt for Armeen, uden Hensyn til absolut maritime Foregaaender, som f. Ex. Blokade, vil Staten behøve en Marineminister med udmærket nautisk Overblik, som vi ville ønske Kraft og Bestemthed til at fiksere Marinen de Ressourcer der ere absolut nødvendige for at han til Fædrelandets Tarv og til dets Hæder kan løse sin vanskelige Opgave, uden hvilket baade Riget og Armeen ville, i Krigstid, ophøre at være, det Første en samlet Stat, den Sidste en samlet Magt.

Marts 1851.

—h—

Forretningsfordelingen i det engelske Admiralitet.

(Naut. Mag. Novbr. 1850.)

Det engelske Admiralitets Medlemmer (Lord commissioners) ere:
a first Lord, som er Medlem af Cabinetet, og
5 junior Lords.

Disse Lords ere:

First Lord of the Admiralty, (nu Sir S. Baring); under hvis Resfort hører: Marinebudget og Pengeresourcer (navy-estimates & finances), politiske Affairer, Slavehandels Sager, Værftsarbejderne, the patronage og the general control.

First Sea Lord, (nu Admiral Dundas); under hvis Resfort: Fremmede Mariners Status (state of foreign navies), the composition & disposition of the fleet, Seilordres, general regulations, Fiskerier, steam reserve, advance squadron, *) the appointment (her Udcommando) af Lieutenanter, Proviantforbalttere og Regnskabsførere (purser), Styrsmænd (masters, mates), Cadetter (midshipmen & naval cadets), second-masters, masters-assistants, Baadsmænd, Canonerer &c.

Second Sea Lord, (nu Admiral Berkeley). Fører Overtilsyn med the department of the Surveyor of the Navy & Steam, indbefattende Skibbyggeri, Damp-

*) Som vel er besærmeret, men efter kort Varsel kan udrustes; med Masten og Spryd inde, Ballasten lagt, Jern-Bandkasser ombord og fyldte, Ankere, Riettinger og Kaballeringer paa deres Plads, samt Stærpet inde, med Undtagelse af Granaterne.

Maffineri, Reparationer, Mangler (defects), Equiper-
ring (armaments), Opfindelser, samt Maffinister.*)

*) Det engelfte Admiralitets Inftur for Surveyor of the Navy, b. b.
2den Juni 1848, lyder faaledes:

„Mylords have taget under Overveielſe Nødvendigheden af at
omforme Navy Surveyor's Function, for at gjøre ſamme meer ſva-
rende til de Pligter denne Embedsmand har at opfylde.

Bigtigheden af diſſe Pligter er det umuligt at overvurdere, thi
fornemmelig paa Surveyors Departement beroer den rette Anvendelſe
af de ſtore Summer, der aarlig voteres af Parlamentet for at op-
retholde Landets Sømagt, ſamt derhos Etableringen af ſaadanne al-
mindelige Principer med Henſyn til Skibes Bygning og Udruſtning,
ſom kan forebygge ubefindige Forſøg og forgieves anvendte Udgifter
ved Forandringer og Reparationer, idet han har at regulere og
ringe i Syſtem alle Arbejder paa Skibsværfterne.

Mylords formene derfor, at Surveyor's fornemſte Pligt mere
er, — at føre den almindelige Overbeſtyrelſe af Marinens „Materiel“,
at forfatte og forelægge for Collegiet Programmet for Årets Arbei-
bejder, og at beſtemme paa hvilket Værſt, med Henſyn til hvert
enkeltt Haandværkskraft og Forraad, de beſt kunne udføres, — end
i Gierningen i Detail at udføre Tegninger til de Skibe og Kartoiler
der beordres byggede.

I dette Viemed har De jevnlig at beſøge Værſterne, med Col-
legiets Bemyndigelſe, og underrette Dem om alle Punkter der ſtaa-
i Forbindelſe med de forſkiellige Skibbygningsemdsmands Pligter
og om hvorledes diſſe udføres, ligesom ogsaa om Fordelingen af
Arbejderne og diſſes Inddeling.

De har at gjøre Indſtilling om hvad Forandring De maatte
finde henſigtsmæssig i Haandværkernes og Arbeidsmændenes Antal
paa de forſkiellige Værſter, og gjøre Indberetning om dem, der paa
Grund af Alder og Svagelighed ere udgytge til at udføre et or-
dentlig Dagværk, med Dplysning om diſſes Alder og Tjenestetid.

De har at underſøge og gjøre Indberetning til Collegiet om
hvilke Skibe ere caſſable, og hvad Bygningsmaterial er ſaa fordær-
vet, at det er henſigtsmæssigt at lade begge Dele bortſælge ved Au-
ktion, eller bygge Skibet op.

Third Sea Lord (nu Capt. Stewart); under hvis Resfort: Flaadens Disciplin, Straffe-Rapporter (punishment returns), Krigsretter, marines & marine-artillery, Kystmilitæ (coast-guard), rendezvous, Flaadens

Rapporterne om alle Undersøgelser af Hendes Majestæts Skibe af Bærstembedsmændene ville blive forelagt Dem; og De vil drage Omhu for at nøiagtig Bog bliver holdt i Deres Bureau om hvorvidt Hendes Majestæts nye Skibsbygninger og Skibsreparationer ere fremme, med Ravnene og Tilstanden af alle oplagte Skibe. Naar Forslag til Skibsbygning eller andre Forslag, der have Hensyn paa noget af Hendes Majestæts Skibe eller Fartøier, blive forelagt Dem, paaligger Dem skriftlig at meddele samme, med Deres Grunde til at bifalde eller erklære Dem imod slige Forslag.

I alle Sagdetail af Sager der staae i Forbindelse med Deres Function, staaer det Dem frit for, naar De maatte savne Underretning og Oplysninger om Saggienstande, at correspondere med Bærstembedsmændene; men De har ikke at give Befalinger af en almindelig Natur, eller indlede nogetslags almindelig Correspondents med Equipagemesterne paa Bærsterne (the superintendants of the yards).

I alle Sager der staae i Forbindelse med Deres Stillings Pligter har De at overlægge med (advise with) og consulere den Admiraltetslord, der vil blive udseet til at føre Overtilsynet med de Pligter der ere paalagte Dem; og De maa ogsaa være beredt paa, ved alle Leiligheder, med Hensyn til Udvalg og Alargiøring af Skibe til Equipering, at give al den Underretning the First Sea Lord maatte forlange.

Til Udførelsen af disse Pligter, og til virksom Ledelse af Deres Bureau vil De, foruden Deres nærværende Assistent kunne benytte, som 2den Assistent en af de meest erfarne og udmærkede af de nærværende master shipwrights, af hvis Assistance og Raad Man haaber at De i alle Constructionssager vil høste den største Nytte.

En Committee er fremdeles bleven etableret bestaaende af 2 eller flere master shipwrights eller Andre, som skulle, naar forlanges, være en videnskabelig Consultationscommission, (a council of science), hos hvem enten Lorderne eller De selv kunne hente Raad.

Collegiet venter, at alle Planer til nye Skibe blive denne Com-

Bemanding (manning the fleet), Skibsbefættninger (complements), boys & naval apprentices,

mission foreslagte af den overtilsynsførende Lord eller Dem selv; og hvis bemeldte Commissions Mening ikke er bleven indhentet, vil det beroe paa Lorderne at afgjøre, om Dens Mening ikke vilde være at indhente, og De vil behagelig erindre, at det ikke alene er enkelte Skibes gode Construction, De har at see hen til ved slige Consultationer, men til klar Etablering af Principer, hvorved Skibbyggeriet bestandig bør ledes.

Hvad endelig Dampskibes Construction og Reparation angaaer, vil De behage at betragte Deres Departement som aldeles Eet med the Comptroller's of Steam Machinery; og De vil arbejde hen til at etablere med denne Embedsmand en almindelig Meddelelse og Samvirkens Praxis i Alt hvad angaaer de to Skibbygningsgrene.

Mylords ere overbeviste om, at ved nyte Jagttagelse af disse Principer, meget væsentlige Reductioner vilde see i Marinens Udgifter, og at Man, ved at vælge Dem til Sir W. Symonds Eftermand, sælgelig har seet mere paa sund praktisk Kundskab og Dygtighed som Sømand, end til Deres Qualificationer som Skibbygger.

Man ønsker, at De frit og uhibdet vil kunne dømme om Andres Planer, og formener det nødvendigt at give saadan forøget Assistance i Sommerfethouse, saa at De personlig kan overtage denne generale Regulering og Overtilsyn, som De stiler efter til Opnaaelsen af de paaagebte Fordele.

For at sikre sig den nøiagtigste Undersøgelse af alle Skibs-Constructionstegninger, skulle slige Tegninger for Fremtiden forfattes af de 2 ovennævnte assistant Surveyors, og forelægges Collegiet af Dem, med Deres egne skriftlige Bemærkninger, fra hvem de vilde blive sendte til bemeldte videnskabelige Constructions-Commission, hvis der skulde næres nogen Tvivl med Hensyn til Deres Anbefalings Henfigtsmæssighed (expediency).

Mylords antage, at herved en vis Forsigtighedsregel vil blive taget for at undgaae unyttig Bortøbsen af Statens Penge, medens ikke nogen nyttig Forandring længe vil kunne undgaae saa mange praktiske Mænd, hvis Tid og Opmærksomhed vil være helliget Betragtningen af alle Sager, der staae i Forbindelse med Hds. Majestæts Marine.

Bloffstibet the Excellent & gunnery, Værfts-
Arbeidscorpserne (the dock-yard battalions) og
det hydrographiske Departement.

Fourth Sea Lord, (nu Capt. Milne), har General-Magazinformal-
terens Departement under sig (superintendents
the department of the Storekeeper-General),
fremdeles Proviantintendantens (of the Controller of
Victualling) & medical Director-General, Be-
holdninger(stores), contracts, Troppetransportstibe,
Lastdragere, Straffetjenesten (convict service), Høspi-
taler, Proviantgaarde (victualing yards), Green-
wich pensioners, civil pensions, Bønninger og
Reiseomkostninger (pays & passages), miscella-
neous cases, Ansættelse af Lodser, de fremmede
Værfter.

Fifth Civil Lord, (nu Mr. Comper), har Marinens department
of the accountant General under sig, the packet
service, Greenwicher Hospitalets Deconomie, Værfts-
skolerne, Opdragelsen, Marinebibliotheker (sea-
mens libraries), Skibspræster (chaplains), Lærere
(naval instructors), Postvæsenet (post-office) og
Religions Underviisning (religious instruction).

Not et Marinellim.

S Mec. Mag. for Decbr. 1850 omtales, efter Franklin Journal
Septbr. 1850. et af Benher i Philadelphia opfundet Llim. Da
det er aldeles klart og giennemsigtigt, er det befundet særdeles an-
vendeligt til at sammenhefte polyzonale Bindsele og Ringe.

Cementet bestaaer af 15 grains Goutchouc,
 2 ounces Chloroform,
 $\frac{1}{2}$ ounce Mastix.

Først blandes Goutchouc'en og Chloroformen; naar Gummien er opløst sættes Mastix'en til, og derefter lader man det Hele staae hen en Uges Tid, der vil medgaae for at Mastixen kan opløses kold. Attraaets megen Elasticitet, kan tilføjes mere Goutchouc. — Det ansees for et Fortrin at dette Liim kan anbringes koldt.

En Maade at befæste Ankertouget til Skibet.

I Mec. Mag. for Dec. 1850 foreslaaes at befæste Ankertouget til Skibet ved at gjøre det fast til Midten af et kortere Toug der med begge sine Enden er fastgjort til Skibets Sider i Ringebolte i Ophæringens-Centret. En Stræber holder det kortere Toug saa meget udspændt at Skibsbougen ikke kan slæmfiles deraf.

Denne Methode vil i det Mindste forhindre Skibet der hugger fra at rykke voldsomt i Touget eller faae Ankeret til at rippe med.

Fortsatte Bemærkninger*) om Krigs- dampskibe.

Den Discussion om Dampkraftens Anvendelse i Krigsskibe, fremkaldt ved Capitainlieutenant Luxens, efter Ministeriets Foranstaltning, i „Archiv for Søværnet“ indrykkede Afhandling, „Nogle Bemærkninger om Krigsdampskibe“**), maa sikkert have bragt Flere til nøiere at tænke over denne Gienstand, og ved Udberling af Ideer maaskee bidraget Sit til, at man ikke blot i specielt Tilfælde er kommen til en bestemt Anskuelse om Dampkraftens hensigtsmæssigste Anvendelse, men i det Hele til et Overblik over Dampens Anvendelse i en Flaades Krigsskibe, i forskellige Graduationer, alt efter Skibenes særegne Bestemmelse og Anvendelighed, og det er med Dette for Øie at jeg troer nu at burde fremkomme med efterstaaende Indlæg, inden Discussionen endnu kan antages for sluttet.

For at komme til et Resultat om hvorledes Dampkraften bedst anvendes i vore Krigsskibe, maa man først og fremmest være paa det Rene med hvad der egentlig skal udvirktes ved disse. Og dette maa vel nærmest antages at være: at afværge Angreb paa Landets forskellige Dele, beskytte Farvandene omkring og imellem Dele af Landet, saa at ingen fiendtlig Styrke der kan hindre Handel og Wandel eller den, selv for Landets directe Beskyttelse, nødvendige Samferdsel, og dette saameget mere som endog med den bedste Armee og det bedst organiserede Transportværn, det er umuligt, saa hurtigt at bringe Forstærkning til et eller andet truet Punct, som det er let for en Fiende med en allerede indstibet Armee, først at true eet Punct, og, naar han antager eller veed vor Styrke samlet der, da med saa Limers Seilads at gjøre Landgang paa

*) Efr. foran, Pag. 14.

**) Efr. d. Bdsk. 5te Bd., Pag. 197.

et andet Sted. Det synes saaledes, at den eneste Maade at forsvare vort Ø-Rige paa, naar Fienden ikke netop kommer over Eideren, maa være at angribe ham, naar og hvor det convenerer os, og førend han angriber os der, hvor vi formodentlig mindst ønske det. Det kan imidlertid ikke nægtes, at Danmark vanskeligt kan holde en Flaade, som i effectiv Styrke kan maale sig med en Fiendes, der tilføes vilde sende en Armee imod os; men vi skal da vel ikke ialmindelighed søge at ødelægge den fiendtlige Orlogsslaade, som kunde escortere Transportflaaden, men kun Transportflaaden selv, og skulde Fienden bringe betydeligt af sit Infanterie paa Orlogsslaaden, bør vi vel antage, at den er saa belempret, at selv denne muligviis kan og bør angribes med en betydelig ringere Styrke, som ei er belempret af Tropper. Men for at kunne manoevrere med Hurtighed og lade sit Angreb falde paa hvilken Deel af den fiendtlige Styrke man vil, samt for at kunne vælge Dieblisset, maa man have Dampkraft. Dette vil muligviis fordre en noget større Udgiift end vort nuværende Budget kan bestride; men en liden Forsøgelse i Budgettet maa vistnok anses for Deconomi, naar derved vindes dobbelt Sandsynlighed for at Hensigten vil opnaaes, og selv for Armeen, som, udstykket paa Sjælland, Fyen og Jylland, kun kan være til ringe Gavn for Landet, naar en fiendtlig Armee rykker mod Eideren og samtidig 4 til 6 Liniestibe eller ligesaa mange store Dampstibe dominere Passagerne over Vandet, thi man kan ikke antage at vi bestandig ville have Fiender med saa liden Marine som i den nu endte Krig. Jeg troer derfor, at det kun er ved Hjælp af en Flaade, om end kun liden dog kraftig Flaade, at Danmarks Armee kan forsvare Landet.

Vort nuværende Flaade-Reglement byder, saavidt vides, 4 Liniestibe og 8 Fregatter, samt nogle mindre Stibe. Dersom denne Styrke bestandig var i forsvaerlig Stand, og under alle Omstændigheder let bevægelig, vilde det være en relativt ikke ringe Styrke, og et temmelig beroligende Værn for Landet; men — denne Styrke er for Størstedelen af saa forældede og ringe Dimensioner, at den effectivt langtfra udgjør den Styrke, som man nu tænker sig repræ-

senteret af 4 Linieskibe og 8 Fregatter. Men selv om disse Skibe vare af de nu brugte svære Dimensioner, vilde de, uden Dampskibshjælp, ofte være til ingen Nytte, idet det vilde være umuligt at bringe dem hen hvor de skulde virke; dertil fordres Dampskibe, og betragter man disse Skibe som Batailleskibe, da maae de, for at reservere saameget Rum og Bæring som muligt til Artilleriet med dets Tilbehør, kun forsynes med Hjælpestruer, og da et Skib under 40 Kanoner, som Batailleskib betragtet, i de fleste Tilfælde er en Ubetydelighed, saa maae de mindre navnlig yde deres Nytte ved Hurtighed og ved den Kraft (Dampmaskin-Kraft), hvormed de kunne assilere i andre Tilfælde. Det være langtfra at jeg herved vil sige at disse ei bør kunne indlade sig i Fægtning, tvertimod bør de af yderste Evne indrettes dertil, dog at Dampkraften her bliver Hovedmomentet, medens det, i de større, bør være Artilleriet. — Da disse hurtigere Dampskibe skulde yde den Tjeneste som ellers almindeligen udføres af mindre Skibe, kunde disse for en stor Deel bortfalde.

Jeg maa saaledes være af den Mening, tagende Landets Kræfter og Fornødenheder i Betragtning, at Flaaden bør bestaae af 4 Linieskibe hvert paa 80 Kanoner, med Strue og en Dampmaskine paa 300 Hestes Kraft, armeret med 30pdiger overalt, dog paa underste Batterie med 2 Stkr. 168pdiger, lig dem paa Trekroner og 4 Stkr. 60pdiger, — fremdeles af 4 Fregatter hver paa 60 Kanoner, 30pdiger overalt, men paa Batteriet 2 Stkr. 168pdiger og 4 Stkr. 60pdiger og en Maskine paa 240 Hestekraft, og endelig af 4 Fregatter hver paa 40 Kanoner, 24pdige overalt med 4 Stkr. 60pdiger paa Batteriet og 200 Hestes Kraft, fremdeles af 3 Dampskibe af 300 Hestes Kraft, 3 Dampskibe af 240 Hestes Kraft, 3 Dampskibe af 200 Hestes Kraft og endelig 3 af 120 Hestes Kraft. —

(Man vil formodentlig studse ved den Tanke at bringe 168-pundige Canoner ombord i Skibe. — Maaske er det en vel dristig Idee; men hvad der har pragt mig dertil er, at man i England

bruger Kanoner af 95 Centners Vægt til Skibskanoner, og uden ngiere at kiende de 168pdige, har jeg antaget dem af omtrent samme Vægt. At Skydningen med disse vil gaae langsommere end med andre, antager jeg; men selv enkelte af deres Projectiler ville kunne gjøre en fortrinligere Virkning, og det er ydermere min Mening, at om man i det Hele kunde forsøge hvert Stykke Skytsets Kraft ved Opoffrelse i Antallet, vilde det være hensigtsvarende, eftersom man formodentlig aldrig paa et Linieskib, sjældent paa en Fregat, i en virkelig Affaire, vil faae Krudlangningen saa rask som Antallet af Kanonerne gjør ønskeligt.) —

Fremdeles maatte til Kanontartøiernes Hjælp have Dampskibe paa circa 60 Hestes Kraft, af ikke større Dybgaaende end Kanonchalouperne, med Maskineriet saavidt muligt sikret under Vandet og istand til at føre 1 Stk. 30pdig 18 Skpds Kanon.

De Modbemærkninger som ville kunne gøres imod denne Plan, har jeg selv søgt at opløse. Jeg har fundet følgende 3, som jeg med det samme her skal søge at imødegaae:

1) Kan saadanne Skibe bygges, som, med den nævnte Artilleristyrke og Dampkraft, kunne beholde den for de med Hjælpestrue ønskede 6 Miils og for de kraftigere Dampskibe forlangte 10 Miils Fart?

2) Vil Danmark have denne Styrke behov, eller have væsentlig Nytte af den?

3) Kan Danmark bestride Udgifterne ved en saadan Marine?

Til alle disse Spørgsmaal maa jeg svare ja, og skal søge at begrunde denne Mening.

Først — om det er muligt at bygge et Skib, som kan føre omtrent samme Artillerivægt som Skjold, og som med en Maskine paa 300 Hestes Kraft kan fremdrives med mindst 6 Miils Fart i Stille. Jeg vil holde mig saa nær som muligt ved hvad der existerer, da jeg ei kan indlade mig paa egentlige Constructions-Spørgsmaal.

Den Vægt, der saaledes skal skaffes Plads til i Linieskibet, er, efter min Overbeviisning, følgende:

Til en Maskine paa 300 Hestes Kraft, i Deplacement, 9000 Cbf.
 Til 5 Dages Kulbeholdning, i Deplacement, . . . 7000 "
 Hvortil kommer Skibets dertil svarende Egentyngsel, i

Deplacement, 16000 "

Skjolds Deplacement maa altsaa forstærkes med . . 32000 Cbf.

Antagende Skjolds Middelspant's Areal under Vand-

linien nærligen 750 Fod

bliver en Forlængelse nødvendig af 43 Fod

Skjolds Længde antages i Vandlinien 184 "

Altsaa Hjælpestrue-Linieskibet 227 Fod langt
 paa 48 Fods Brede eller omtrent $4\frac{3}{4}$ Gang Bredden, hvilket neppe
 vil kunne antages overdrevent; (Capt. Middelsboe vil have den næsten
 7 Gange*)); jeg antager snarere, at da et Skiffskib omtrent har
 sin Brede 4 Gange i Længden, og vore søgaende Dampskibe 6
 Gange, vil det ikke være uforholdsmæssigt at give et Hjælpestrue-
 skib 5 Gange sin egen Brede's Længde, hvorved da Middelspant's
 Areal vil kunne formindstes noget uden at formindste Deplace-
 mentet; Skibet maa blive stivere end Skjold, da alle de tilkomne
 Bægte, — Maskiner, Riedler og Kul, — ere Underbægte. Ved den
 forpøgede Længde vindes tillige en ønskelig Plads imellem Kanonerne.

At dette Skib endog uden det formindskede Middelspant's
 Areal, efter Capt. Turens Opgivende, maa kunne fremdrives i
 Stille ved en Maskine af 300 H. K. med mindst $6\frac{1}{2}$ Miils Fart,
 begrundet jeg saaledes paa Capt. Turens egne Ytringer.

Pag. 203 og 204 5te Bind af „Nyt Archiv for Søværnet“
 siger Capitain Turen: „Antages Damperen at faae et andet Skib
 paa Slæbetoug, da maa den Modstand, Maskinen kan over-
 vinde, svare til den samlede Modstand af begge Skibe,
 hvilket altsaa maa medføre en Forringelse af Hastigheden“ ic., og
 Pag. 205 samme Bind angiver Capitain Turen, for at bugserer

*) Cfr. d. Tidsskr. 5te Bd., Pag. 319 sqq.

Skib med $6\frac{1}{2}$ Miils Fart i Stille, at behøve et Dampskib paa 440 Hestes Kraft.

Dersom det bugserende Dampskib omtrent er af samme Proportioner som Holger Danske, vil det omtrent være 34 Fod bredt og have $14\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende med et omtrentlig Middelspant=Areal af 400 □ Fod
Skibets Middelspant=Areal er omtrent 750 „ „

Det samlede Middelspant=Areal af begge Skibene 1150 □ Fod

Naar 1150 Kvadrat Fod behøver 440 Hestes Kraft, saa behøver 750 Qv. Fod 287 Hestes Kraft, altsaa kan man vel antage at 300 Hestes Kraft i Stille vil kunne fremdrive et Skueskib af et Middelspant=Areal som Skibets med $6\frac{1}{2}$ Miils Fart.

I samme Forhold som 287 Hestes Kraft staaer til et Middelspant=Areal af 750, staaer 233 Hestes Kraft til et Middelspant=Areal lig Dronning Marias paa 609 Qv. Fod; jeg antager altsaa for ubestridt, at 240 Hestes Kraft vil fremdrive et Skib af 609 Qv. Fod i Middelspant=Areal med en Fart af $6\frac{1}{2}$ Miil i Stille, og siger da:

En Maskine paa 240 Hestes Kraft vil fordre et Displacement af
7500 Cbf.

5 Dages Kulforbrug til denne, et Displacement af 5500 --

Skibets dertil svarende Egentyngsel 13000 —

Dronning Marias forøgede Displacement 26000 Cbf.

For at frembringe dette paa et Skib med et Mid-

delspant=Areal af . 609 Qv. Fod

maa det forlænges 49 Fod

Skibets nuværende Længde er 175 —

Dampfregattens Længde er 224 Fod paa 46 Fods Brede, eller omtrent $4\frac{1}{2}$ Gang Bredden lang.

Efter det førnævnte Forhold maa en Maskine af 184 Hestes Kraft kunne fremdrive en Fregat af et Middelspant af 481 Qv. Fod, 40 Stkr. 24pdige med en Fart af $6\frac{1}{2}$ Miil. For at denne, foruden øvrige Fornødenheder, skal kunne indtage en Maskine paa

200 Hestes Kraft, som forarsager et Displacement af	5500 Ebf.
5 Dages Kul til samme	4000 —
Skibets tilsvarende Egentyngsel	9500 —

bliver f. Ex. Gefions forøgede Displacement . . . 19000 Ebf.

For at frembringe dette i et Skib med et Middelspant's Areal af 481 Qv. Fod,

maa det forlænges $39\frac{1}{2}$ Fod.

Fregattens nuværende Længde er . . . 160 —

Hjælpestrue-Fregatten $199\frac{1}{2}$ Fod,
eller $4\frac{1}{2}$ Gang Bredden.

Det er naturligt, at jeg ikke vil driste mig til, i en Discussion med theoretisk-kyndige Mænd, at sige, at disse eller hine Dimensioner ere at foretrække; jeg har kun fremsat disse Størrelser for at godtgjøre Udførligheden af det af mig Tilsigtede. Det er end ikke rimeligt at man ved det første Skib af en af disse Classer, vil komme det Forønskede saa nær, at jo endeel Forandringer vilde blive foretagne ved Bygningen af de Følgende:

Man vil formodentligen ikke benægte Rigtigheden af det Foranførte, dersom man vil udvide Brugen af Hjælpestruen indtil Linieskibe, og Dette skal jeg i det Følgende søge at forsvare. Capitain Luxen vil imidlertid have et betydeligt større Quantum Kul ombord. Dette ligger i de forskellige Anstuelser om Anvendelsen af Skibene, som jeg vil have hovedsageligen beregnet paa vore egne Farvande, medens Hr. Capitainen tager mere Hensyn til længere Reiser; men selv paa lange Reiser forekommer det mig ganske antageligt, for et isøbrigt velseilende Skib, at have for 5 Etmaal Kul ombord. Mere vilde kun være nødvendigt, naar man udstrakte Brugen af Hjælpestruen langt ud over det der synes at ligge i Ordet: „Hjælpestrue“.

Muligheden af at bygge stærktarmede Heelkrafts-Dampskibe med ikke mindre end 10 Mills Fart i Stille, skal jeg ikke videre indlade mig paa at forsvare, da jeg formoder, at det ei vil blive

bestridt, tagende som Regel, at Armaturen skal være saa stærk som mulig uden at trykke Farten under de 10 Mil.

Her turde jeg maaskee rettest gøre opmærksom paa en Feiltagelse, jeg troer har indsnæget sig i Hr. Capitain Tuxens Bedømmelse af Dampskibenes Armering, og som maa have bragt ham til den Overbeviisning, at et Dampskib ei kan taale samme Artillerivægt, som et Seilskib af samme Drægtighed. Ved Bedømmelsen heraf har han nemlig taget i Betragtning hvad Erfaring har vilst om Hjulskibene, hvilke ikke alene have en Deel af Maskinen, men ogsaa en betydelig Deel af Kulforraadet over Vandlinien, ja næsten i Høide med Batterie=Dækket. At disse Vægte maae bidrage betydeligt til Skibets Rantthed, er uimodsigeligt. Ligeledes seer man de større Hjulskibe, for at holde Arler og Kruntapper under Dækket, og dog have tilstrækkelig Hjul diameter, føre hele Batteriets svære Vægt 12—14 Fod over Vandgangen, medens man endog paa de største Seilskibe med kun eet Batterie sjelden har dette høiere end 7—8 Fod over Vandgangen. Geiser paa 160 Hestes Kraft, det mindste Krigsdampskib vi have, fører Bombekanonerne næsten 11 Fod og de andre Kanoner $9\frac{1}{2}$ Fod over Vandgangen. Men denne Ubequemhed bortfalder paa Strueskibe, hvor hele Maskineriet samt Riedlerne kunne være under Vandlinien, og hvor man altsaa vil kunne føre et Batterie ligesaa lavt som paa et Seilskib, om man end skulde nødes til lige over Maskineriet at have lidt lavere Banjer. Maskineri og Riedler samt Kul, som rene Undervægte betragtede, ville altsaa ved den derved forøgede Stivhed, snarere bidrage til at man paa et saadant Skib kunde føre sværere Artilleri end paa et Seilskib, andre Hensyn tilsidefatte.

Den 2den Indvending: „Vil Danmark have denne Styrke behov, eller idelmindste have væsentlig Nytte af den?“

At vi i en Krig, som den nu endte, ei have haft den foreslaaede Sø-Styrke nødvendig, vil jeg ikke her bestride, skøndt det kan betvivles. Denne Søstyrke vilde sikkerligen have gjort Blokaderne langt kraftigere, og gjort Armeen dobbelt saa mobil som den var, foruden at saadanne

Skibe med et meget kraftigt Artilleri og nogen Dampkraft, ere langt mere stikede til at understøtte Armens Flanker, end de smaa Brigger og Corvetter, som knap kunne regnes for Krigsskibe. Men — det vil vel være vanskeligt at tænke sig, at vi atter skulde komme i samme Tilfælde, eftersom Tyskland vil have indseet, at det, uden Marine, kan være svagt endog imod Danmark, og altsaa, forinden det begynder Krig igien, vil have anskaffet sig — idetmindste en Dampskibsmarine; at det har været stærkt paa Veien til at gjøre dette, om det end fortiden synes at have standset dermed, er man vel temmelig overbevist om. Ogsaa ville Forholdene meget letteligen kunne stille sig saaledes, at vi ikke fik Krig med Tyskland alene, men at en eller anden maritim Magt ogsaa vilde kunne blive vor Fjende, og at det da maatte holde haardt for Danmark at gjøre Modstand med Held, ihvorvel paa den anden Side høist sandsynlig een eller flere af de andre større maritime Magter vilde tage Parti med os. Men ganske at stole paa en Allieret for Landets Forsvar, er steose prentart, da Ens egne Interesser altid først fremstille sig, og den os da lovede Assistance kunde udeblive eller komme for seent, naar vor Allierede dog allerede havde bundet, at en Diversion imod Danmark havde givet ham Tid til at organisere sig, — men Danmark allerede var faldet som Offer, fordi det stode paa den Allierede, og vi bør derfor kunne optræde med en Magt, som kan bringe den Angribende til at betænke sig førend han slaar det første Slag.

At den foreslaaede Orlogsslaade ikke er nogen stor Søstyrke, er unægtelig; men ved den Blanding af kraftige Seikrigsskibe med Hjelpestrue, og kraftige Dampskibe med ikke ubetydeligt Artilleri, vil det i de fleste Tilfælde være os muligt, naar Øieblikket er gunstigt, med hele vor Magt at kaste os paa isolerede Dele af Fjendens, eller, selv om den fjendtlige Flaade viser sig samlet, i Stille, med hele vor Styrke, at kaste os paa een af hans Fløie og ødelægge den, medens hans øvrige Magt maa ligge som en ørkesløs Tilskuere, eller i det højeste kun kunne yde en svag Hjælp. Ved den foreslaaede Blanding af stærke Krigsskibe med Hjelpestrue og

stærke Dampskibe, vil det, ved den deraf følgende store Mobilitet, være os muligt, om Klogskab byder det, at trække os ud af Ilden, medens Fjenden med en stor Flaade af Seilskibe, endog assisteret af kraftige Dampskibe, ikke har den Bevægelighed, i loit eller imod Vinden. Dette, i Forbindelse med de mange Bugter og Fjorde i Landet, hvor Flaaden kunde trække sig ind, for, assisteret af Landbatterierne, at modtage et Angreb af en for Flaaden alene for stærkt Fjende, eller maaskee endog ligge sikret imod Angreb, — vil give den forønskede Tryghed til, med den ellers ringe Styrke, at kunne bevæge os i vore egne Farvande.

Skulde derimod Krigen atter begynde mellem Danmark og Tydskland, vil vort kraftigste Tvangsmiddel atter være Blocade; men allerede nu har Tydskland en Dampskibsflaade, som i virkelig til Krig byggede Skibe er vor lig, foruden flere meget store og stærkt armerede Dampskibe, hvoraf nogle ikke staae langt tilbage for rigtige Orlogsdampere (som Barbarossa og Arcadia) om end andre kun have Kanonerne tilfældes med disse. At vi altsaa, for blot at kunne effectuere en kraftig Blokade paa saavel Tydsklands Nord- som Østersøes Havne, maae være i Besiddelse af omtrent den nævnte Styrke, vil neppe modsiges.

Den Tredie. „Kan Danmark bestride Udgifterne ved en saadan Flaade?“

Ihvorvel det oeconomiske Gebeet kan synes at ligge udenfor en Artikels Natur som den nærværende, gaar dog allerede de af mig i det Foregaaende fremsatte Paastande saa langt udenfor det, man maaskee tidligere har tænkt sig at skulle fremkaldes ved denne Discussions Begyndelse, at jeg ogsaa i denne Retning maa fremføre nogle Anskuelser, som ellers vilde være ilde placerede. —

Jeg skal begynde med de kraftige Dampskibe:

At disse har jeg troet, at man havde 12 fornøden, til en samlet Hestekraft af 2580, og af hvilke vi allerede ere i Besiddelse af 4 af ialt 880 Hestes Kraft, vel ikke ganske efter de her fremsatte Normer, men dog gode. Vi mangle altsaa omtrent 1700 Hestes Kraft, som, med Strogene, vilde udgjøre en Værdi af omtrent

trent 1,700,000 Rbd. At hele den foreslaaede Styrke ikke kan anskaffes strax, er jeg enig i, dog troer jeg, at der i den Retning maatte arbeides med nogen Kraft, og kan dette formeentlig skee uden betydelige Opofrelser ved at følge det, som jeg troer, eengang antagne Princip: at lade Skibene i Fredstid fortjene sig ved Postrouter, saaledes at det kun er den første Udgift om at giøre, og at de da senere ville have fortjent deres egen Værdi, naar de ere opslidte. Der er sikkert adskillige Postrouter, som af Regjeringen vil holdes i Gang, og nogle som vel ville indbringe mere end netop til at betale sig selv med. Til Router paa Marhuus, Kiel, Norge, maaskee Petersborg og London, eller som det lader til at blive, Lowestoft, ville de 2 eller 3 største Classer være hensigtsmæssige; de paa 240 og 200 Hestes Kraft, om de ei stikke for dybt, da ogsaa paa Stettin, i modsat Fald som de fornævnte; de paa 120 Hestes Kraft imellem Hjerting og Lowestoft, paa Stettin, over store Belt, fra Korsør til Kiel, Kallundborg til Marhuus. Om de mindre, som vare betænkte navnlig til Kanonbaadene, bleve byggede, vilde de være særligen skiktede til Bugseerbaade, og desuden gives der mange Router, som de kunne optage, som Bordingborg, Nysted, Alsens — Marssund, Kallundborg — Beile — Middelfart — Kolbing, Korsør — Svendborg — Marssund &c.; der vil i mange Mar endnu være Router tilovers at besætte, som vel det første Mar ei altid ville betale sig, men som med Tiden ville findes ligesaa uundværlige som Pakkeposten nu er. Vilde Regjeringen ikke selv overtage disse Router, maatte der sikkert findes Liebhabere til at leie Skibene dertil og overtage Entrepriserne: vi see hvert Mar middelmaadige engelske Skibe komme herover og søge og faae Router, hvormeget mere vilde man da ikke forsøge disse, naar Tiden var om Marinens Skibe som man vidste at være i forsvarlig Stand, og hvor Udleieren kun skulde indvinde Værdien af Fartøiet og ikke søge nogen egentlig pecuniær Fordeel, hvilket dog maa være Tilfældet med de af Private leiede Fartøier. Ofte forbliver en Entreprise uforsøgt, fordi de fornødne Penge til Anskaffelsen af et Dampskib ei have ved Haanden. Naar man nu tager i Betragtning, at de mindre Krigsskibe, som

Corbatter og Brigger, for en stor Deel vilde kunne bortfalde — man behøver maaskee 1 eller 2 Corbatter eller Brigger, og disse muligviis forsynede med en Hjelpekrue, til Øvelsestoure og Stationerne i Vestindien, til Vagtskibe vilde man ligesaagodt kunne henlægge et gammelt Dampskib, som en gammel Corvet, — saa troer jeg, at vor egentlige Dampskibs-Marine i Tidens Løb ei blev dyrere end hvad vi nu kunne henregne til vore mindre Skibe. Nyttens deraf vilde udentvivl vise sig betydelig større, naar Diebliffet kom at den skulde bruges.

Med Hensyn til de større Skibe, da vil det vel blive en forøget Udgift; og det vil da kunne blive Spørgsmaalet, om man skal indskrænke deres Antal saameget at Budgettet ei forøges, eller om det ei skulde være hensigtsmæssigere at forøge Budgettet for at denne Styrke kunde have.

Et Linieskib paa 80 Kanoner, af omtrentlig Styrke som vore nuværende, maatte, for at det skulde kunne indtage en Maskine af 300 Hestes Kraft, nødvendigviis gøres større, og vil altsaa i Bygning koste endeel mere, dog ei i det fulde Forhold som Drægtigheden forøges; men dette vil ogsaa være den væsentligste Udgift ved den Foranstaltning at bygge Skrue-Lineskibe. Jeg har nemlig i det Foregaaende foreslaaet at bibeholde samme Gradationer af Hestekraft i Fuldkraft. Dampskibene som i de større med Hjelpekrue, og dette begrundes jeg paa, at naar et Dampskib har været i nogen Activitet i 20 Aar eller saa omtrent, vil Skroget sandsynligvis være cassabelt, medens Maskinen, dersom den er godt behandlet, endnu vil være meget brugelig, skiondt vel af noget forældet Construction, idetmindste efter Dampmaskine-Væsenets nuværende Fremskriden. Jeg meente da, at de Maskiner, som udgik af ældre Dampskibe, vilde være tilstrækkelige til at indsættes som Hjelpekrue i et Linieskib eller en Fregat, hvor de ofte kunde være flere Aar, uden at Skibet blev brugt, og det, selv om Skibet blev brugt, kunde gjøre Maaneders Campagne uden at sætte Maskinen oftere igang, end det fandtes nødvendigt for at holde Alt i Orden, altsaa omtrent 1 Gang om Maaneden,

Jeg antager at nye Maskiner og Riedler anskaffes til et Strue-Dampskib paa 300 Hestes Kraft, saavidt vides, for 120,000 til 150,000 Rbd.; naar dette er $\frac{3}{4}$ slidt, eller 20 Aar efter Anskaffelsen, antager jeg, at dersom vi have haft Fred, vil Skibet i Postfart have fortjent sin Værdie. Et nyt kan da anskaffes, og Maskinen af det 20-aarige, som da ogsaa vil være fortjent, ind sættes i et Linieskib, konstrueret dertil, — kun Riedlerne ville rimeligen være opslidte (maaskee 2 Sæt); men man vilde heller ikke kunne anvende de samme Riedler, naar Maskinen kommer i et sværere Skrog, da denne saa ikke kan forbruge saa megen Damp, som Riedlerne kunne forsyne med og Maskinen brugte, da den arbejdede i det lettere Skrog. Forgøelsen af disse Linieskibes Bekostning vil da blive, hvad den noget større Drægtighed vil koste, plus det, som man ellers kunde indvundet ved Salget af det halvgamle Maskineri, samt det de nye mindre Riedler ville koste at anskaffe.

I samme Forhold vil Prisen forges paa de 2 Slags Fregatter med respective 240 og 200 Hestes Kraft.

Ved til Hjelpekruestibene at anskaffe nye Maskiner, vilde det rimeligen blive Tilfældet, paa Grund af den mindre Activitet for de større Skibe, og for „Hjelpekruerne“ i det Hele, at disse vilde blive forældede i deres Construction, længe før de vare opslidte.

Geiser, Marts 1851.

p. Wulff.

Efterretninger for Søfarende.

Forandringer ved Vagerne i Drogden.

Ifølge Marineministeriets Ordre af 26de Juni f. A. vil Betegningen af efternævnte Vagere i Drogden, ved Udlægningen i dette Foraar, blive forandret saaledes, at

Sandrevs Vageren, der hidtil har havt 1 Koft, gives 3 Kofte,

Søndre Nysses Vager, der hidtil har havt 1 Koft, gives 2 Kofte,

Nordre Nysses Vager, der hidtil har havt 1 Koft, gives 3 Kofte,

Evalerumpens Vager, der hidtil har havt 1 Koft, gives 2 Kofte,

Middelgrundens sydlige Vager, der hidtil har havt 1 Koft, gives 3 Kofte,

Middelgrundens mellemste Vager, der hidtil har havt 1 Koft, gives 2 Kofte,

Lusens Vager, der hidtil har havt 1 Koft, gives 2 Kofte,

Holmetungens Vager, der hidtil har havt 1 Koft, gives 2 Kofte,

alle opad-
bundne, som
nu.

alle, som nu,
nedadbundne.

Alle de øvrige Lønder og Vagere i Drogden bibeholde deres hidtil havde Mærker.

(Overløbsen i Siellands District 19de Febr. 1851.)

Fyrstibene Knoben og Trindelen have, resp. den 1ste og 4de Marts, indtaget deres Stationer.

(Marineministeriets Admiralitets-Bureau d. 6. Marts 1851.)

Somærke ved Indløbet til Rigabugten fra Østersøen.

I Sommeren 1850 er paa den furlandske Kyst paa „Blau-bergen“ opført et rundt Steentaarn med tegleformigt Tag, til en

Hvide fra Grunden af 89 engelske Fod og fra Havsladen af 279½ engelske Fod. Udvæggene ere beklædte med Zink og hvidtede; Taget malet rødt. Taarnet ligger i S. B. 52° 30' for Domesnes sydlige Fyrtaarn i en Afstand af 12½ italienske Mil, under 57° 37' 45" N. Br. og 22° 17' 29" S. L. Gr.

(Det Russiske Marine-Ministeries hydrographiske Departement, Jan. 1851.)

Sømærke ved Indløbet til Cronstadt.

Marineministeriets hydrographiske Departement bekiendtgjør, at i Sommeren 1850 er paa Bromajaberget ved Dranienbaum opført et ottelantet Trætaarn, hvis Hvide, Kuglen paa Toppen iberegnet, udgjør 49 engelske Fod fra Grunden og 249 engelske Fod fra Havsladen. Taarnet ligger under 59° 55' 7" N. Br. og 29° 39' 16" Ø. L. Gr. Taget og Kuglen paa samme er malet sort, Væggene foroven og neden hvide, og sorte midtpaa.

(Petersburger Zeitung, Jan. 1851.)

Nyt Sømærke paa Tendra (i det sorte Hav).

Med Begyndelsen af dette Foraar skulde paa Den Tendra oprettes endnu tvende Sømærker, nemlig det ene paa Dsharylgat, og det andet midt imellem denne Spids og den, det faste Land sig nærmende Deel af Den.

(Pb. og Skibsf. Tid. Nr. 55, 1851.)

Syr paa Breakwater (Portland).

Et blaat Fyr vil regelmæssigt brænde fra Solens Nedgang til dens Opgang paa det yderste Sted af den med Breakwater-Værk i Forbindelse staaende Stillads. Fyret befinder sig circa 30 Fod over den midterste Hvide af Bandspeilet, og de Søfarende advares om, ved Indløbet til Havnen, idetmindste at holde een Ra-bellængde østlig for Fyret.

(Pb. og Skibsf. Tid. Nr. 54, 1851.)

Klokkeboie ved Indløbet til Needles Channel (Den Wight).

En Klokkeboie er bleven udlagt ved S. V.-Enden af Shingles Banken, nær ved Spidsen af the Shingles, istedetfor, og paa samme Sted som den røde Bagerboie udfor Banken, der er bleven borttaget.

(Naut. Mag. Jan. 1851.)

Udstrækning af Maplin Sand (Thamesmundingen).

Sandbanken „Maplin Sand“ har udvidet sig imod S. D. mellem Blacktail=Spitz og Maplin=Boierne, og er der af den Grund udlagt en sort Boie, betegnet S. E. Maplin, paa 4 Favne Vand ved Lavvande Springtid, midt mellem de ovennævnte Boier, under følgende Veilinger:

Canewdon = Kirke i een Linie med et Skuur	N. V.
Foulness = Kirke	N. t. V. $\frac{3}{4}$ V.
Maplin Boie	D. t. N. $\frac{1}{2}$ N.
Maplin-Fyrtaarn godt aabent østlig for Maplin=	
Boie	D. t. N. $\frac{1}{4}$ N.
Mousse = Fyrskib	S. D. t. S.
Blacktail Spit = Boie	V. t. S.

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 65, 1851.)

Farvandet ved Ameland.

Farvandet, „de fromme Balg“ kaldet, er siden den 23de Februar forsynet med Bajer, saaledes at Skibe nu uden Fare kunne gaae tilføes langs nævnte Farvand.

(Fb. og Skibsf. Tid. Nr. 67, 1851.)

Nye Fyr ved Toulon.

Ved Indløbet til Toulon er endnu indrettet følgende 3 Fyr, der fra 1ste April d. N. ville holdes brændende hver Nat:

1) Fyret paa Pointe de Mascas.

Samme er et hvidt Fyr, der hvert tredje Minut veksler med et rødt Blink, før og efter hvilket der indtræder en kort Formør-

felse. Det er anlagt paa en Hvi paa Pointe de Nasca ved Cap Cépet, paa $43^{\circ} 4' 4''$ N. Br., $3^{\circ} 36' 28''$ Ø. Lgd. Fyret brænder i en Hvide af 11 Metres over Jordens Overflade, 59 Metres over Havsladen, og er synligt i en Afstand af 12 Mil (Milles);

2) Fyret paa la grosse Tour.

Dette er et fast Fyr paa det store Taarn ved Indløbet til Toulons lille Ohed, og ligger paa $43^{\circ} 6' 10''$ N. Br. og $3^{\circ} 35' 20''$ østlig Lgd. Dette Fyrs Hvide beløber sig til 16 Metres, og dets Synskreds er 9 Milles;

3) Fyret paa Den Grand Ribaud.

Samme er ligeledes et fast Fyr paa den lille Ø Grand Ribaud, i N. B., i det lille Farvand paa Hyeres's Ohed. Det ligger paa $43^{\circ} 1' 3''$ N. Br., $3^{\circ} 48' 23''$ Ø. Lgd., brænder 12 Metres over Jorden og 34 Metres over Havet, og er synligt 10 Milles borte.

(Hb. og Skibsf. Bd. Nr. 67, 1851.)

Bøie ved Quarantainehaven paa Malta.

Regjeringen har ladet udlægge en sortmalet Træbøie paa den Klippe, der østværts udstrækker sig ved Vestsiden af Malta's Quarantainehavn, ligeoverfor Fortet Tigne. Bøien ligger paa 4 Favn Band, rager 7 Fod op over Bandet, og tjener som Ledemærke for de Skibe, der vestfra ville indløbe i Quarantainehaven, og derfor maae passere udenom samme.

(Hb. og Skibsf. Bd. Nr. 69, 1851.)

Kysten fra Monterey til Columbia River (Californien).

„Shipping & Commercial List“ af 29de Jan. 1851 indeholder følgende Beretning fra den commanderende Lieutenant W. A. M'Arthur med Hensyn til Øerne og Floderne mellem Monterey og Mundingen af Columbia River:

Sarallones. Mellem Monterey og Mundingen af Columbia

Revir eksistere ingen egentlige Der. Det der nærmest kunde fortjene dette Navn ere de saakaldte Farallones, en Gruppe af smaa isolerede Der ved St. Franciscos Havn. Samme ligge N. V. og S. D. for hverandre, og danne to Grupper, der efter deres Beliggenhed kaldes den nordvestlige og sydøstlige. Afstanden fra det yderste Punkt af den ene Gruppe til det yderste af den anden er omtrent 12 Miles, og kun 7 Smaaser ere synlige over Vandet af hele Gruppen. De sydøstlige Der ere de største og fjernede 28 Miles fra Fortet ved Havnemundingen, og peiles derfra S. 68° V. (retvisende). Disse Der ere circa 150—200 Fod høje og have paa S. D.=Siden Undergrund paa 11 Favne Vand, men den er haard og rimeligviis klippeagtig. Samme ligger forøvrigt temmelig beskyttet mod N. V.=Vind og Søgang.

For at adskille N. V.= fra S. D.=Gruppen maa man bemærke, at N. V.=Gruppen fremviser tre Klipper af omtrent lige Størrelse, liggende næsten D. og V. for hinanden omtrent een Mile afides, samt at der herfra strækker sig et Rev circa 1 Mile i østlig Retning. Omtrent i $\frac{1}{3}$ af Afstanden fra S. D.=Farallones er 41 Favnes Dybde med Sand- og Muddergrund. Herfra tager Dybden jævnt af, til Lavvandet paa Barren ved Havnemundingen. Den høieste Vandstand paa Barren er 7 Favne med haard Sandgrund, og den bedste Maade at passere samme er, at holde Fort Point og Alcatrazøen i Skudvidde. De øvrige Smaasers, Klippers og Revs Beliggenhed ere tilstrækkeligt angivne paa Reconnaissance-Kaartet.

Floder. De vigtigere Floder mellem San Francisco og Columbiafloden ere rigtigt angivne paa ovennævnte Kaart, idetmindste med Hensyn til Brede- og Længdegraderne. Herefter følge disse Angivelser:

El River. Paa Barren i Munden af denne Flod er 9 Fod Vand. Indseilingen er meget snever, og Brændingen i Reglen saa heftig, at det er vanskeligt, ja endog farligt for Seilskibe at komme ind, derimod kunne Dampskibe af passende Dybgaaende uden Vanskelighed løbe ud og ind.

Humboldt River. Indløbet i Bugten er $\frac{1}{2}$ Mile bredt mellem Brændingerne, og ved middel Ebbe findes 18 Fod Vand paa Barren.

Klamath River. Paa Barren er 17 Fod Vand ved middel Ebbe, dog er Indfarten saa snever og Strømningen saa stærk, at Seilskibe ikke kunne vove Farten. Der vil saaledes udfordres Dampskibe for at kunne benytte denne Flod i Handelsviemed.

Rogues River. Vandstand paa Barren 10 Fod ved middel Ebbe, men Indløbet er ligeledes for snevert for Seilskibe.

Coquilla River. Denne Flod er kun paasabel for smaa Baade og ikke for større Fartøier.

Kowes River. Samme er ikke noie undersøgt endnu, men, efter Mundingen at domme, synes den at være meget godt seilbar for Dampskibe.

Umpqua River. Barren passerede jeg paa 14 Fod, og fandt indenfor 3 Favne Dybde; men Brændingen gik bestandig tværs over Farvandet. Dette synes vel at kunne benyttes af Dampskibe, men er derimod meget farligt for Seilskibe, undtagen under meget heldige Omstændigheder.

De andre nordpaa værende Floder kunne kun befares af smaa Baade, undtagen maaskee Yaquenna, der muligviis ogsaa er paasabel for større Skibe. —

Med Hensyn til ovenstaaende Details er til Slutning at bemærke, at Notitserne om de nævnte Floders Seilbarhed kun ere personlige Anskuelser. Angivelserne af Vanddybderne maae derimod ansees som opgivne i Embeds Medfør.

(Fd. og Skibsf. Bd. Nr. 51, 1851.)

Barren i Columbia River (Californien).

(Naut. Mag. Jan. 1851.)

(Af Lieut. Bartlett af den nordamericaanske Marine.)

Denne Barre kan nu passeres af enhver agtpaagivende Sømand uden Ophold baade frem og tilbage, naar man blot een Gang har passeret den, for at iagttage Mærkerne, som ere fuldkommen

tydelige, og føre sikkert igiennem dybt Vand. Den mindste Dybde Lieutenanten har fundet paa Barren var 16 Fod ved halv Flodtid (lood), staaende ind efter en lige Rad Pillar-hill-Træer (et tydeligt Landmærke) netop bragte ind mod Adams Point; indenfor Point of Breakers, paa Nordsiden af Canalen, fik han efterhaanden 5 Favne, og dreiede til efter Bakerne paa Sand Island (Vinden N. V. $\frac{1}{2}$ N.) med fra 6 og 7 til 9 Favne op til Sand Island Bake, 2 Kvartmiil indenfor Barren. I 20 Minuter gaaer man fra 5 Favne, paa Ydersiden ind til Sand Island Bake, og fra Ankerpladsen ved Sand Island gaaer man ud i aaben Sø i 30 til 50 Minuter. Der er overflodig Plads til at krydse sig ind eller ud, med Vinden fra hvilket som helst Hjørne, og da Ebben gaaer lige igiennem Canalen i det dybeste Vand, er baade Ind- og Udgaaende let. Mærkerne for at dreie om Clatrop Spit ere Point Ellice, med Pillar-hill netop dækket deraf og Point Adams overreet med det høieste Bjergpas i Øst C. i 8 Favne Vand. Dette Pas foreslaaes benævnet „Ewing Pass“.

Naar en Bake, opreist paa Sand Island med et hvidt Flag 80 Fod over Grunden og 85 Fod over Høivandsmærke, synligt 12 Kvartmiil tilføes, bringes lige under Midten af den høieste Bjergspids B. for Chinut Peak, og Point Adams netop aaben S. for Pillar-hill-tree, vil man være i $12\frac{1}{2}$ Favne Vand, i Farvandet til Barren, og netop i Barremærket : Point Adams og Pillar-hill. Den sædvanlige Vind fra N. V. eller i det Hele vesterfra er gunstig for Passagen. Skibe passere Barren i den nye Canal for Beiret hen, eller krydse op ad Canalen efter Omstændighederne. Paa Barren vil det ikke med nogensombest Wind være nødvendigt at vende. Et Seilskib kan fra Sand Island komme tilføes eller naae ind i kortere Tid end det kan løbe til Bakers Bay, og naar det er i Bakers Bay maa det passe Wind og Strøm for at naae tilføes. Ankerpladsene ved Astoria, Sandy Point (Østenden af Clatrop Strand) og ved Sand Island ere gode med tilstrækkelig Plads til at gaae under Seil paa hvilket som helst Stadium af Floden.

Klippe opdaget i det Stille Hav.

Efter Shipping Gazette Decbr. 1850 er, paa en Reise fra Tahiti til S. Francisco, under $37^{\circ} 24'$ N. Br. og $137^{\circ} 27'$ V. L. opdaget to Klipper, den ene 150 Favne lang i D. og B. og 66 Favne bred, den anden 100 Favne lang og 38 Favne bred, hvorover Spen antoges at ville bryde i Svingang.

(Naut. Mag. Jan. 1851.)

Anviisning til Indseilingen til Port William (Falklandsøerne).

Skibe, der komme sydfra, maae søge at faae Cap Pembroke, det østligste Punct af Falklandsøerne, isigte; paa samme findes en Tommerbalk 36 Fod høi, 9 Fod i Fierkant forneden og 5 Fod bred foroven, samt forsynet med en Mast af 30 Fods Høide; den er tydelig synlig i en Afstand af 10 Miles. Med tilstrækkelig Ruling holder man altid sydlig fra Vest søværts for Wolf Rock og passerer mellem Seal Rocks og Cape Pembroke samt derefter mellem Billy Rock og Seal Rocks, hvor der er tilstrækkelig Vand og ingen Fare findes der ikke er synlig. Har man passeret Billy Rock, saa lægger man bi og ankrer, dersom man er tvivlsaaig eller ingen Lods er kommen ud, ligeud for William Islets, dog er der om Dagen ingen Fare ved at seile videre til Indløbet af Stanley Harbour. Ved ovenstaaende Angivelser er forudsat vestlige Vinde, der i Meglen ere de herskende; skulde Vinden derimod være østlig, holder man sig udenfor Seal Rocks.

Kommer man nordfra med vestlig Vind, holde man ned paa Cape Carysfort, eller med østlig Vind paa Volunteer Point, og styre, naar man har passeret samme, til Cape Pembroke, paa hvilken Bakken vil være synlig, indtil man har Port William aaben om Styrbord, hvorpaa man enten seiler ind og gaaer tilankers, eller venter Lods, som ovenfor angivet.

I Mørke og Taage kunne Skibe ankre i Mundingen af Berkeley Sound eller Port William, eller ogsaa holde af og krydse, efter hvad man finder hensigtsmæssigst.

Wolf Noek peiler fra Cape Pembroke S. $\frac{1}{2}$ N. pr. Compas, Distance næsten 3 Miles. Samme har en trekantet Form, og hver Side en Udstrækning af 3 Kabellængder.

Seal Noek ligger circa $\frac{1}{4}$ Mile fra Cape Pembroke og er fri paa alle Sider. Mellem Cape Pembroke og Seal Noek gaaer Strømmen nordlig og sydlig med omtrent 3 Miles Fart; Floden driver nemlig nordpaa og Ebben sydpaa.

(Sd. og Skibsf. Tid. Nr. 69, 1851.)

Forandring ved Sømærkerne paa Rheden ved Batavia.

1) Paa Klippen Tanda Ketapan er opreist en sort Pæl med rødt Kors, samt

2) paa Klippen Tanda Po Nyer en aldeles sortmalet Væle med Kors.

3) Baken paa Meinderts Droogte er malet rød.

4) Baken paa Ontong Java er bleven forsynet med en Jernkugle 2 Alen i Giennemsnit, hvis Midtpunkt er circa 20 Fod over daglig Høivandelinie.

De Søfarende, der maatte opdage Feil ved Bakernes Anlæg eller Indretning, opfordres til derom at gjøre Anmeldelse til Commissionen for de indiske Sølaarts Forbedring eller til Chefen paa det hollandske Bagtskib paa Batavias Rhed.

(Sd. og Skibsf. Tid. Nr. 37, 1851.)

Vink for Navigationen af Yang-tsy-kiang.

(Naut. Mag. Jan. 1851.)

Skibe, der ere bestemte til Shanghai (og hvilke bør være forsynede med Admiralty chart of 1843, efter Collinsons Opmaalinger), bør i Nordmonsunen gjøre Barren Island eller Saddle Group, som er den suveræne Landkiending, men i S. V.-Monsunen er det bedre at styre efter Montevideo, der ligger omtrent 40 Quartmil meer sydligt.

Om Aftenen bør søges Ankerplads under Saddle Island, der yder Læ i begge Monsuner.

Naar man forlader Saddle Island, maa man holde North Saddle i S. D. t. D. for at passere Guglaff, i en Afstand af omtrent 15 eller 16 Qvartmiil, og ingen Fremmed bør gaae ind i Reviret uden at have Guglaff isigte, forend der bliver opreist et Mærke for North Sand Head.

Saa langt sætter Floden N. V. t. V. og S. D. t. D. fra $1\frac{1}{2}$ til $5\frac{1}{2}$ Qvartmiil i Timen; men saavel paa Retning som Hurtighed have de fremherskende Vinde megen Indflydelse.

Styrende videre nordvesterefter, skal man bringe Guglaff i S. S. D. og lade det synke i denne Retning, hvilket vil skee i en Afstand af omtrent 22 og 23 Qvartmiil, hvorpaa man styre N. V. $\frac{1}{2}$ V., og hvis man ikke faaer det lave Land isigte paa Bagbordsboug fra Mastetoppen, maa man holde meer vestlig efter Lodet, som her er sikker Vejviser. Det Dybeste er i Nærheden af Nordbanken, som man stedsse bør nærme sig med Varsomhed, eftersom det pludselig grunder op. Naar den første Pynt habes i V. t. N. og V., er Dybden 6 Favne, og maa denne Pynt passeres i en Afstand af 2 Qvartmiil, eftersom Banken strækker sig langt ud med flere spredte Humber omkring sig.

Efter at have passeret Pynten, maa man efterhaanden nærme sig Kysten i 1 Qvartmiils Afstand og holde denne Distance, indtil man faaer Banken ved Busung isigte.

Krydser man op fra Saddle Island, maa man ikke bringe Guglaff østenfor Syd, forend man er 15 eller 16 Qvartmiil N. for samme, da det kan bringes i S. S. D., og vil man da være ved Kanten af den sydlige Banke.

Derpaa kan man staae vesterefter næsten til den Dybde, Skibet stikker, idet man husker paa at Floden sætter V. S. V., omkring S. D.-kanten af samme, og Ebben den modsatte Wei.

Alle Skibe bør holde saa nær som muligt ved denne Banke, og ikke vente efter Bygekast for at vende, naar man staaer nordøstefter.

Fra Saddle Island til Busung sætter Strømmen ialtminde-

lighed N. V. t. V. og S. D. t. D., naar der ikke indtræffer nogen speciel Omstændighed, som f. Ex. N. D.=Storme eller heftige Regnskyl; men Floden sætter først sydi, derefter sydvesti, og nordvesti ved Indløbet til Neviret; Ebben løber nordlig, gaaer derefter fra N. D. til S. D., og det er ved Strømkeering at stor Agtpaaagivenhed er nødvendig for at undgaae at blive sat ud af Canalen. Har man passeret den første Pynt, maa man krydse op i en Afstand fra Kysten af $\frac{3}{4}$ til 2 Qvartmiil, og ikke vente efter et nyt Bygelaft paa N.-siden. Det snæbreste Sted i Canalen er, hvor Huset paa Blockhouse Island havees i N. D. t. D., nemlig $1\frac{1}{4}$ Qvartmiil bredt.

Naar Skibene ved Busung havees aabne, vil man faae et spidst Taarn i Nærheden af Byen Poushan iisigte i V., og foranfor samme en Bæle som man maa holde lidt fri sydfor Taarnet, indtil den faaes overet med en anden stor rødmalet Bæle ved Indløbet til Shanghae Nevir, imellem 2 røde Pæle bagved, der havees i V. S. V. Bælen kan bringes lidt fri paa begge Sider af Stængerne.

Chinesiske Lodser ligge her til Afbenyttelse, men ved gunstig Vind behøves de ikke, naar man kun har Collinsons Kaart over Shanghaereviret.

Ovenstaaende Vink angaae kun Skibe der stille 18 Fod. Smaaskibe kunne nærme sig Sydbankerne, naar Buglaff er 12 eller 15 Qvartmiil borte i S., og krydse op paa Loddet, men maae aldrig komme længer N. D., end til $3\frac{1}{2}$ Favn. Man kan stole paa Sydkysten hele Veien, men naar man er 10 Qvartmiil fra Busung, er Kysten meget steil, og bør ikke kommes nærmere end $\frac{1}{4}$ Dm.

Sluttelig ytres den Formening, at en Fremmed ikke bør prøve paa at løbe ind fra Søen af naar det tyder paa ondt Veir, med mindre han er sikker paa at slippe ind over Barren, — men heller søge Ankerplads imellem Øerne eller gaae tilføes for Matten, hvilket første Alternativ formeentlig bør foretrækkes i ondt Veir, eftersom, med mindre det er en god Seiler, Skibet ikke kunde naae op

igien i N. D.-Monsunen. Strømningerne ere saa stærke og undertiden af saa ubestemt Retning, at de bedst kiendte Personer ikke kunne haabe at holde rigtigt Bestik om Matten, og det vilde holde haardt for et Skib at ride en Storm af tilankers mellem Gullaff og North Sands.

Mogadors Havn.

Paa Lloyds er bekendtgjort en Skrivelse, dateret Mogador, den 27de Januar d. A., hvilken indeholder Følgende:

Da her vedvarende ankomme Skibe af større Dybgaaende end vor Havn med Sikkerhed kan optage, saa ere de europæiske Nationers Consuler og Agenter blevne enige om et Signal, for i saadanne Tilfælde at advarer de paagældende Capitainer, hvilke da, ved deres Ankomst foran Havnen, have at agte paa om der under deres respective Consulators Nationalsflag er heist et rødt og hvidt Flag, i hvilket Tilfælde Capitainerne kunne antage, at Skibene, enten formedelsst deres Størrelse eller formedelsst et stort Antal Fartøier i Bugten, ville være udsatte for Fare.

(Efter Pb. og Skibsf. Tid. Nr. 62, 1851.)

Syret ved Verbice.

Fyrstibet er forlagt fra Verbice Barren til Stranden ved den østlige Spidse af Flodmundingen paa $6^{\circ} 16' 18''$ N. Br. $57^{\circ} 29' 30''$ B. L., i 11 Lvm. Afstand fra Barren. Det vil om Dagen vise en sort Kugle paa Toppen af Foklemasten og om Matten et fast Fyr. Capitainerne paa hertil bestemte Skibe maae bringe Lysen i Peilingen fra S. S. V. paa 4 Favnes Dybde ved Lavvande.

Forsøbrigt krydser Dag og Nat en Ledsbaad udenfor Barren og fører et hvidt Flag paa Mastetoppen, hvori staaer med store røde Bogstaver „Pilot“.

(Pb. og Skibsf. Tid. Nr. 15, 1851.)

Barrier Reef (Olinda Indløb).

Barckskibet Olinda, Capt. Sinclair, der paa Tour fra Sydney til Mauritius i Juni 1849, ikke fik Mærket paa Raine Island isigte, og var altfor langt tilbage til at kunne krydse op igien ad Blackwood Channel, opdagede et Indløb giennem Barren af næsten 3 Qvartmiils Brede, omtrent 12 Qvartmiil N. for Raine Island. Olinda gik igiennem og loddede 30 Favne inde i Indløbet, og kom, efter 36 Qvartmiils Fart med en V. t. S.-lig Cours, ind i det midterste Farvand.

Efter at være passeret Barrieren, havde den stedse 16 Favne, med Undtagelse af en enkelt Bank med 7 Favne omtrent 23 Qvartmiil fra Abningen. Giennemløbet er kaldt Olinda-Indløb, og dets sydlige Grændse er under $11^{\circ} 15'$ S. Br.

(Naut. Mag. Oct. 1850.)

Fyr paa Cape Agulhas.

Cape Agulhas er et Klippefremspring fra den S. D.-lige Kant af Fjorbjerget Agulhas med Skær udfor der strække sig $\frac{1}{2}$ Qvartmiil ud. Som man først faaer det isigte enten øster- eller vesterfra, seer det nærmeste Land høit ud, jevnt og rundt, og synes to særskilte store Fremspring, der i Virkeligheden ere forenede, men i Afstand see ud som adskilte. Landet paa begge Sider af dette dobbelte Fremspring baade øster og vester er meget lavt, og Fjorbjerget saaledes let at kiende.

Paa det nærmeste Øiland N. 30° V. magnetisk, 780 Alen fra Fjorbjerget, er opreist et Fyrtaarn malet med røde og hvide Tværstriber, der viser et fast Fyr af 1ste Klasse 132 Fod over Havets Middelhøide, synligt fra Havet mellem D. og N. $57^{\circ} 15'$ V. i en Afstand af 6 Leagues i klart Veir; under $34^{\circ} 49' 45''$ S. Br. og $20^{\circ} 0' 40''$ D. L. Gr. og $1^{\circ} 31' 55''$ D. L. for Caps Observatorium. Variationen $29^{\circ} 20'$ V.

Fra Fjorbjerget strækker Landet sig i N. V. og rundt om til

Næsset Gunners Quoin, samt i N. N. D. til Northumberland Point. Skærene strække sig herfra $\frac{1}{4}$ Qvartmiil ud.

Den lave Northumberland-Pynt ligger 3,4 Qvartmiil N. $86^{\circ} 30'$ D. for Cap Agulhas. En farlig Klipperevle strækker sig ud fra Pynten i S. $37^{\circ} 30'$ D., og en landløs Klippe findes i S. $58^{\circ} 30'$ D., $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Pynten og i S. $81^{\circ} 30'$ D. $4\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Fyrtaarnet. Det yderste Punkt af Northumberland Point Skær peiler i S. $77^{\circ} 30'$ D., næsten $4\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Fyrtaarnet.

Northumberland Pynt er det vestlige Næs af Struys Bai, der dannes af Kystens ubetydelige Krumning vesteri og ender ved Struys Point, der peiler N. $79^{\circ} 30'$ D., 10 til 12 Qvartmiil fra Northumberland Point,*) og N. $82^{\circ} 20'$ D. 15 Qvartmiil fra Fyrtaarnet.

I Bugten er Lø med vestlige og nordvestlige Vinde (om der end gaaer stær Dynning naar det blæser haardt), men derimod ikke naar Vinden er imellem S. S. V., sydester og D., da Søen bryder paa 7—8 Favne.

Landingsstedet er i en lille Sandvig N. V. for Northumberland Point. Ved Singelsvasens yderste Punkt kan en Baad dog flyde med $\frac{1}{4}$ Flod naar Veiret er smukt.

Skibe, kommende vesterfra og som agte at ankre i Struis Bay, maae ikke bringe Fyrtaarnet vestligere end V. t. N. $\frac{1}{2}$ N., inden Northumberland Point peiler N. V. $\frac{1}{2}$ V., og styre derefter N. N. D. eller N. D. t. N., indtil det store grundmurede Huus i Bugten peiler V. N. V., og gaaer man derved klar af Northumberland Points ydre landløse Skær. Derefter styre man N. V., og bringe Ankringsmærkerne i Struis Bay, det store grundmurede Huus tæt ved Strandbredden, i V. $\frac{1}{2}$ S. og Northumberland Points yderste Sandpynt, i S. V. t. S paa 5 Favne Sand, hvorimod Bunden er meget ureen vesterester og nærmere Hevet hvor Søen er smulere.

*) Cfr. d. Tidsskr. 3die Bd. Pag. 486.

Nærmende sig Cap Agulhas vesterfra, bør man ikke bringe Fyret S. D. t. D. $\frac{1}{2}$ D. for med Sikkerhed at kunne seile Quoin's spredte Klipper tilstrækkelig godt forover, og nærmende sig østerfra bør man ikke bringe det vestenfor B. N. B. $\frac{1}{2}$ B. eller syd for B. t. N. for at undgaae de farlige Rev fra Struys og Northumberland Points. I taaget Veir bør man ikke komme paa ringere end 20 Favn, og ikke gaar nærmere end 3 eller 4 Qvartmiil, thi skulde det falde med Stille, vilde den svære Dyrning der bestandig ruller mod Stranden giøre Skibets Undergang vis.

Struis Point er langt farligere end Northumberland Point, eftersom Revene ligge meget længer fra Kysten og strække sig 3 Qv. Miil tilsvæ, og der ikke findes noget Høiland for at Sømanden kan bestemme sin Position.

Skulde et Skib søge Tilflugt i Struis Bai under en N.B.-Storm, bør det øiebliffelig gaar tilsvæ igien, naar Stormen har lagt sig, eftersom Vinden hyppig forandrer sig i faa Timer fra en stærk Nordvest til S. eller S. V., under hvilke det vil være vanskeligt at arbejde sig ud paa Grund af den høie Sø.

Udfor Revet udfor Struis Point kan man tydelig see Fyrtaarnet. Naar dette er overet med Northumberland-Point er der Fare, og et Skib kommende østerfra bør holde Fyret vel aabent paa Styrbordboug.

Fra Northumberland Point strække Revene sig omtrent $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{2}$ Qvartmiil vesterhen.

Høivande Kl. 2. 50'. Floden stiger ved Ny- og Fuldmaanedage og falder 5 Fod.

Fyret er ogsaa sigtbar østligere end Struis Point.

(Notice from hydrographic office, Marts 1849,
Naut. Mag. Marts og Juni 1849.)

Signalstang ved Agulhas.

Paa Forbjerget Agulhas er i 1848 oprettet en Signalstang, som skal rapportere de forbiseilende Skibe til Capstaden.

(Sp. Bd. Nr. 266, 1849.)

Øer og Klipper i det Stille Hav.

Nedenstaaende Angivelser af nogle Øers Brede- og Længde-Grader i det Stille Hav offentliggøres i den Hensigt, at sætte de Søfarende, der maatte eie vedkommende Kort, istand til at anstille de fornødne Sammenligninger, og berigtige mulige Udeladelser &c. Mange mindre Øer bleve nemlig allerede angivne paa Kortene til en Tid, da man ikke besad Midler til at angive Længdegraderne med den Nøiagtighed som nu. Forøvrigt vil den tiltagende Skibsfart mellem China og Californien ikke alene give Anledning til de nøiagtigste Beretninger om Vildfarelser angaaende Beliggenheden eller Bestaffenheden af de bekjendte Øer &c., men ogsaa give Anledning til Opdagelser af mulig endnu ubekjendte, og det i en Maalestof der vanskelig lader sig forudsæe.

Nu følge nedenstaaende Angivelser om Beliggenheden af følgende Øer og Klipper:

	Nordl. Br.	Østl. Lgd.
Phebe Island (?) New Mantucket	0° 20'	$\left\{ \begin{array}{l} 176^{\circ} 50' \\ 176 \quad 20 \end{array} \right.$
Howlands Island	1 —	$\left\{ \begin{array}{l} 176 \quad 50 \\ 176 \quad 20 \end{array} \right.$
Fanning Island	3 50	$\left\{ \begin{array}{l} 159 \quad 20 \\ 150 \quad 22 \end{array} \right.$
Clipperton Rock	10 17	$\left\{ \begin{array}{l} 109 \quad 19 \\ 109 \quad 8 \\ 108 \quad 56 \end{array} \right.$
En farlig lav Lagune-Ø, blottet for Træer, med en høi Klippe paa Syd- pynten, 3 Miles lang, maaffee		
Watsons Island	10 15	$\left\{ \begin{array}{l} 152 \quad 20 \\ 152 \quad 15 \end{array} \right.$
Middelpunktet af Herald Shoal (i det arctiske Ocean)	70 22	171 5
Plovers Island	71 6	176 33
Heralds Island, S. D.-Spidsen, . . .	71 19½	175 16

	Sydl. Br.	Veſtl. Lgd.
Et Rev	1° 30'	174° 20'
Et Rev	3 40	174 15
Penrhyns Island	8 50	$\left\{ \begin{array}{l} 158 \\ 157 \end{array} \right.$ 50
Danger Island	$\left\{ \begin{array}{l} 10 \\ 10 \end{array} \right.$ 46	$\left\{ \begin{array}{l} 167 \\ 166 \end{array} \right.$ 8
	55	166
To Der	10 95	171 —
En D	10 55	177 10
Emas Island	17 30	150 —
Et Rev	21 30	169 —
Et Rev	27 50	176 —
Et Rev	37 —	151 10
	Nordl. Br.	Øſtl. Lgd.
Guam, S. Spidsen af Apra Bay	13° 25'	144° 38'
Nota	14 14	145 51
Agrijan	14 40	145 40
Zeulan	15 2	145 43
Saypan	15 14	145 51
Muatajan	16 20	145 54
Seriguan eller San Carlos	16 42	145 50
Guguan	17 26	146 5
Mamaguon	17 41	146 2
Pagon eller Pagan	18 6	145 58
Agfrican	18 47	145 53
Assumption	19 39	145 20
En D	25 5	130 40
Raza Island	24 27	$\left\{ \begin{array}{l} 134 \\ 134 \end{array} \right.$ 8
		15
Pells Island	26 —	174 50
Disappointment Island	27 6	$\left\{ \begin{array}{l} 140 \\ 139 \end{array} \right.$ 51
		22
Slocum's (Preble Island) S. Spidse	28 12	$\left\{ \begin{array}{l} 129 \\ 129 \end{array} \right.$ 16
		5

Nordl. Br. Østl. Lgd.

Slocum's (Preble Island), N = Spids, 28° 40' } 129° 56'
 } 129 45

Slocums Island er paa de engelske Kort angivet som „Crown Island“ og som en lille Ø, medens den har en Udstrækning af 45 Miles, og Capitain M'Michael, paa Skibet Montauk, der saae samme i November 1849, er den Første der offentlig har bekendtgjort, at det er en stor Ø. Officiererne paa de forenede Staters Dragskib „Preble“ saae Den i Juni 1849, og opkaldte den efter Skibet, i den Tanke at have seet den først, medens den dog allerede tidligere havde været opdaget af Hvalfangere. Capt. Slocum, paa Skibet Seine af Newbedford, saae Den i April 1849 og optog en Tegning af den, paa hvilken han kalder den Slocums Island.

Pinnacle Islands.

Den mindste og vestlige	29° 47'	129° 31'
Den høieste	29 55	129 35
En anden	29 43	129 40
En tredie	29 50	129 53
En fjerde	29 52	129 55
En femte	29 37	129 36
En sjette	29 51	129 38

Circa 5 Miles østen for den nordøstligste Ø er et Rev, hvoraf 3 Punkter rager over Vandet, og derfor kan blive farligt ved Nattetid. Disse Øers Beliggenhed er angivet efter Skibsberegning, grundet paa Logning; tilsyneladende er det nøgne Klipper.

St. Peters eller en formodentlig for Todos los Santos antagen Ø. Samme har i Formen Lighed med en Skomagerlæst med mangelfuld Brist, og er en Klippe paa 1200—1500 Fods

Høide paa	30° 30'	140° 13'
En anden Klippe	30 40	140 10
En tredie Klippe	32 10	140 —
En Klippe, 50 Fod høj (Dagelet)	37 30	131 8

Sydl. Br. Østl. Lgd.

En Øgruppe	4° 39'	159° 25'
To Øer	5 —	175 —
Et Rev	31 20	} 178 25' 178 —

NB. Naar der ved en Ø ic. findes to eller flere Angivelser af Længden eller Bredden under hverandre, maa den øverste ansees som den paalideligste.

(Weekly Herald Febr. 1851.)
 (Sb. Id. Nr. 57 og 63, 1851.)

Den, ifølge allernaadigst Resolution af 8de October f. A., anordnede Commission „til at overveie og gjøre Forslag til den hensigtsmæssigste Ordning af Udgangen til at blive Sø-Officier“, har nu endt det Samme overdragne Hverv, og indgivet sit motiverede Forslag til Marine-Ministeren, der har været af den Formening, at denne Sag er af saa almindelig Interesse, at den egner sig til Offentliggjørelse.

Bemeldte Commissions Forslag er derfor sendt til Indrykkelse i „Archiv for Søvæsenet“, i den Hensigt at fremkalde Discussion, inden endelig Beslutning tages i denne for Marinen saa vigtige Sag.

Forslag til Ordning af Udgangen til at blive Sø-Officier.

Ved ministerielle Skrivelse af 9de October f. A. er os meddeelt Hans Majestæts allernaadigst Resolution af 8de f. M., der paa-lægger os at sammentræde i Commission, for at overveie og gjøre Forslag til den hensigtsmæssigste Ordning af Udgangen til at blive Sø-Officier.

I en Skrivelse af samme Dato til Commissionen har Ministeriet fremsat nogle af de Grunde, der tale for at fravige den nu brugelige Maade, at antage Secadetter i en Alder af 12—14 Aar, og for at overgaae til en Antagelsesalder af 16—17 Aar, samt til en Forandring af Academiets Indretning, hvorved dette i et Cursus af 3 til 4 Aar, med aarlige Cadetstibstogter af 6 Maaneders Varighed, meddeelte hovedsagelig Fag-Kundskaber. I samme Skrivelse hentydes endvidere til at benytte Academi og Cadetstib for at danne kundskabstrige og dygtige Stibsførere, der eventuelt kunde tjene som Stamme for dannede og indøvede Maanedsklieutenanter.

Ministeriet har dernæst under 29de November, efterat Forandring var foregaaet med Marinens Bestyrelse, tilskrevet Commissionen, at det kun da kunde ansee en Aldersgrændse for Optagelsen

af 16—17 Aar for tilraadelig, naar Aspiranterne ved tidligere Fart havde opnaaet Bane til Søen, og at, naar dette ikke var Tilfældet, maatte det ansees mere betryggende at blive staaende ved en Alder af 12—14 eller høist 15 Aar, for at Cadetterne kunde erholde den for Søofficieren saa vigtige Uddannelse tilfreds. Ministeriet har endvidere i denne Skrivelse, ligesom i den foregaaende af 9de October, udtalt, at det ikke ved disse Meningsytringer har til Hensigt at begrænde Commissionens Forhandlinger og Forslag om denne vigtige Sag, men at det dog ønsker, i Commissionens Betænkning at modtage en Oversigt over Academiets Ordning, naar Cadetterne antoges i en Alder af indtil 14 eller 15 Aar.

Ministeriet har endelig under 30te November tilstillet Commissionen en Skrivelse fra Bestyrelsen af „Foreningen for Søfartens Fremme“, hvori denne andrager paa, at det under Commissionens Forhandlinger maatte tages under Overveielse, om en Opdragelses-Anstalt for private Sømand kunde forenes med Academiets Virksomhed, og den har anmodet om, at det i alle Tilfælde maatte blive Commissionen overdraget, at indgive Forslag om den private Sømands Opdragelse og Examen. Ministeriet har imidlertid i dets Skrivelse ytret, at det ikke vil bebyrde Commissionen med det Hverv at give Forslag til de private Sømands Opdragelse og Examen, da dette er uafhængigt af den Sag, der er overdraget Commissionen til Behandling.

Det os meddeelte Commissorium giver os saaledes det Hverv, i den meest almindelige Form at overveie Spørgsmaalet om den hensigtsmæssigste Ordning af Udgangen til at blive Sø-Officier, og i de anførte ministerielle Skrivelser er endvidere en Opfordring til at undersøge, hvorvidt de dertil sigtende offentlige Anstalter maatte kunne gieres frugtbringende for den private Sømandsstand.

Forinden Commissionen gaaer over til at behandle Ordningen af Udgang til at blive Sø-Officier, skal den tillade sig at forudstikke følgende almindelige Bemærkninger om det Maal, der bør eftertragtes, og de Midler, ved hvilke det kan søges opnaaet.

De vigtigste Fordringer, der maa stilles til Søofficieren, ere, at han i Krig kan lede eller deeltage i Søforsvaret med Mod, Mærvaagenhed og Dygtighed, og at han, i Fred som i Krig, kan føre Statens Skibe overalt, hvor dennes Viemed maatte fordrø det, og med Hæder optræde som dens Repræsentant overfor Fremmede. Han maa endvidere, ved Indsigt i hvad der hører til Søforsvarsvæsenet, kunne bidrage til dets Udvikling og Forbedring i alle Retninger, saavel med Hensyn til det Materielle som til det Personelle.

For at opfylde disse Fordringer, maa Søofficieren være i Besiddelse af medfødt Sjelsevner, som Mod, Fasthed, Mandsnærværelse, have en Kiærlighed til sin Stand, der bringer ham til med Lethed at bære de Farer og Besværligheder, den medfører, være i Besiddelse af en Mandsdannelse, hvorved han kan erhverve det sande Herredømme over sine Undergivne, og benytte det med Maadehold.

Han maa fremdeles være nøie fortrolig med sit Fags forskellige Grene.

Han maa være Somand, saa at han forstaaer at manøvrere det ham betroede Skib, og at føre det med Sikkerhed overalt hvor Tjenesten fordrer det.

Han maa være Søkriger, saaledes at han forstaaer at organisere et Krigsskib og at haandhæve Disciplinen blandt dets Mandskab, er fortrolig med Vaabnernes Brug, samt kiender Reglerne for Operationer med Samlinger af Skibe.

Han maa være i Besiddelse af saadanne Kundskaber og en saadan Dannelse, at han forstaaer at optræde paa den rette Maade, til Fædrelandets Gavn og Hæder, i de ofte vanskelige Forhold, hvori han kan blive stillet paa fremmede Steder, og ved egen Takt maa finde Rettesnoren for sine Handlinger, og at han, naar

nogen Tjeneste ved Orlogsbærstet eller i andre særegne Netninger bliver ham betroet, kan med practisk Kiendskab til Enkelthederne forbinde et frit Overblik og Indsigt i de ledende Grundsætninger.

De medfødtte Sjælserver og øvrige personlige Egenskaber ere ved Alt dette af fremtrædende Vigtighed for Søofficieren, saa at ethvert Middel til at meddele theoretisk Kundskab og practisk Uddannelse maa forseile sin Virkning, naar man ei lægger særdeles Vægt paa at vælge saadanne Individuer, hos hvem de første Betingelser ere tilstede. Maaden at foretage dette Valg — har derfor optaget en væsentlig Deel af Commissionens Forhandlinger og medført de neden anførte udsørlige Forslag.

Ved Maaden at opdrage til Søofficier finder en Deel Forskiellighed Sted blandt de søfarende Nationer, idet nogle have fremhævet den practiske Deel af Opdragelsen, andre den theoretiske, medens atter andre have ladet begge gaae jevnside, saaledes som hos os finder Sted.

I den engelske Orlogstjeneste, hvor Antallet af Officierer er overordentligt stort, og altsaa den aarlige Tilgang betydelig, blive de, der skulle opdrages til Officierer, sædvanligviis i en ung Alder (dog, ifølge Lovens Forskrift, ikke før det fyldte 12te Aar) og efter en tilsyneladende lempelig Prøve i almindelig Dannelse, antagne til Tjeneste i de i Fart værende Krigsskibe. Deres Opdragelse foregaaer saaledes hovedsagelig ad praktisk Vej, idet den Underviisning, der meddeles ombord af en dertil ansat Lærer, ei kan føre til det Maal af videnskabelig Fordannelse, som kan opnaaes i en fast ordnet Skole.

Uden at ville bedømme denne Opdragelsesmaade eller undersøge, hvorledes den støtter sig til de Dannelsesmidler, som det engelske Liv frembyder, skal Commissionen bemærke, at den aldeles ikke kan komme i Betragtning hos os, da Orlogsfarten i Fredstid er altfor indskrænket, til at man paa denne Maade kunde bente at danne blot nogenlunde duelige Officierer.

Seer man hen til vore egne Forhold, hvor en talrig og dygtig Sømandsstand dannes og udvikles ved den over alle Have ud-

bredte private Søfart, saavel som ved den Deel, bore Sømand tage i fremmede Nationers Søfart, da ligger den Tanke nær, at dette maatte være den sande Planteskole for den danske Orlogsmænd. Det er ogsaa vist, at Staten i Krigsforhold ei alene kan erholde Orlogsmatroses, men ogsaa for en Deel Underofficerer og subalterne Officerer fra den private Sømandsstand, og dette vil i Fremtiden kunne skee med større Lethed end hidtil, naar man, efter den almindelige Børnepligts Grundsætninger, søger at gjøre den Orlogstjeneste, der finder Sted i Fredstid, frugtbringende til at uddanne endeel af den søfarende Befolkning til Vaabnernes Brug, og til at kende Tjenesten i et Krigsflib.

I Krigstid maatte navnlig endeel af de Mænd, der i Fredstid vare særlig uddannede til Orlogs-Underofficerer, kunne ansættes som subalterne Officerer, naar de besadde Kundskab i Navigation og i Skibsmanoevrer, ligesom den Anledning, en Krig giver til personlig at udmærke sig, kan tilføre Standen brugbare Kræfter, som ere øvede og prøvede i Erfaringens Skole.

I Fredstid, eller hvad man vel tør kalde, de almindelige Forhold, stiller Sagen sig imidlertid anderledes. Søofficerscorpsen er da at betragte som en Samling af Mænd, blandt hvilke Kundskab til Søkrigskunsten bevares og udvikles; ved hvis Arbeide og Samvirket det Materielle i alle dens Grene udvikles til den Fuldkommenhed, der til enhver Tid svarer til Videnskaberne og Kunsternes Standpunkt, ligesom ogsaa Sømands- og Søkrigskunsten selv uddannes blandt dens egne Medlemmer ved gjensidig Paavirkning. De ere kaldede til at føre Statens Skibe for at beskytte og fremme Søhandelen eller for at repræsentere Staten, naar denne vil træde i Forbindelse med fjerne Steder og Nationer. Det er endelig ved dem at de private Sømande skulle uddannes til i Krigstid at afgive duelige Orlogsmatroses, samt Underofficerer og subalterne Officerer.

Officerscorpsen maa saaledes i Fredstid betragtes som Orlogstjenestens levende Princip, som den Kjerne, hvorum hele Søforvarsvesenets Personale maa kunne forme sig i Tilfælde af Krig.

De Egenheder og den Dannelse, som behøves til at opfylde dette, kunne i Neglen ikke forudsættes hos den private Smand, hvis videnskabelige Dannelse tidlig afbrydes, og hvis practiske Uddannelse næsten udelukkende maa være beregnet for den dygtige Handelsmand.

Medens det saaledes er Commissionens Overbeviisning, at Søofficererne ikke ligesom kunne vælges blandt den søfarende Deel af Befolkningen, antager den paa den anden Side, at fortrinlige Elementer for Officierstanden maa kunne findes blandt de yngre Smand, naar saadanne af dem, der besidde de fornødne Egenheder, vælges i en ung Alder, og giennem en Søkrigsskole udrustes med de fornødne Kundskaber og Færdigheder, og den skal derfor fremsætte nærmere Forslag herom.

En Opdragelsesmaade, hvorved man, uden at prøve de unge Menneskers Anlæg for Søen, meddeelte dem den hele Sum af theoretisk Uddannelse, og da først lod dem gaae over i det praktiske Liv, vilde staae saameget i Strid med hvad der fremgaaer af almindelig Erfaring, at Commissionen ei skal opholde sig videre derved. Den har kun villet nævne denne Maade, eftersom den undertagelsesviis anvendes, eller dog har været anvendt, i Frankrig.

Man føres saaledes tilbage til den Ordning af Afgangen til at blive Søofficer, hvorved unge Mennesker, der, uden tidligere at have faret tilsøs, ønske at forberede sig til denne Livsbane, vælges saavel efter deres Standpunkt i almindelig Dannelse og dermed forbundne Evne til at modtage en højere Fagdannelse, som efter deres øvrige Anlæg for Standen, og dernæst uddannes theoretisk og practisk igiennem en Skole, der deler sin Virksomhed mellem Underviisning iland og Øvelse ombord i et Krigsskib, og sætter disse i gienfaldig Forbindelse. Hvad angaaer Kostbarheden af Dannelsesmidlet, navnlig for den practiske Uddannelse, maa man erindre, at det Krigsskib, der benyttes, tjener som et Øvelsesstib, ikke blot for Cadetterne, men ogsaa for Officererne og Mandskabet, og forsaavidt gaaer ind under de almindelige Øvelsesstogter, og desuden maa man vel overveje Bigtigheden af den Stats tjeneste, som de

vordende Søofficerer i sin Tid skulle udføre, og den overordentlige Kostiibarhed af Søkrigsmaterialet, der gjør det dobbelt magtpaaliggende, at dets Anvendelse og Bevaring er betroet i kyndige Hænder.

En saadan Uddannelse i en theoretisk og practisk Skole er ogsaa den, der hidtil har været anvendt hos os, og som ligeledes synes at være den almindeligste andre Steder.

J Overcensstemmelse hermed mener Commissionen, at Antagelsen af Søkrigsskolens Elever maa finde Sted omtrent som hidtil, dog at Valget skeer, ei alene efter en almindelig Kundskabs- og Modenhedsprøve, men tillige efter en Prøve af Anlæg for Seen, ved at lade dem, der bedst have bestaaet den theoretiske Prøve og saaledes ere foreløbig udsøgte, foretage et Sægtogt under sagkyndige Dommeres Øine. Den nærer endvidere den Overbeviisning, at den Opdragelsesmaade, der hidtil har været fulgt her, nemlig at dele hvert Aar ved Søkrigsskolen mellem Underbeviisning iland og Svæfsestogt med et Krigsskib, i sine Grundtræk er den rigtigste, og tillige den eneste, hvorved en lille Orlogsflåde, med ringe Fart, kan opnaae at erholde duelige Officerer. Da det fremdeles er sandsynligt, at Skolen i den nærmeste Fremtid ei vil erholde væsentlig Tilgang af saadanne, der med de fornødne Forkundskaber forbinde tidligere Fart, maa den hovedsagelig være beregnet paa dem, der først ved Indtrædelsen begynde deres søfarende Livsbane.

Det Commissionen efter disse foreløbige Bemærkninger skal gaae over til at omhandle, hvorledes Valget hensigtsmæssigt kan finde Sted ved en Prøve iland og ombord uden Sordring paa tidligere Søfart, fremstiller sig strax Spørgsmaalet om, hvilken Alder for Antagelsen der giver rimeligt Udsigt til, at de, der antages, ville kunne tilegne sig saavel den Oplysning og Indsigt i Faget, som den Søvanthed og øvrige practiske Duelighed, der er Formaalet for deres Uddannelse.

I Ministeriets forskjellige Skrivelser er der antydet en Alder mellem 12 og 17 Aar, indenfor hvilken de snævrere Grændser skulde affattes, og Commissionen kan heller ikke antage, at der kan være Tale om, enten at foretage Valget før det 12te Aar eller at begynde Sødannelsen efter det 17de. Forhandlingerne have dreiet sig om, hvilket af disse Yderpunkter man helst skulde nærme sig, og navnlig, om det var rettest at beholde den hidtilværende Udgangs-Alder af 12—14 Aar, altsaa i Giennemsnit 13 Aar, eller at gaae op til en Alder af $14\frac{1}{2}$ — $16\frac{1}{2}$, altsaa i Giennemsnit $15\frac{1}{2}$ Aar, som er den Alder, hvori unge Mennesker, der ikke ere bestemte for Universitetet, pleie at gaae over til deres særegne Fagdannelse. Forsaavidt derimod Ministeriets Skrivelse af 29de November f. A., der giver den yngre Alder Fortrinet, tillige antyder en Aldersgrændse af indtil 15 Aar, som en Indrømmelse til det modsatte System, er Commissionen af den Formening, at der ved denne eller hvilkensomhelst Udgangs-Alder, som faldt imellem de nys betegnede, ikke vilde opnaaes de Fordele, som menes at udmærke enhver af disse for sig. Der vil saaledes i det Følgende kun blive anstillet en Sammenligning mellem 13 Aars og $15\frac{1}{2}$ Aars Alderen.

Hidtil er der, ved den „Præliminairexamen“, som gik forud for Antagelsen, stillet skarpt betegnede Fordringer, saaledes at Prøven tildeels er afholdt efter navngivne Lærebøger, hvoraf visse Afsnit skulde være gennemgaaede. Da nemlig Antagelsen var gjort afhængig af en blot theoretisk Prøve, hvortil der indstillede sig et langt større Antal, end der kunde antages, kunde man sikrest afveie disses større eller mindre Udkomst, naar det var givet, at de alle vare underviste efter samme Plan og med samme Læremidler. Desuden blev det under denne Forudsætning saameget lettere at fortsætte deres Realdannelse, hvoraf i den Alder endeel kunde være tilbagelagt, medens endeel endnu stod tilbage. En saadan Ordning af den theoretiske Udgangsprøve har imidlertid adskillige Misligheder, som meer og meer ere komne for Dagen. For at Aspiranter kunde have Udsigt til at bestaae Prøven i den fastsatte Alder

af 12—14 Aar, maatte Forældrene have taget Bestemmelse om hans Livsbane et Par Aar tidligere, altsaa allerede i hans 10de eller 12te Aar; — han maatte de sidste Aar være underviist med bestemt Hensyn til Præliminæreksamen, og altsaa, hvad der for Udenbys var dobbelt misligt, sættes i en Præliminariistclasse, som, til liden Baae for hans aandelige Udvikling, maatte afpasses saaa nøie efter Academiets Fordringer, at der omtrent kom til at herske samme Frygt for at lære Andet og Meere end det Befalede som for at lære Mindre; — jo større Antal af Aspiranter, des større blev Spændingen med den deraf følgende Slappelse, des større blev Fristelsen til at leve sig ind i en indskrænket materiel Betragtningssmaaade af Underviisningens Formaal: især i den unge Alder kunde Alt dette have betænkelige Følger. Foruden at Academiet saaledes ved de vedtagne Bestemmelser var udsat for at staa sine egne vordende Elever, var det endnu mere udsat for at staa de langt Flere, som ikke opnaaede Udgang. Deres Underviisning havde i nogen Tid været tillempet efter Academiets særegne Fordringer, de havde for sig selv og Andre været udpegede som Aspiranter; nu maatte de enten gaae ud i Livet med halv Dannelse eller søge tilbage til den almindelige Underviisning, hvis Gang var afbrudt, og havde altid vanskeligt ved at udslette Præget af det mislykkede Forsøg. De, der foretrak at vende tilbage til den Præliminariistclasse, de havde forladt, for endnu engang at prøve deres Lykke, vare især udsatte for at støves ved den idelige, rensformige Gientagelse.

Disse og lignende Betragtninger have fremkaldt et almindeligt Ønske om, at Academiet kunde indrette sine Fordringer saaledes, at det ved Udgangsprøven kunde forvisse sig om Aspirantens almindelige Skolekundskaber og Modtagelighed for den senere Underviisning, uden at foreskrive bestemte Læremidler eller paa anden Maade gjøre en særlig Forberedelse til en Nødvendighed — med andre Ord, „at Fordringerne til Optagelse paa Academiet kunde stilles lige med hvad unge Menneſker i henved 14 Aarsalderen i Landets bedre Skoler præstere.“ Denne Anskuelse er ogsaa

gjort gældende i et Commissionen meddeelt Forslag fra dens tidligere Medlem, den nuværende Marineminister. Ved Udsørelsen heraf møde imidlertid ikke ringe Vanskeligheder, naar man gaar ud fra den yngre Alder af i Gjennemsnit 13 Aar. Thi vistnok have de forskellige Realskoler i det Hele taget et fælleds Maal at stræbe hen til, da Indhold og Omfang af Arealbannelsen maa svare til Livets staaende Fordringer, som derfor tilvejebringe en vis Enhed imellem dem; men i alt Fald søge de at naae Maalet ad forskellige Veie. Snart kan eet Fag, snart et andet være opsat til de senere Skoleaar; man kan, som i Historie og Geographi, dvæle længe ved Omridsene af det hele Fag, eller tidlig gaar over til enkelte Partier i deres Udførlighed; man kan, som i Sprogunderviisningen, hjælpe sig frem ad Færdighedens Wei, eller fra først af lægge Bind paa et sikkert Grundlag. Saaledes kunne de forskellige Skolers Disciple i 13 Aars-Alderen være lige nær ved Maalet, uden derfor at kunne tilfredsstille de samme Fordringer i hvert enkelt Fag. Den fagviis gennemførte Maalestof, som Akademiet behøver for at sammenligne dem indbyrdes, maa altsaa blive meer eller mindre vilkaarlig, baade hvad Kundskabsmassen angaar, og hvad Modenheden angaar, som først kan være Udbyttet af fuldendt Skolegang. Men disse uundgaelige Vilkaarligheder ved en Gjennemsnitsberegning af hvad der kan fordres i 13 Aars-Alderen, vilde bidrage til at vedligeholde det i den Alder dobbelt betænkelige Præliminariivæsen. For Akademiets eget Bedkommende vil der navnlig være den Mislighed, at man i en saa ung Alder ikke kan vente eller fordrer saameget lært i Mathematisk, at man deraf kan bedømme Modtageligheden for den videre Underviisning i dette Fag, som dog her bliver Hovedfaget, og at overhoved den Frihed i Valget af Læremidler, som indrømmes Aspiranterne, vil have til Følge, at Akademiet ikke saameget kan lægge an paa at fortsætte det Begyndte, som paa at begynde forfra, paa et høiere Trin, og for saavidt maa udvide sin Virksomhed som Realskole, der aldrig kan være dets egentlige Opgave.

Gaaer man derimod ud fra den ældre Alder af i Gennemsnit 15½ Aar, stiller det hele Forhold sig anderledes. Udgangsprøven kan indrettes paa en for alle Bedkommende mere tilfredsstillende Maade; Akademiet kan i den kortere tilmaalte Tid bestemttere forfølge sit Formaal som Orlogskole, og den almindelige Realdannelse kan for en stor Deel være afsluttet uden den Forstyrrelse og Kraftspilde, som ikke er at undgaae, naar den afbrydes og paany optages paa et andet Sted. I og for sig vil Realdannelsen altid kunne trives bedst i Skoler, der ikke have nogen anden, fjernere Opgave end denne, og som, under den indbyrdes Concurrence, ikke engang kunne sikre deres egen Bestaaen uden ved at holde Skridt med det almindelige Skolevæsens Udvikling. Her tør man hos Bestyrelsen og Overbestyrelsen forudsætte det største Maal af Sagkundskab til at lede en til Tidens Løb svarende Reallundervisning, og her have Disciplene No til at dyrke deres Skolefag, uden at skulle dele Opmærksomheden mellem disse og en særegen Kaldsdannelse, der altid øver den stærkeste Tiltrækning, fordi den knytter sig umiddelbart til den Enkeltes Fremtid. Den Sum af Kundskaber og Dannelse, som er Realskolens Endemaal, afgiver et passende Udgangspunkt for Akademiet og efter Omstændighederne tillige et fast Udgangspunkt, forsaavidt de Fagskoler og de Livsstillinger, som have deres fælleds Forudsætning i Realskolen (Handel og Søfart, Fabrik, Høgerbrug o. s. v.), heller ikke indrømme eller kunne indrømme nogen høiere Aldersgrændse. Paa dette Grundlag kan da Akademiet bygge videre og gjøre sit særegne Formaal gjældende paa de forskiellige Lærefags Behandling, idet ikke blot Mathematik og Physik finder sin Anvendelse paa de nautiske og tekniske Opgaver, men der ogsaa i de øvrige Realfag tør forudsættes saadanne Fortundskaber, at man nu kan fremhæve den nyere Tids Historie, Søkrigshistorien, de hydrographiske Forhold og overhoved de Brene og Sider af Videnskaberne, der have særlig Interesse for den vordende Søkriger. At endelig Akademiet, beregnet paa den ældre Udgangs-Alder, lettest kan optage en Side-linie af unge Menneſker, som ved tidligere Fart have bundet et

practisk Udbytte, men tilsat noget af deres Skolekundskaber, vil fremgaa af det Følgende.

Commissionen maatte ansee de her fremsatte Betragtninger for afgjørende, hvis Spørgsmaalet blot var om den theoretiske Uddannelse, om den Oplysning, Sø-Officieren behøver for at hævde sin Plads i de personlige og Kaldsforhold, hvori han skal færdes, drage tilbørlig Nytte af hvad han seer og erfarer, og medvirke til Marinens lidssvarende Udvikling. Men det andet og vigtigere Spørgsmaal er om den practiske Uddannelse for Søen, og skulde Svaret her falde modsat ud, vilde man ikke tage i Betænkning at anbefale Bibeholdelsen af den yngre Udgangs-Alder.

I Erkiendelse af det Mangelfulde ved en blot theoretisk Udgangsprøve, har Commissionen allerede under 21de December f. A. foreløbig indstillet, og Ministeriet, ifølge dets Meddelelse af 3die Januar d. A., udvirket allerhøjeste Resolution for, at en practisk Udgangsprøve sættes i Forbindelse med Cadetflibstogtet. For den, der efter velbestaaet theoretisk og practisk Prøve antages til Cadet, tjener Prøvetogtet tillige som et Øvelsestogt. Anslaaer man nu Academitiden, under Forudsætning af den yngre Udgangs-Alder, til 6 Aar med 3 Maaneders Togt om Aaret, og lægges hertil det 3 Maaneders Prøvetogt, optager altsaa Sødannelsen ialt 21 Maaneder. Under Forudsætning derimod af den ældre Udgangs-Alder, med dertil svarende høiere Realdannelse, vilde, efter Commissionens Formening, som i det Følgende skal blive udviklet, Academitiden være at forlorte til i Reglen 4 Aar og det aarlige Togt at forlænge til 4 Maaneder, saa at der, Prøvetogtet medregnet, ialt blev 20 Maaneders Fart. Under den første Forudsætning: 21 Maaneders Fart og ved Afgangen fra Akademiet 19 Aars Alder (i Virkeligheden endog et halvt Aar ældre); under den anden Forudsætning: 20 Maaneders Fart og ved Afgangen fra Akademiet 19½ Aars Alder; forsaavidt er Forskiellen ikke af Betydning. Spørgsmaalet kommer saaledes til at dreie sig, ikke om nogen Indstrækning eller Udvidelse af den practiske Sødannelse, men om,

hvad der taler for at begynde den noget tidligere samt fordele den paa flere, men fortere Togter, eller ombendt.

Hvad nu først angaaer Fordelingen paa flere eller færre aarlig gientagne Togter, anseer Commissionen en saadan Fordeling for nødvendig, ikke blot for at alle Cadetter kunne have lige Udgang til Øvelse paa Søen, og Academiet holdes i en regelmæssig Gang, men ogsaa for at hvad der læres iland, lidt efter lidt kan indøves ombord og derved blive mere levende tilegnet, og for at Cadetterne ikke lang Tid ad Gangen skulle holdes borte fra det nye Element, hvormed de skulle gjøre sig fortrolige, og de nye Forhold og Omgivelser, som de skulle leve sig ind i. Derimod kan det ikke antages for Væsentligt, om Togternes Antal er 7 eller 5, naar Overvægten i deres Antal skal kædes ved deres Barighed. Netop hvor det gælder om at vænne sig til det Nye og leve sig ind i det, er det vigtigt at have en noget rundelig Tid at blive hjemme mellem sine Omgivelser og gientage de mødende Indtryk, medens de endnu ere friske, og det kan neppe betvivles, at Togtets 4de Maaned i det Hele taget vil være frugtbarere for Tilgivelsen end dets 3die Maaned. Naar der altsaa paa den ene Side staaer 7 Togter paa 3 Maaneder og med 9 Maaneders Afbrydelse, paa den anden Side 5 Togter paa 4 Maaneder og med 8 Maaneders Afbrydelse, vilde maaskee endog de Fleste være enige om at foretrække de 5 Togter, hvis der ikke til de 7 Togter var knyttet den tidligere Udgangs-Alder.

De, som forsvare denne, lægge med Frie Vægt paa den yngre Alders Modtagelighed for nye Indtryk, dens Evne til at vænne sig til og finde sig i en saa uvant Leveviis som Sømandens og Søkrigerens, dens Fordringsløshed ligeoverfor den menige Mand, hvis Veiledning kan være høist lærerig for dem, der ville drage sig den til Nytte. I Forbindelse hermed lægges der Vægt paa det Erfaringsbeviis, at de allerfleste fremmede Mariner, ligesom hidtil den danske, optage Cadetterne i den yngre Alder. Viisnok er Antagelses- og Uddannelsesmaaden, navnlig i den engelske Marine, saa forskiellig fra vor, at det er vanskeligt at uddrage nogen Slut-

ning af denne enkelte Overensstemmelse, og flere af de andre Mariner tilhøre Nationer, der ikke have naturligt Kald til Søen, som den danske. Imidlertid har det anførte Erfaringsbeviis en saa udbredt Bedragt at støtte sig til, at det maa opfordre til alvorlig Overveielse. Hvad der skrækker dets Betydning er, at man før, efter en lignende Erfaring, har i mange Retninger antaget den tidlige Kaldsdannelse, som til Geistlig, til Landofficier obl., for nødvendig, hvor man senere lidt efter lidt har opgivet denne Grundsatning, fordi man fandt den ikke blot overflødig, men skadelig ved dens Eensidighed og de Standsfordomme, den førte med sig. Hos os er man i alle høiere Livsstillinger, undtagen Søkrigerens, gaaet over til at opsætte Kaldsforberedelsen indtil de egentlige Ungdomsaar, og hvad den nysomtalte Modtagelighed og Fordringeløshed angaaer, saa er der mange practiske Livsstillinger, Fabrikantens, Agerbrugerens, Krigerens, der hos Lærlingen fordrer disse Egenheder i en høj Grad, skøndt ingen i høiere Grad end Sømandens. Det bliver derfor at undersøge, i hvad Alder navnlig Sømanden begynder sin Fart. Men hvad enten vi her se hen til den private Skibsfører eller til Holmens Mandskab, komme vi til samme Aldersgrænse som ved Betragtningen af de øvrige Livsstillinger. Saaledes har Udgangen af de til Sø-Statens Matros- og Artillericorps'er i de sidste 5 Aar antagne 179 Lærlinger fundet Sted i en Giennemsnitsalder af 15,91 Aar. For de private Søfarende lader en statistisk Beregning sig meget vanskeligt anstille, men Sagkyndige antage, at Giennemsnitsalderen snarere falder noget høiere. Bistnok kræves der mange Aars Fart for hine Underclassers saavel som Handelsfarernes Uddannelse bliver anseet for færdig affsluttet, men her spørges om, i hvad Alder deres Læretid begynder; Erfaring lærer, ikke blot at den begynder efter Confirmationstiden, men ogsaa, at man meget snart kan spore Sømanden i det unge Menneske, som først efter at være traadt ud af Drengenaarene har valgt sig denne Livsbane. Grunden hertil maa da ligge i, at han endnu har været fuldkommen dannelig for Søen, og at den større Bøielighed, som er Drengenaarene egen, er bleven erstattet ved en

større Evne til selv at hjælpe sig frem, og gribe Tingen fra den rette Side, en større Fasthed i Bestræbelsen, en større Bevidsthed om sig selv og sit Kald, kortsagt ved de Fortrin, som udmærke Ungdomsalderen fremfor Drengsalderen. — Fra disse Betragtninger om Sødannelsen, som nærmest sigte til de fra Hævd og Sædvane hentede Indvendinger mod den ældre Antagelsesalder, gaaer Commissionen over til en Betragtning, som den anseer for afgjørende, nemlig Hensyn til Valget af dem, der skulle dannes til Søkrigere. Thi selv forudsat, at samme Individ vilde som Søcadet have meest Nytte af de henved 2 Aars Fart ved at begynde den i Drengsaarene, saa er dermed ikke meget givet, naar man maa være i Tvivl om hans Kald og Udkomst til at være Søcadet. Hvor høit man overhovedet skatter den theoretiske og practiske Uddannelse, gjælder det dog først og fremmest om at udfinde de Individier, hos hvem det naturlige Anlæg meest kommer Uddannelsen imøde. Især ved en Stilling, der fordrer en saafleersidig Forening af legemlige, aandelige og sjælelige Evner som Sø-Officierens, og hvor det kommer saameget an paa personlig Lyst og Kiærlighed til Søen, er det af Bigtighed, at Valget steer paa et Udviklingsstrin, hvor alle de Vedkommende kunne have et grundet Skøn om, hvorvidt disse Evner og denne Lyst er tilstede. Navnlig burde ikke noget afgjørende Skridt foretages, før Overgang fra Dreng til Yngling er begyndt og nogenlunde fremmet; thi i denne Alder pleier Personligheden at undergaae sine vigtigste Forandringer. For det unge Menneske selv og hans Forældre er gierne Confirmationen en Paamindelse om at tænke alvorligt paa hvilken Vej han skal slaae ind, og kan der end ofte være truffet en tidligere Bestemmelse herom, som har grundet sig paa mere end et Ønske, saa er der atter Mange, hvem først den vaagnende Selvbevidsthed viser hen til deres Kald i Livet. Saaledes vilde altsaa den ældre Udgangs-Alder sætte et ungt Menneske og hans Nærmeste istand til at dømme rigtigere om hans Kald til at blive Søofficier, og dette er det første Skridt til et fornuftigt Valg fra det Offentliges Side. Derefter kommer Udgangsprøven og Prøven ombord. Og ved

begge disse Prøver vil det være ulige lettere for Dommeren at anstille en Sammenligning og vælge de Bedste, jo mere den legemlige og aandelige Personlighed er udpræget, jo mere Kundskaben er bleven til Dannelse, Legemet udvokset, Characteren modnet; Forskiellen mellem 13 Aars og 15½ Aars Alderen er ved Alt dette af ievnensaldende Betydning. Hvad endelig angaaer dem, som giennem den theoretiske Prøve have banet sig Vej til Prøvetogtet, men ikke opnaaet Antagelse, bør det vistnok ikke nægtes dem at underkaste sig fuldstændig Omprøve, indenfor den fastsatte Aldersgrændse; men det vilde være lidet ønskeligt, om en saadan Omprøve blev sædvanlig, fordi deres Routine fremfor dem, der første Gang gjøre Prøvetogt, altid giver dem et Stik af Dygtighed, som forvirrer Sammenligningen, og kan skaffe dem Indpas hvor de ikke have hjemme. Ogsaa fra dette Synspunkt betragtet vil den senere Udgangs-Alder hævde sin Betydning for et heldigt Valg, idet den Ældre, dersom han selv ikke har følt sig hyggelig stedt ombord, ikke saa let vil lade sig overtale til Omprøve, som den Yngre, der i ethvert Tilfælde maa være beredt til at vende tilbage til Skolebænken, og hvis Skien om sig selv heller ikke kan fortjene saa megen Opmærksomhed, som den Ældres.

Ved en omhyggelig Overveielse af Academiets dobbelte Formaal, deels at tiltrække og udfinde de rette Kræfter for Standen, deels at meddele dem den særlige theoretiske og praktiske Uddannelse, er Commissionens Fleertal (J. Seidelin, K. E. Mourier, N. E. Tuxen, M. Hammerich) kommet til den Overbeviisning, at en Alder af i Giennemsnit 15½ Aar er den hensigtsmæssigste for Antagelsen af Excedetter, idet de unge Mennesker netop i denne Alder pleie at være paa eengang udviklede nok og dannelige nok til at burde komme i Betragtning. Derimod maa Commissionens Medlem S. Paludan formene, at Aldersgrændsen bør, som hidtil, være det 12—14de Aar, hvorom hans særskilte Notum er vedlagt (see Bilag A). Medens Commissionen, i Henhold til Ministeriets Skrivelse af 29de November f. A. ikke skal undlade at giennemgaae Academiets Ordning under Forudsætning af den yngre

Afgangs-Alder, vil, efter hvad ovenfor er udviklet, den ældre Afgangs-Alder af i Giennemsnit $15\frac{1}{2}$ Aar blive lagt til Grund for de Forslag om Orlogsskolens Indretning, som Commissionen skal have den Ære at fremlægge som sin Indstilling.

At man ved Afgangsprøven bør stræbe at stille Fordringerne til Kundskab og Modenhed saaledes, at det kan blive muligt at fyldestgøre dem uden nogen særlig derpaa beregnet Forberedelse, er viist i det Foregaaende. Commissionen antager det for at være i Academiets velforstaaede Interesse, at der indrømmes den forudgaaende Underviisning et viist Svillerum, og at der ikke, ved bestemte Forfrister om Læremidlerne eller paa lignende Maade, drages en skarp Grændse mellem hvad der skal vides og hvad der ikke skal vides; kun maa Afgangsprøven ordnes saaledes, at de, der lede den, kunne blive fuldstændig oplyste saavel om Omfanget som Bestaffenheden af enhver Aspirants Kundskaber. Den paafølgende practiske Prøve ombord, med det dobbelte Antal af dem, der blive at antage, vil for en Deel bøde paa de Misligheder ved den indbyrdes Sammenligning, som maatte blive en Følge af en saa fri Indretning af den theoretiske Prøve. En noget noiere Begrændsning af Fordringerne vil imidlertid her (ligesom ved Universitetets Afgangsprøve) udvikle sig lidt efter lidt giennem Forespørgsler og Bedtægter, og dersom der, efter Commissionens Indstilling, gives den theoretiske Prøve fuldstændig Offentlighed, vil dette ikke mindre bidrage til at oplyse om dens Bestaffenhed end til at sikre dens Paalidelighed.

Angaaende den oven berørte Udgang for unge Sofarende, er det at haabe, at dygtige practiske Kræfter ad denne Vej vilde kunne indvindes for Standen. Man tænker sig navnlig saadanne, der, efter at have faaet en forsvarlig Skoledannelse og siden i den private Skibsfarts Tjeneste begyndt at gjøre sig fortrolige med Sølibet, føle Kald til at indtræde i Søkrigsskolen, hvor deres Nærværelse i det Hele taget ikke kan andet end udøve en gavnlig Indflydelse ved at frembringe Bærelsvirkning og Rappelyst. At der maa ind-

rømmes de Søfarende Udgang i en høiere Alder, end dem, der antages umiddelbart efter Afslutningen af den theoretiske Forstole, er en Selvfølge. Men paa den anden Side maa man vel betænke Mislighederne ved en sildig Indtræden i de Befalendes Classe, ingenlunde fordi det i og for sig er et Gode, at ganske unge Mennesker optræde som Befalingsmænd, men fordi det er et Onde, saavel for Marinen som for den Enkelte selv, om han bliver gammel før han kan have giennemgaaet Lieutenantsclassen, hvilket, under de gjældende Bestemmelser om denne Classes Styrke, ikke kan undgaaes uden ved den tidlige Indtræden. I Betragtning heraf har Commissionen meent, at der af forudgaaende Fart kun burde fordres saameget, som er nødvendigt til Præget af Søfarende, navnlig 1 eller 2 Aar, og at den høieste Aldersgrændse burde opflyttes i Forhold hertil, navnlig med to Aar. Paa sit Sted vil der blive fremsat nærmere Forslag om Bestemmelserne for Alder og Fart, ligesom ogsaa om, i hvad Forhold de unge Søfarende skulde kunne concurrere om ledige Cadetpladser, for at man, uden at indlade sig altfor dybt med det Uforøgte, dog kan samle tilstrækkelig Erfaring om denne nye Stattes Fremgang, og derefter i sin Tid udvide eller indskrænke den. Her skal Commissionen kun berøre Spørgsmaalet om Udgangsproven, navnlig dens theoretiske Deel, forsaavidt man enten kunde tænke sig de unge Søfarende underkastede selv samme theoretiske Prøve som de øvrige Aspiranter, eller, i Betragtning af deres Fortrin i practisk Uddannelse, hvorved den videnskabelige Udvikling maa have lidt Afbrydelse, stille Fordringerne til Skolekundskaber noget lavere for dem. Under Forudsætning af fuldkommen lige og fællede Prøve med de 15½ Aars Aspiranter, ble der som Bederlag for den practiske Uddannelse indrommet en forholdsvis høiere Antagelsesalder, som da igien fører til, at den Aagjældende saameget sildigere naaer sit endelige Maal. Hvorvidt et saadant Bederlag maa ansees for tilstrækkeligt, skal Commissionen ikke næiere undersøge, da der fra et andet Synspunct reiser sig Betænkelighed imod at gjøre Proven fællede. Idet nemlig den almindelige Udgangsprøve udtrykkelig afpasses efter den

Dannelse og den Kundskabsmasse, som maa ansees for Realskolernes sædvanlige Udbytte, ville de Disciple, der komme lige fra Skolebænken eller kun forlade den for yderligere at afrunde og gientage det Lærte, have saa langt bedre Udsigt til at bestaae blandt de Øverste, end de, hvis Tankegang en Tidlang har været afdraget fra theoretiske Sysler, for i en anden Retning at uddannes for Faget. Den nærmest paa ydre Omstændigheder grundede Bestemmelse, at ikke den practiske Prøve ombord, men den theoretiske iland, bliver at afholde først, vilde saaledes gjøre det uforholdsmæssigt vanskeligt for hine unge Søfarende at komme til at gjøre deres Force gjældende, og en skionsom Beregning heraf vilde atter affrække dem fra, efter de 1 til 2 Mars Fart at anvende maastee ligesaa lang Tid paa Skolevidenskaberne, for den Mulighed at kunne bestaae blandt de Bedste ved en almindelig Concurrence. En saadan studerende og privatiserende Mellemtilstand maatte desuden ogsaa fra Academiets Standpunct onstles saa kort som mulig. Man kunde gribe til den Udvei, vel at fordre samme Prøve aflagt, men alligevel holde de to Linier for sig ved den endelige Sammenligning, og f. Ex. bestemme, at af det Antal, som efter bestaaet theoretisk Prøve blev at stede til Prøve ombord, skulde altid $\frac{1}{3}$ udtages blandt de Søfarende, uden Hensyn til om Aspiranter af den anden Linie beviisligh havde bestaaet bedre end de. Men her ved vilde man opgive Grundsætningen for den lige Prøve, idet man nemlig kun overholdt Ligheden med Hensyn til Qvantitet, ikke med Hensyn til Qvalitet, eller med andre Ord: fordrede ligemeget uden at fordre det lige godt. Det synes mere passende at prøve og bedømme de tvende Hold hvert for sig, end saaledes at underkaste dem een og samme Prøve og dog ikke lade dennes bitterlige Udfald være det Afgjørende ved Antagelsen.

For virkelig at aabne Marinen Tilgang fra de unge Søfarendes Række, og tiltrække saa mange af disse, at der kan blive Tale om at vælge og udsøge, maa man indrømme en særskilt Ordning af Udgangsprøven for de to forskiellige Linier, og

derhos navnlig ned sætte Fordringerne til Kundskabsmassen for dem, der kunne lægge den tidligere Fart i Bægt skaalen. Men paa den anden Side maa man vel vogte sig for at ned sætte Fordringerne saameget, at Orlogsskolens Krav paa dannede og optrafte Cadetter skal lide Afbræk. Commissionen skal derfor, selv hvor dens Forslag gaaer ud paa en Nedsættelse (som i de nyere Sprog, Geographi, Mathematik), søge at stille Fordringerne saaledes, at den, der enten ikke har grundige Forkundskaber at opfriske og bygge paa, eller er udmærket begavet, ikke vil kunne bestaae tilfredsstillende, og at den, der har bestaaet, ogsaa vil kunne følge med ved Underviisningen i de forstieellige Fag, om end i Forstningen et og andet Arbeide vil kræve mere Flid og Selvvirksomhed med at indhente manglende Oplysninger. I alt Fald er Marinens Tarv betrygget, idet Fordringerne stilles eens for Cadetterne af begge Linier, saavel ved Underviisning og Prøver i Almindelighed, som navnlig ved den endelige Afgangsprøve.

Efter hermed at have søgt at fastsætte Udgangspunkterne for Orlogsskolens Ordning, gaaer Commissionen over til at fremsætte og kortelig motivere sine Forslag om Bestemmelser for Antagelsen og den videre Uddannelse, navnlig forsaavidt der findes Anledning til Afvigelser fra det hidtil Bedtagne.

Forslag om Adgang til at blive Soofficier.

A. Bestemmelser om Adgang og Antagelse til Socadet.

§ 1. Socadecorpsset faaer sin Tilgang efter følgende Bestemmelser.

I. Adgang i en Stennemsnitsalder af 15½ Aar.

§ 2. De, som uden tidligere Søfart søge Adgang til Orlogsskolen, maa fremstille sig til den almindelige Afgangsprøve i de Aar, i hvilke de fylde deres Alders 15de eller 16de Aar.

Anmeldelse, Syning og Indskrivning.

§ 3. Den, som agter at underkaste sig den almindelige Afgangsprøve, har, senest een Maaned før Prøven afholdes, at indsende skriftlig Anmeldelse til Cadetchefen, med vedlagt Aldersattest og Vaccinationsattest, Attest for at være confirmeret eller indtil den sidste Tid at have nydt Underviisning i Religion, endvidere Attest for at have nydt Underviisning i Gymnastik samt for at kunne svømme 200 Alen.

Dersom han har deeltaget i nogen Sotour, da meddeles ligeledes Oplysning om saadan Sotours Beskaffenhed og Varighed.

Endelig indsendes, samtidig med Anmeldelsen, en udførlig Angivelse af, i hvad Omfang og efter hvilke Væremidler han er underviist i de Fag, der skulle være Gienstand for Prøven.

§ 4. Omtrent 14 Dage før Afgangsprøven skal afholdes, lader Cadetchefen de Anmeldte fremstille sig for en Commission, bestaaende af to Søofficierer og en Læge. Denne Commission syner dem for at afgive Skion, om de lide af Lunghorighed, Nærsynethed eller andre Legemsfeil.

Commissionens Beretning indsendes til Ministeriet, som derefter bestemmer, om nogen af de Anmeldte ikke kan stedes til Afgangsprøve.

§ 5. Den, som stedes til Afgangsprøve, erlægger 5 Rbd. i Indskrivningspenge.

Den almindelige Afgangsprøve.

§ 6. Den almindelige Afgangsprøve bestaaer af en Afgangsprøve iland og et Prøvetogt med Cadetsskibet.

1. Afgangsprøve iland.

§ 7. Afgangsprøven iland afholdes aarlig, kort før Cadetsskibet skal afgaae.

§ 8. Prøven er offentlig. Ved dens Ordning er at iagttage, at det ikke tilstedes Nogen at afhøre den, i hvis Underviisning han har taget Deel i Løbet af det sidste Aar.

§ 9. Fordringerne ved Afgangsprøven ere:
Dansk, skriftlig: 1, Afhandling over en Opgave, som falder indenfor den Forestillingskreds, Skolen og Livet kan have flaret; 2, Giengivelse af en længere Fortælling eller et Digt, som er forelæst.

Engelsk, Fransk og Engelsk, mundtlig: Oplesning og Oversættelse af en prosaisk Bog af almin-

deligt Indhold; i Forbindelse dermed prøves, hvorvidt Formlæren og det Vigtigste af Ordreæningslæren er indøvet; skriftlig: en let Stil, hvorved Brugen af en Ordbog er tilladt.

Historie, mundtlig: Verdenshistorie, efter en Maalestof mellem Rosob's „Historiens vigtigste Begivenheder“ og Bohr's „Lærebog i Historien“; Fædrelands-historien udførligere.

Geographi, mundtlig: efter en Lærebog som Munthe's ved Belschow, Ingerslev's større, Rime-stad's o. d. l.

Mathematik, mundtlig: Plangeometri; i Arithmetik, de fire Regningsarter i hele og brudne Tal (Decimalbrøf), Printallenes Theori, Potentser og Rod-størrelser, Proportionslæren og dens Anvendelse paa Regula de tri, Ligninger af 1ste Grad med een Ubekendt; skriftlig: practiff Anvendelse af det Ovenanførte, i forskiellige lettere Opgaver.

Naturlære, mundtlig: Begyndelsesgrundene, navnlig af den mechaniske Naturlære.

Regning, skriftlig: de fire Regningsarter og Regula de tri i hele og brudne Tal.

Tegning: geometrisk Tegning og Frihaandstegning efter fritstaaende Gienstande.

Skrivning: de indgivne Arbejder bedømte med Hensyn til Haandskrift og ordentlig Behandling.

§ 10. Den høieste Character, som kan opnaaes i de forskiellige Fag, ansættes, i Dansk til 4, i Mathematik til 5, i ethvert af de øvrige ni Fag til 3. Den

største Sum, som kan opnaaes ved Afgangsprøven iland, bliver saaledes 36.

For at kunne stedes til Prøvetogt, maa den, der har underkastet sig Afgangsprøven iland, idetmindste have opnaaet Summen 18, som er Halvdelen af den største Sum, og endvidere mindst have opnaaet Characteren 1 i ethvert af efternævnte Fag, nemlig: Dansk, to af de tre fremmede Sprog, Historie, Geographi, Mathematik, Regning og Skrivning.

Characteren 1 bør tillægges den, der ved Prøven viser en ringe, dog ikke forkastelig Kundskab i det paa-gældende Fag.

2. Prøvetogt.

§ 11. De, som ifølge den opnaaede Sum have bestaaet Afgangsprøven iland bedst og kunne stedes til Prøvetogt, blive, efter Cadetchefens Indstilling, at medtage paa Cadetfsibstogtet i et Antal af indtil dobbelt saa mange som i Henhold til § 34, 3die Led, kunne ventes antagne til Cadetter efter at have bestaaet den „almindelige Afgangsprøve“.

§ 12. Ombord ere de under samme Disciplin som Cadetterne, fordeles paa Qvarterer med disse og gjøre Vagt med dem. De deeltage med Cadetterne i Øvelser og Underviisning, og i at commandere Godtveirs-Manoeuvrer, naar de kunne gjøre Rede for Manoeuvrernes almindelige Gang.

§ 13. Den Commission ombord, der har det Hverv at bedømme Cadetterne, skal ligeledes bedømme de til Prøve Medtages Anlæg for Standen.

Dommerne bør søge at forviise sig om, at de, der efter bestaaet Afgangsprøve blive at optage i Corpsset, have en god moralsk Character og ere i Besiddelse af de Sjæls- og Legems-Eyner, der fortrinsviis ere vigtige for Standen.

De bør saaledes have Opmærksomheden henvendt paa, om de, der gjøre Prøvetogt, vise en god Opførsel, ere sanddru og oprigtige, ordentlige og opmærksomme, samt om de stræbe med Flid og Eftertanke at udføre hvad der paalægges dem.

Det bør ved gjentagne Prøver undersøges, om de have et godt Syn, saa at de om Dagen tydelig kunne opfatte fjerne Gienstande, og ligeledes om de kunne skielne i Mørke, om de have en god Hørelse og en tydelig Stemme.

Det bør iagttages, om de ere uforsærbede, raske og livlige, om de med Lethed vænne sig til Sølivet og snart føle sig hjemme i Skibet, om de ere meget tilbøielige til Søsyge og om de lade sig forknytte af den, om de ere raske til at gaae tilveirs og ei lide af Hovedsvimmel.

Dommerne ville i det Hele have Opmærksomheden henvendt paa, om de, der gjøre Prøvetogt, vise naturligt Anlæg og Lyst til Standen, saa at de med Lethed tilegne sig de Færdigheder og Kundskaber, der passe for deres Alder og Kræfter; om de vise Tegn til Mod og Aandsnærværelse, samt om de have Anlæg til Commando, forsaavidt som der maatte blive Leilighed til at prøve dette.

Derfor nogen af dem tidligere har været tilføes,

maa den derved opnaaede Dvælse stielnes fra virkelige Anlæg for Standen.

§ 14. Skibsofficiiererne indgive ugentlig til Chefen Characterer for dem, som de i den forløbne Uge have havt under sig paa Vagt. Efter Udløbet af den første Maaned og siden hver Uge, samles Dommerne for at meddele hverandre deres Skøn om alle dem, der ere tagne til Prøve. Men da Hensigten med Prøven alene er at bedømme disses Anlæg for Standen, som kan fremtræde efter kortere eller længere Tid, regnes de nævnte Skøn eller Characterer ikke med til den endelige Character.

Ved Enden af Togtet, forinden Rahysprøve afholdes over Cadetterne, afgiver enhver af Dommerne sine Characterer over dem, der have gjort Prøvetogt; de heraf uddragne Middelcharacterer for enhver især udtrykke Commissionens Dom om deres Anlæg for Standen.

§ 15. Den høieste Character der kan opnaaes ved Prøven ombord, skal være 12, som er Treiedelen af den største Sum der kan opnaaes ved Afgangsprøven iland.

For at der efter Prøvetogtet kan blive Spørgsmaal om Antagelse, udfordres idetmindste 6, som Halvdelen af den høieste Character.

§ 16. For dem, som tages til Prøve ombord, betales til Messen de samme Kospenge som for Cadetterne. Heraf betaler Staten det Halve, den anden Halvdeel betales af deres Forældre eller Værger.

Rækkefølgen for Antagelsen.

§ 17. Efter den Hovedsum, som udkommer ved, at sammenlægge Charactererne ved Afgangsprøven iland og ved Prøven ombord, bestemmes den indbyrdes Rækkefølge for Antagelsen til Søcadet; dog kan kun saadanne antages, der idetmindste have opnaaet en Hovedsum af 30, som er Femottendedele af den største Hovedsum.

Omprøve.

§ 18. De, der efter Afgangsprøven iland ei ere stedebe til Prøvetogt, eller som ei have opnaaet Antagelse til Søcadet, kunne atter fremstille sig, forsaavidt de ere indenfor den vedtagne høieste Aldersgrænse. De blive da i alle Henseender at behandle som de, der ei tidligere have indstillet sig, kun at de, der anden Gang deeltage i Prøvetogtet, betale de fulde Koldpenge.

II. Afgang for Søfarende.

§ 19. Unge Søfarende kunne fremstille sig til en særskilt Afgangsprøve senest i det Aar, i hvilket de fylde deres 18de Aar, naar de efter det fyldte 14de Aar have faret 18 Maaneder i dansk Seilskib —, hovedsagelig Raaseiler. Dog skal en Reise om Cap Horn ansees for fyldestgørende uden Hensyn til Tidslængden. Ligeledes kan der eftergives indtil 3 Maaneder af de 18, naar der blandt Reiserne findes een, hvorved Linien er passeret, eller een til de vestindiske Farvande.

Anmeldelse, Syning og Indskrivning.

§ 20. Den, som agter at underkaste sig Afgangsprøven for Søfarende, har, senest en Maaned før Prøven afholdes, at indsende skriftlig Anmeldelse til Cadetchefen, med vedlagt Aldersattest og Vaccinationsattest, Attest for at være confirmeret eller paa tilsvarende Maade at have aflagt Prøve paa Kundskab i Religion, ligeledes Attest for at kunne svømme 200 Alen.

Der fremsendes endvidere Attester fra de Skibsførere, med hvem han har faret, eller lignende Beviisligheder, hvorefter kan bedømmes Udstrækning og Beskaffenhed af den Fart, hvori han har deltaget, samt hans Forhold ombord.

Endelig indsendes, samtidig med Anmeldelsen, en udførlig Angivelse af, i hvad Omfang og efter hvilke Læremidler han er underviist i de Fag, der skulle være Gienstand for Prøven.

§ 21. Omtrent 14 Dage før Afgangsprøven skal afholdes, lader Cadetchefen de Anmeldte fremstille sig for en Commission bestaaende af to Søofficerer og en Læge. Denne Commission syner dem for at afgive Skion, om de lide af Lunghørighed, Nærsynethed eller andre Legemsfeil.

Commissionens Beretning indsendes til Ministeriet, som derefter bestemmer, om Noget af de Anmeldte ikke kan stedes til Afgangsprøve.

§ 22. Den, som stedes til Afgangsprøve, erlægger 5 Rbd. i Indskrivningspenge.

Afgangsprøven for Søfarende.

§ 23. Afgangsprøven for Søfarende bestaaer af en Afgangsprøve iland og et Prøvetogt med Cadetsskibet.

1. Afgangsprøve iland.

§ 24. Afgangsprøven iland afholdes aarlig, ført før Cadetsskibet skal afgaae.

§ 25. Prøven er offentlig. Ved dens Ordning er at iagttage, at det ikke tilstedes Nogen at afhøre den, i hvis Underviisning han har taget Deel i Løbet af det sidste Aar.

§ 26. Forbringerne ved Afgangsprøven ere:

Dansk, skriftlig: 1, Afhandling over en Opgave, som falder indenfor den Forestillingskreds, Skolen og Livet kan have klaret; 2, Giengivelse af en længere Fortælling eller et Digt, som er forelæst.

Lydsk, Fransk og Engelsk, mundtlig: Op-læsning og Oversættelse af et let Stykke af en forelagt Bog; i Forbindelse dermed prøves, hvorvidt det Vigtigste af Formlæren, navnlig Declination og Conjugation, er indøvet; skriftlig: en let Dictat (en dansk Oversættelse af Stykket gives Examinanden ihænde).

Historie, mundtlig: Historiens vigtigste Begivenheder, efter en Maalestof som Rosob's, eller Ingerslev's „Historiens vigtigste Begivenheder“, Mørk-Hansen's „fortfattede Lærebog i Verdenshistorien“ o.d.l.; Fædrelandshistorie efter en større Maalestof.

Geographi, mundtlig: efter en fortfattet Lærebog, som Ingerslev's mindre, Thrieger's o. d. l.

farendes Linie der ville blive indstillede til Antagelse, stedes disse til særskilt Rahytsprøve, efter hvis Udfald de, som blive antagne til Cadetter, sættes i Klasse tilføes.

Omprøve.

§ 33. De, der efter Afgangsprøven, iland, ei ere stede til Prøvetogt, eller som ei have opnaaet Antagelse til Søcadet, kunne atter fremstille sig, forsaavidt de ere indenfor den vedtagne høieste Aldersgrændse. — De blive da i alle Henseender at behandle som de, der ei tidligere have indstillet sig, kun at de, der andengang deeltage i Prøvetogtet, betale de fulde Kostpenge.

III. Antagelse til Søcadet.

§ 34. Efterat Afgangsprøven iland samt Prøvetogtet er tilende og Charactererne opgjorte, holdes Rahytsprøve for Cadetterne, hvorefter afgjøres, hvor stor Tilgang Corpset behøver.

Af dem, der have bestaaet den almindelige Afgangsprøve (§ 6—16) eller Afgangsprøven for Søfarende (§ 23—30), indstilles til Antagelse, efter den i § 17 og § 31 angivne Rækkefølge, saamange som behøves for at gjøre Søcadetcorpsen fuldtalligt.

Foraavidt Afgang søges fra begge Linier, bestemmes Forholdet imellem dem saaledes, at der, af de Søfarendes Linie, for at besætte 3 eller 4 Pladser, antages een, for 5, 6 eller 7, to, og naar flere Pladser maatte blive at besætte, da indtil en Trediedeel af det hele Antal, saaledes at Fordelen falder paa de Søfarendes Side, naar tre ei gaaer op.

(Forflag af et Mindretal: Seidelin og Paludan).

§ 34 b. Enhver der antages til Søcadet erlægger, ligesom hidtil ved Indskrivningen, og under samme Forbehold, en Sum af 100 Rbd.

B. Bestemmelser om Orlogsskolens Indretning.

§ 35. Orlogsskolen ordnes efter følgende Grundtræk.

I. Almindelige Bestemmelser.

§ 36. Underviisningsaaet begynder med 8 Maaneders Underviisning iland og slutter med 4 Maaneders Ovelse i Cadetsskibet, i Reglen fra 1ste Mai til 1ste September, saaledes at Tilrustningen er tilendebragt den 1ste Mai, Afrustningen den 1ste Septbr.

§ 37. Planen for Underviisning og Ovelse beregnes paa, at Orlogsskolen kan giennemgaaes i en Middektid af 4 Aar.

§ 38. Antallet af Cadetterne bestemmes saaledes, at Officierscorpset derved kan holdes fuldtalligt i den fastsatte Størrelse, hvortil for Tiden vil fordres et Antal af 20 til 24 Cadetter.

§ 39. Cadetterne deles i 2 Classer. De, der have opnaaet at komme i første Ondtveirs-Classe, samt have bestaaet Overgangsprøven og dermed aflagt fuldstændig Prøve i Navigation, ere Cadetter af 1ste Classe, de øvrige af 2den Classe.

De 6 Ældste af 1ste Classe udføre Underofficiers-

tjeneste, og nyde i denne Stilling en Godtgjørelse til Skrivematerialier.

§ 40. Cadetterne anskaffe selv den foreskrevne Uniform, hvortil hører særskilte Kiendetegn for Cadetter af 1ste Classe og for Underofficierer.

§ 41. Cadetterne betale for Underviisningen iland og ombord 5 Rbd. maanedlig (60 Rbd. aarlig), hvilke erlægges fra deres Antagelse indtil deres Afgang fra Orlogsskolen.

Til Lættelse for flittige og ubemidlede Cadetter oprettes 6 Fripladser, som besættes af Ministeriet efter Cadetchefens Indstilling. Ved disses Besættelse bør Sønner af Søofficierer komme i fortrinlig Betragtning.

§ 42. Den befalede aarlige Bedømmelse afgives for alle Cadetter, efterat de have deeltaget i eet Sætoget som Cadetter og to Aar i Underviisningen iland.

§ 43. Alle Prøver afholdes, saavidt Forholdene tillade det, offentlig.

II. Underviisningen iland med dertil hørende Prøver.

§ 44. Underviisningen iland ordnes med stadigt Hensyn til at meddele de for Søofficiere i hans Stald vigtige Kundskaber og Færdigheder.

Underviisningsgjenstandene ere:

Mathematik: Planometri, Stereometri, retlinet og sphærisk Trigonometri, Arithmetik og Algebra.

Navigation, der udvikles theoretisk, saavidt de meddeelte mathematiske Kundskaber tillade det. Obser-

vationer for Tids- og Stedbestemmelse fra fast Observatorium læres og øves, forsaavidt Tiden strækker til.

Artilleri: Kundskab i Artilleri i Almindelighed og nøiagtigt Kiendskab til Søartilleriets Material og Betjening.

Naturlære, chemist og mechanist, med nærmest Hensyn til Dampmaskinlære og Skibsbygning.

Geometrist Tegning, med særligt Hensyn til Anvendelsen ved Maskin-, Artilleri- og Skibstegning.

Frihaandstegning, især efter Naturen; Landtoninger.

Historie, navnlig den nyere Tids Historie og Søkrigshistorie.

Geographi, navnlig med Hensyn til de hydrographiske og øvrige physiske Forhold.

Dansk: Kundskab til Fædrelandets Literatur; Færdighed i at udtrykke sig skriftlig og mundtlig i Modersmaalet; svensk Læsning.

Tydsf, Fransk og Engelsk: Læsning og Grammatik, Øvelse i at tale og skrive de fremmede Sprog.

Retslære: Kundskab til Fædrelandets Grundlov og Sønilitaire Lovgivning, samt til almindelig Folkeret.

Sømandskab: Forklaring af Manoeuvrernes Theori og af de forskjellige Skibsarbejder.

Legemsøvelser: Gymnastik og Svømning, Baabenøvelse, Dans.

§ 45. Underviisningen meddeles i samlet Tid af 7 Timer daglig, hvoraf 1 Time anvendes til Legemsøvelser.

I intet Fag gives mere end 1 Time ad Gangen, undtagen i Navigation og Mathematik, forsaavidt som skriftlige Udarbejdelser skulle udføres i Timen.

1. Overgangsproven.

§ 46. Overgangsproven indrettes saaledes, at den kan falde omtrent midt i det Tidsrum, enhver Cadet tilbringer ved Skolen. Den omfatter den hele Navigation og saa meget af de nedenanførte Fag, som almindeligviis kan være lært i den Tid Navigationsunderviisningen vil medtage. I Mathematik fordres idetmindste Plan-Geometrien og den hele Algebra.

§ 47. Overgangsproven kan tages i tre Dele, nemlig:

1ste Deel: Navigation og Mathematik.

2den Deel: Artilleri, Naturlære, geometrisk og Frihaands-Legning.

3die Deel: Historie, Geographi, Dansf og de tre fremmede Sprog.

§ 48. Overgangsproven afholdes to Gange aarlig, nemlig i December og April.

Til disse Tider kan enhver Cadet fremstille sig til hvilkensomhelst af Provens tre Dele:

§ 49. De høieste Characterer, som kunne opnaaes, ere følgende:

1ste Deel.

Mathematik	4	
Navigation	8	
		— 12
Kateris	12	

Transport . . 12

2den Deel.

Artilleri	4
Naturlære	3
Geom. Tegning	2
Frihds. Tegning	2
	11

3die Deel.

Historie	3
Geographi	3
Dans	4
Lybsk	3
Franssk	3
Engelsk	3
	19

Største Hovedsum . . 42

§ 50. For at bestaae Overgangsprøven udfordres at have bestaaet saavel i ethvert enkelt Fag som til enhver af Prøvens tre Dele.

For at bestaae i de enkelte Fag udfordres at have opnaaet i Navigation 2, i ethvert af de øvrige Fag 1; for at bestaae i en enkelt Deel udfordres at have opnaaet det Halve af dennes største Sum.

§ 51. Den, der i et enkelt Fag ved Prøvens 2den Deel eller i to Fag ved dens 3die Deel ikke har bestaaet, men som desuagtet har opnaaet det Halve af den største Sum, kan tage saadanne Fag om særskilt. I alle andre Tilfælde kræves ny Prøve i den hele tilhørende Deel.

§ 52. Den Cadet, der skal tage eet eller flere enkelte Fag om, gaaer desuagtet frem i Underviisnin-

gen med dem, der have bestaaet den tilhørende Deel af Prøven, og maa paa egen Haand forberede sig til Omprøve.

§ 53. Den Cadet, der ei har bestaaet Overgangsprøven efter i tre Aar at have deeltaget i Underviisningen iland, indstilles til Afsted.

§ 54. For den Cadet, der har bestaaet Overgangsprøven, foreges den opnaaede Hovedsum med $\frac{1}{2}$ for hver senere forløben Maaned af Underviisningen iland. Den saaledes udkommende Sum tjener til enhver Tid til at bestemme Nummerfølgen blandt dem, der ere i samme Klasse tilføes.

2. Afgangsprøven.

§ 55. Afgangsprøven afholdes hvert Aar i April Maaned, i alle Fag under Eet.

§ 56. Den høieste Character, som kan opnaaes i hvert enkelt Fag, er:

Mathematisk	6
Navigation	5
Artilleri	4
Naturlære	4
Geometrisk Tegning . . .	2
Historie	3
Geographi	3
Dans	4
Lyds	3
Fransk	3
Engelsk	3
Retlære	2
Største Sum	42

§ 57. For at bestaae Afgangsprøven udfordres at have opnaaet Summen 21, som er Halvdelen af den største Sum, og endvidere at have bestaaet i følgende Fag: Mathematik, Navigation, Artilleri, Naturlære, Dans, to af de fremmede Sprog og Historie eller Geographi. Er dette ikke opnaaet, maa den hele Afgangsprøve tages om.

For at bestaae i Mathematik fordres 2, i Navigation 2, i ethvert af de øvrige Fag 1.

§ 58. Den Cadet, der ei har bestaaet Afgangsprøven efter i 5 Aar at have deeltaget i Underviisningen iland, indstilles til Afsked.

§ 59. Den Cadet, der har bestaaet Afgangsprøven, men som ei ved det paafølgende Cadetflibstogt ansees for moden til Officier, er ikke forpligtet til at underkaste sig Afgangsprøven paany.

Dersom han ikke agter at tage denne Prøve om, staaer han ligesuldt under Orlogsskolens Tilsyn, men ansættes verelviis hos Fagmændene ved Orlogsværftet, for at uddannes yderligere i de forskjellige Retninger. Hans Arbejder fremlægges naar det næste Logt skal begynde, og efter disse, samt efter de Vidnesbyrd, der ere ham givne for Flid og Forhold, meddeles ham af Chefen en Character af indtil 4, som lægges til den Sum, han har opnaaet ved Afgangsprøven.

III. Underofficiers-Tjeneste.

§ 60. Underofficiers-Tjeneste udføres efter en af Chefen meddeelt Forskrift, og skal være udført af Enhver mindst i 3 Maanedre, før han kan udnævnes til Officier.

§ 61. For den Paalidelighed og Taft han som Underofficier giver Prøve paa, tillægges ham af Chefen og Skoleofficiererne en Character af indtil 3, der bliver at medregne ved den endelige Opgiørelse, for at bestemme hans Plads mellem dem, der samtidig udnævnes til Officier.

§ 62. For at kunne anbefales til at blive Officier, skal en Underofficier have opnaaet mindst Characteren 1 for denne Tjeneste. Har han ikke opnaaet Characteren 1, tilstædes ham endnu tre Maanedes til at udføre Underofficiertjeneste.

IV. Cadetsskibstogter; Duellighedsbevis.

§ 63. Cadetterne deles i 3 Søclasser, hver med 3 Underafdelinger, nemlig: Godtveirsklassen, Ondtveirsklassen, Til- og Afrustningsklassen.

§ 64. En Cadet maa have opnaaet at komme i den øverste Afdeling af hver Søclasse, inden han kan opflyttes i den næste.

§ 65. Den, der efter tre Togter som Cadet ikke har opnaaet at komme i 1ste Godtveirsklasse, eller efter fire Togter at komme i 1ste Ondtveirsklasse, indstilles til Afsted.

§ 66. Duellighedsbeviset skal indeholde Dommerens Skøn om, hvorvidt Cadetten, efter at have gienngaaet alle Søclasser, er moden til at forrette Lieutenanttjeneste i et Krigsskib.

Det tilkiendes under følgende fire Afdelinger, hvis høieste Characterer ansættes saaledes:

Rundskab i Sømandsfaget . .	9
Manoeuvrer	9
Bagter og Styrmandskunst . .	9
Skiffet til Officier	12
Største Sum . .	39

§ 67. For at erholde Duelighedsbeviis udføres at have opnaaet Summen $19\frac{1}{2}$, som er Halvdelen af den største Sum, og endvidere at have opnaaet Treiedelen af den høieste Character i enhver af de nævnte Afdelinger.

§ 68. Den, der efter 5 Togter som Cadet ei ansees for moden til at blive Officier, indstilles til Afsked.

§ 69. Den Cadet, der har erholdt Duelighedsbeviis, men ikke bestaaet Afgangsprøven iland, bør, istædetfor at gjøre Togt med Cadetsskibet, om muligt anbringes paa et andet Skib, der foretager et Sommertogt, eller paa Bagtskibet i Sundet, for at forrette Tjeneste som Officier, dog saaledes at han kommer tilbage til Orlogskolen, naar Underviisningen der atter begynder.

Den Chef, under hvem han har været stillet, indsender til Ministeriet en Beretning om hans Forhold, hvilkens meddeles Cadetchefen. Denne tilbeler ham herefter en Character af indtil 4, som lægges til den Sum, der er ham tilkiendt i Duelighedsbeviiset.

V. Udnævnelse til Søofficier, og Anciennetetsbestemmelse.

§ 70. Naar en Cadet har opfyldt alle Orlogskolens Forbringinger, indstilles han af Cadetchefen til at

udnævnes til Søofficier. Hans Anciennetet bestemmes efter Udnævnelsesdagen.

Om flere udnævnes samme Dag, da bestemmes Rækkefølgen indbyrdes efter Hovedsummerne af de ved de forskiellige Prøver af Enhver især opnaaede Charactersummer.

Motiver

til

A. Bestemmelser om Afgang og Antagelse til Søcadet.

1. Afgang i en Giennemsnitssalder af $15\frac{1}{2}$ Aar.

Til § 2. Angaaende Agangs-Alderen henholder Commissionen sig til den forudskiftede udførlige Motivering.

Ved den næiere Fastsættelse af Aldersgrænsen, efter Middel-tallet $15\frac{1}{2}$ Aar og med 2 Aars Spillerum, for nemlig at give Alle lige Afgang til Omprøve, har der været Tvivl, om man, som her er skeet, skulde regne efter Calenderaaret, saa at ved Afgangsprøve iland i April Maaned (jfr. § 7 og 36) de Yngste blive de, der først fylde 15 Aar d. 31 December f. A., de Ældste de, der allerede have fyldt 16 Aar den 1ste Januar, eller om man skulde regne efter Underviisningsaaret, der (jfr. § 36) gaaer fra 1ste September til 31 August, saaledes at ved Afgangsprøven i April de Yngste bleve de, der først skulde fylde 15 Aar den paa-følgende 31 August, de Ældste de, der allerede havde fyldt 16 Aar den afvigte 1ste September; i begge Tilfælde fremhæves her, ligesom ved Academiets Aldersberegning, Afgangsprøven iland, fordi nemlig Prøvetogtet for dem, der opnaae Antagelse til Cadet,

tillige er at betragte som et Øvelsesstøgt, altsaa som en Deel af Underviisningen og netop den Deel, som ved Betænkkelighederne mod den ældre Alder nærmest habes for Die — Commissionen har valgt at regne efter Calenderaaret, hvorved Udgangsalderen bliver noget lavere, end Middeltallet angiver, medens den, efter den anden Beregning, blev noget høiere; herved troer man tillige at have betegnet Aldersfordringen paa den for alle Bedkommende fatteligste Maade.

Anmeldelse, Syning og Indskrivning.

Til § 3. Anmeldelse til Udgangsprøven bør ei skee senere end foreslaaet, da det er nødvendigt itide at have en Oversigt over det Antal, der fremstiller sig, for derefter at kunne ordne Udgangsprøven.

Det er Commissionens Mening, at denne Anmeldelse bør træde istedetfor den hidtil bestemte Indskrivning. Denne er nemlig deels overflødig, deels mindre passende, forsaavidt den medfører Forestillingen om en derved erhvervet Rettighed.

Med Hensyn til de forstielige Bilag, da er Aldersattest nødvendig for at kunne bedømme Aspirantens Berettigelse til at fremstille sig, og Vaccinationsattesten en Følge af almindeligt Lovbud.

Attest for at have nydt Underviisning i Religion antages at burde træde istedetfor Prøve i Religionskundskab, da det ikke ansees rigtigt at benytte denne til at bestemme Aspiranternes relative Stilling.

Da Commissionen finder, at Gymnastik og Svømning, som reent legemlige Færdigheder, ikke bør gives Indflydelse paa Characteren til Udgangsprøven, men nogen Færdighed heri dog ikke er uvigtig, har man formeent, at denne passende kunde godtgøres ved de nævnte Attester.

Hvad angaaer Oplysning om Sotoure, hvori Aspiranten mulig har deeltaget, da ansees det af Bigtighed at have Kundskab derom, da en saadan tidligere Indvielse i Sølivet nødvendig maa komme

i Betragtning ved Bedømmelsen af Aspiranternes paa Cadetflibet prøvede Anlæg for Standen.

Med Hensyn til den omhandlede Angivelse af den tidligere Underviisnings Bestaffenhed, da ansees denne for vigtig ved Bedømmelsen af Prøvens Udfald. Commissionen har nemlig, i Genhold til hvad tidligere er udviklet, stræbt at stille Fordringerne til Afgangsprøven saaledes, at de paa den ene Side kunne betragtes som et godt Grundlag for den senere mere fagmæssige Dannelse, og paa den anden Side kunne ventes fyldestgjorte af flinke unge Mennesker i en Alder af 15½ Aar, der have besøgt en af Landets gode Skoler eller nydt en tilsvarende Privatunderviisning, uden at det skal være nødvendigt for dem at have giennemgaaet nogen særlig paa Academiet beregnet Forberedelse. Herved er imidlertid ogsaa forudsat, at de Fag, der blive Gienstand for Afgangsprøven, kunne være lærte i noget større eller mindre Omfang, efter denne eller hiin Lærebog, med Fremhæven af denne eller hiin Side af Faget, idet de forskiellige Læreanstalter til en vis Grad følge forskellige Planer for Uddannelsen. En Angivelse af Underviisningens Bestaffenhed, Læremidlerne og hvad deri er giennemgaaet, vil derfor være et vigtigt Hjælpemiddel for Examinator og Censorer, dels til at prøve Examinanden paa den meest fyldestgjørende Maade, dels til at erhverve en klar Dom om Omfanget af hans Kundskaber og Graden af hans Modenhed.

Til § 4. Den foreløbige Syning ansees nødvendig for ei at stille Personer til Afgangsprøven, der have saadanne physiske Mangler, at det strax kan skønnes, at de ei ere skillede for Standen.

Til § 5. De her paabudne 5 Rbd. i Indskrivningspenge ansees for et passende Bidrag til at afholde Omkostningerne ved Prøven, i Lighed med hvad der finder Sted ved andre offentlige Prøver. Idet Fordringerne til Afgangsprøven ere stillede almindeligere end hidtil, kunde nemlig Antallet af dem, der fremskille sig til indbyrdes Sammenligning, mulig blive saa stort, at Prøven

vilde medtage mere af Lærernes Tid, end der kan fordres offret derpaa uden et passende Bederlag.

Den almindelige Afgangsprøve.

Til § 6. Angaaende Prøven ombord henvises til Bemærkningerne til § 11.

1. Afgangsprøve iland.

Til § 8. Fuldstændig Offentlighed antages at være i enhver Henseende til Prøvens Færd.

Den indskrænkende Bestemmelse med Hensyn til Examinatorerne har Commissionen tilføjet, fordi ellers en og anden Aspirant kunde komme til at nyde Fordeel af det gienfaldige Kiendskab, der opstaaer mellem Lærer og Elev, hvilket ikke mindre vilde skade den sammenlignende Prøves Paalidelighed end dens offentlige Ansæelse, selv om Examinationen blev i et andet Fag end netop det, de tidligere havde læst sammen. Man har ikke villet udstrække denne Indskrænkning for Examinatorerne ud over det sidste Aar eller villet indbefatte Meddommerne heri, da dette vistnok vilde medføre store Uanskeligheder, og i og for sig er mindre fornødent.

Til § 9. De Betragtninger, der have ledet Commissionen til at give Fordringerne til Afgangsprøven en vis Almindelighed og bestemme dem efter Udbyttet af en forsvarlig Aalsundervisning, ere udtalte i Anledning af Spørgsmaalet om Afgangsalderen, navnlig S. 160 ff., 169.

Om Opgivelsen af de brugte Læremidler m. m. til Undervisning for dem, der afholde Prøven, er handlet i Bemærkningerne til § 3, tredje Led.

Til § 10. Den højeste Character er i de fleste Fag ansat til 3, efter Academiets nuværende almindelige Skik. I Dansk er den sat højere, da det ansees for passende at hævede dette Fags Betydning ved at give Evnen til at udtrykke sig skriftlig i Modersmaalet en større Indflydelse paa den opnaaelige Hovedsum. Mathematik er der, i Forhold til den betydelige Kiendskab som fordres, givet en endnu større Indflydelse paa Grund af den mathematiske

Enes Bigtighed for en ønskelig Fremgang i flere væsentlige Fag ved Akademiet.

Commissionen har endelig anseet det for rigtigt at lægge mere Vægt paa den ved Prøven opnaaede Hovedsum end paa Charactererne i hvert enkelt Fag, da den anseer fortrinlig Fremgang i enkelte Retninger for at være et større Beviis paa Dygtighed end en middelmaadig Kundskab i samtlige de paagældende Fag. Den har saaledes meent, at man ei burde forskyde en Aspirant, der savnede Kundskab i eet af de fremmede Sprog, i Naturlære eller Tegning, samt endvidere kun udviste ringe Kundskab i eet eller flere af de øvrige Fag, naar han desuagtet, paa Grund af sin Kundskab i andre Retninger, opnaaede en større samlet Hovedsum, end hans Medbeiler, og idetmindste Halvdelen af den største Hovedsum.

2. Prøvetogt.

Til § 11. De om Prøvetogtet foreslaaede Bestemmelser stemme i alt Væsentligt overens med Commissionens under 20de December f. M. til Ministeriet indsendte Forslag, saabensom med de, i Genhold til Hans Majestæt Kongens allerhøieste Resolution af 2den Januar d. M., af Ministeriet under 3die f. M. udfærdigede Regler for den fremtidige Antagelse til Søcadet. I fuld Overeensstemmelse med de det ovennævnte Forslag vedsoiede Motiver er i Skrivelsen af 3die Januar d. M. udtalt, at ogsaa Ministeriet anseer Prøven ombord i Cadetsskibet for „et simpelt og saavidt muligt betryggende Middel til, dels at forebygge, at den Bekostning, der af Staten udredes til Opdragelsen af Søofficerer, anvendes paa unge Wiennester, der mangle Anlæg for Standen, og dels at sikre de antagne Cadetter en større Sandsynlighed end hidtil for, at det ikke skal blive nødvendigt, at de forlade den valgte Bane uden at naae Maalet“.

Ved Bestemmelsen om, at de, der bedst have bestaaet Afgangsprøven, skulle stedes til Prøvetogt i et Antal af indtil dobbelt saamange, som man venter i sin Tid at kunne indstille til Antagelse, er Commissionen gaaet ud fra den Forudsætning, at da det er nød-

vendigt, at Udgangsprøven iland maa afgjøre det foreløbige Udvalg, bør der dog sikres Prøven ombord en passende Indflydelse, ikke blot paa at afgjøre, om Aspiranten har eller ikke har Anlæg for Standen, men ogsaa paa at bestemme Graden af hans Udkomst i Sammenligning med Andres, der i theoretisk Dannelse staae ham nær, hvorfor altid et nogenlunde rigeligt Antal bør tages til Prøve.

Til § 12. Commissionen har antaget, at Prøven i og for sig vinder i Paalidelighed, naar man kan see Aspiranterne i daglig Virksomhed, ligesom den har anseet det for gavnligt, at deres Tid benyttes paa bedste Maade for dem selv og for Standen, saaledes at de, som ved Enden af Tøgtet bleve antagne til Cadetter, havde haft nogen positiv Nytte og Gavn af Tøgtet, og de Andre idetmindste ikke den Glæde, at de, ved Intet at bestille, vare blevene afvante med fast Bestæftigelse; naar man lader dem commandere Manoeuvrer, vil deres Anlæg for Standen have en fortrinlig Leilighed til at vise sig.

Commissionen skal udtrykkelig bemærke, at den ikke har fundet det rigtigt, at deres theoretiske Lærebøge gaves nogen Indflydelse paa Characteren ombord, da denne Evne alt giennem Udgangsprøven iland har en Indflydelse af $\frac{3}{4}$ paa deres Antagelse til Cadet, og at den derfor, omendstiondt den ønsker, at de skulle bestæftiges og undervises, ikke har fastsat nogen Rahytsprøve for dem, da denne, om det endog bestemtes, at dens Udfald ikke skulde medregnes til Characteren, dog som noget Positivt vilde uvilkaarlig faae Indflydelse paa Dommen.

Til § 13. Man har anført de for Aspiranten vigtigste Grøner og Egenstaber, hvorpaa det er ønskeligt at henlede Dommerens Opmærksomhed; uden at have kunnet eller villet nævne ethvert Træk, der kan veilede til Dommen om dem, haaber man dog, at det Nævnte strax vil kunne give Dommerne et klart Billede af det Hver, som her er paalagt dem.

Til § 14. Man har troet det rigtigt, at Dommerne jevnlig og Officiererne for deres Dag afgave Skion eller Characterer over

Aspiranterne, for at det Offentlige kunde have en Garanti for, at Dommen over dem ikke var en Følge af blot et sidste Dieblisk Overveielse, men Frugten af en paa dem under hele Togtet stadig henvendt Opmærksomhed. I Bestemmelsen selv har man derimod fundet det rigtigt at fremsætte Grunden, hvorfor disse Characterer ikke bør medregnes.

Til § 15. Ved Overveielsen af den Indflydelse, som Characteren for de Anlæg og Egenstaber, der ere Bienstand for Prøven ombord, burde gives paa Antagelsen til Cadet, har Commissionen fuldkommen følt disse Egenstavers store Vigtighed for Søofficeren. Seer man imidlertid hen til den Indflydelse, som disse Egenstaber hidtil have udøvet paa den endelige Character for at blive Søofficier (hvorved Alt hvad der ligesom hidrører fra Bæreevnen, altsaa ogsaa den $\frac{1}{3}$ af Officierrattesten, som gives for Rundstaber, maa fradrages), bliver der kun $\frac{2}{3}$ eller lidt over $\frac{1}{3}$ tilbage som Maalestok for de reent practiske Egenstaber. Betænker man nu, at Tælen her er om Begyndere, hos hvem de ønskelige Evner kunne udvikle sig ved fortsat Øvelse, og at Akademiet altid har det i sin Magt at indstille dem til Afsted, naar en saadan ønskelig Udvikling ikke i en tilfredsstillende Grad finder Sted, saa synes her at være god Grund til ikke at give Prøven ombord formegen Indflydelse imod de positive Data, som Udgangsprøven iland afgiver for en retfærdig Dom, især da Prøven ombord altid er nogen Usikkerhed underkastet, forsaavidt den meest beroer paa et umiddelbart Skyn. Ialtfald maane disse Betragtninger giælde, indtil man har samlet Erfaringer om en hensigtsmæssigere Ordning. I Norge, hvor denne Prøve har været indført i 5 Aar, og hvor den, saavidt Commissionen veed, har afgivet et tilfredsstillende Resultat, har man givet den en Indflydelse paa Antagelsen til Cadet af $\frac{1}{3}$. Commissionen har paa Grund af det, den her har fremsat, troet, ikke at burde sætte Indflydelsen af Prøven ombord høiere end til, som anført, $\frac{1}{3}$ af den samlede Hovedsum.

Til § 16. Commissionen antager ikke, at den hele Udgift til Kostpenge for Aspiranterne med Billighed kunde paalægges dem,

da denne Foranstaltning vistnok maa være ligesaameget i Marinens som i Aspiranternes Interesse, og da tilmed for den Halvdeel af disse, som opnaaer Antagelse, Prøvetogtet tillige tjener som et Øvelsestogt. Man har derfor fundet det rigtig, at Udgiften deles lige imellem Staten og Aspiranterne, og kan i saa Henseende beraabe sig paa Vedtægten i den norske Marine, hvor denne Bestemmelse er gældende. Naar Proven befindes hensigtsmæssig, og derfor bliver varig, vil den vistnok, ved at bevirke at Cadetcorpsets Styrke ikke, som hidtil, behøver at være beregnet paa aarlig Udskydelse, selv hjælpe til at bespare den Udgift, den forarsager Statskassen.

Rækkefølge for Antagelsen.

Til § 17. Ved at fordre $\frac{2}{3}$ af Summen af de høieste Characterer for Udgangsprøven iland og Proven ombord for at kunne blive antaget til Cadet, har man havt til Hensigt, i det Hele at sikre Standen nogenlunde gode Evner. Det vil saaledes findes, at for at opnaa at kunne blive antaget, maa den, der har den ringeste Character til Udgangsprøven iland, nemlig Halvdelen, have den høieste Character ombord, og omvendt den, der har den ringeste Character ombord, maa idelmindste have $\frac{2}{3}$ af Summen for Udgangsprøven iland.

Omprøve.

Til § 18. Omprøve er ei ønskelig, da det, navnlig ved Proven ombord, er vanskeligt at dømme om de naturlige Anlæg, efter en Sammenligning mellem Individer, hvoraf nogle have erholdt en vis Tilvænthed til Sæven og andre ikke. Den kan imidlertid ikke undgaaes, da et Spillerum i Alder er nødvendigt for at imødekomme den tidligere eller sildigere Udvikling hos forresten lige dygtige Individer, og der ei er skiellig Grund til at nægte en Aspirant, paany at fremstille sig, naar han endnu opfylder Aldersbetingelsen. Commissionen har imidlertid antaget, at den, for hvem

Staten eengang har anvendt Bekostning ved Prøven ombord, selv bør udrede de fulde Kospenge, naar han atter kommer til at deeltage i et Prøvetogt, med Cadetskibet.

II. Afgang for Søfarende.

Til § 19. Commissionen har i de indledende Betragtninger (S. 157 ff.) udtalt, at den anseer det for at være saavel i Marinens som i det Almindeliges Interesse, at Afgang til Officiersstanden aabnes for unge Mennesker, der alt have betraadt de Søfarendes Bane, naar de, i Forbindelse med en god Opdragelse, besidde Evner til at tilegne sig de Kundskaber og Færdigheder, der ikke kunne undværes hos de Mænd, som skulle udgjøre Stammen for Marinens Befalingsmænd i Krig og udføre Statens Sotjeneste i Fred. Tillige er der (S. 169 ff.) handlet om Nødvendigheden af at indrømme slige Søfarende en noget tidligere Agangsalder og en særskilt theoretisk Prøve, hvorved Fordringerne til Skolekundskaber i visse Fag kunde nedsættes. Paa den anden Side maae derimod Fordringerne til Søfarten stilles saaledes, at denne kan betragtes som en virkelig Uddannelse for og Indøvelse i Skibet, for at denne Antagelsesmaade ei skal blive en let Sidevei for mindre Begavede til at skaffe sig Afgang til Orlogsskolen. Disse Hensyn have bestemt Commissionen til at fastsætte en Fart af 18 Maanedere i dansk Seilskib, efter det fyldte 14de Aar. 14 Aars Alderen er sat som Betingelse, da det først er efter den, at der kan gøres Regning paa, at Søfarten kan bære Frugter, idet Legemets Udvikling først nu tillader at deeltage væsentlig i Skibets Tjeneste. En Søfart af 18 Maanedere ansees endvidere for en passende Væretid; Commissionen antager, at den ved tilfældig Stilleliggen kan medtage en Tid af 2 Aar. Fremdeles maa man tage i Betragtning, at Søfarten sædvanlig først begynder i en Alder af 15—16 Aar, og at det endog er ønskeligt at de Bedkommende ei have begyndt at fare tidligere, for at de forud kunne have haft Tid til at erhverve gode Skolekundskaber, samt at de, efter at have præsteret den omhandlede Fart, endnu maae have nogen Tid til at

forberede sig til den theoretiske Afgangsprøve. I Betragtning heraf har Commissionen fundet, at Afgangsalderen bør udstrækkes saavidt, at de endnu kunne stedes til Prøve i det Aar, ved hvis Begyndelse de fylde 18 Aar. Commissionen har meent, at den omhandlede Fart bør have fundet Sted med Seilskib, da Dampskibsfart mindre er skikket til at danne Seemænd, men har antaget, at man kunde indskrænke det anførte Tal af 18 Maaneder, som foreslaaet, naar Søfarten frembød længere oversøes Rejser.

Hvad Drlogsfart angaaer, da har Commissionen ei villet fremhæve den nærmere, da man antager, at det ei bør medføre nogen Indskrænkning i Fartens Varighed, hvad enten den har været foretaget med et Krigsskib eller med et Handelskib. Paa den anden Side anseer Commissionen det for ikke usandsynligt, at blandt Andre ogsaa flinke Lærlinge i Matros- eller Artillericorpsjerne, paa hvis Anlæg Opmærksomheden maatte være bleven henvendt paa en længere Søtour, ville finde Anvisning og Understøttelse til at fyldestgiøre Betingelserne for unge Søfarendes Indtrædelse i Drlogsskolen.

Anmeldelse, Syning og Indskrivning.

Til §§ 20, 21 og 22. Commissionen kan i alt Bæsentligt henholde sig til sine Bemærkninger om §§ 3, 4 og 5, der indeholde omtrent de samme Bestemmelser, lempede efter Betingelserne for den almindelige Afgangsprøve.

Afgangsprøve for Søfarende.

Til § 23. Der kunde rejses Tvivl om, hvorvidt en practisk Prøve ombord var nødvendig for Aspiranter, der alt have faret tilsøes i længere Tid. Commissionen har imidlertid antaget, at en saadan bør foretages, da det var muligt, at Nogen kunde have faret i 18 Maaneder, uden derfor at besidde noget særdeles Kald for Søen, og da det desuden, om flere fremstille sig end det Tal, der kan antages, kommer an paa at vælge dem, der ere de Dygtigste.

1. Afgangsprøve ifland.

Til § 25. Jevnfor Bemærkningerne til § 8.

Til § 26. Commissionen har, ved Bestemmelsen af Fordringerne til Afgangsprøven ifland, fulgt den i Anledning af § 9 og tidligere udtalte Grundsætning, at stille Fordringerne under en almindelig Form, uden at bestemme, hvilke Læremidler der skulle være benyttede; alene i Mathematik har den afvejet derfra, da dette vil lette Aspiranternes Fremgang paa Akademiet.

I Overeensstemmelse med de i de indledende Betragtninger (S. 169 ff.) udviklede Grundsætninger har man anseet det for rigtigt at nedsætte Fordringerne i Mathematik noget, for at Aspiranterne ei skulle behøve en altfor lang Tid til at forberede sig, og det er af samme Grund fundet nødvendigt at nedsætte Fordringerne i de fremmede Sprog, samt i Historie og Geographi. Naturlæren er aldeles udeladt, og Fordringerne i Tegning ere noget nedsatte.

Ved Bestemmelsen af hvormegit Fordringerne i de nævnte Fag skulde nedsættes, har Commissionen holdt sig til hvad der vilde kunne opnaaes i disse Fag, dersom man tænkte sig Underviisningen afsluttet i de høiere Mellemklasser af en Realskole.

Det er imidlertid ikke Commissionens Mening, at Aspiranternes hele Maal af Skoledannelse skulde være betegnet ved Fordringerne til den theoretiske Afgangsprøve, men den antager, at den paatænkte Indretning med Afgang for unge Søfarende vilde bortfalde af sig selv, dersom man stillede høiere Fordringer i disse mange forskiellige Fag, og den mener, at naar tidligere Kundskab er opfrisket i den angivne Grad, vil Aspiranten meget godt kunne følge Underviisningen paa Akademiet. De der ikke tidligere have nydt en god Underviisning, ville desuden ei være istand til at gienemgaae Akademiet i den bestemte Tid, med mindre de ere særdeles begavede.

Erfaring maa senere vise, om Fordringerne ved denne Prøve uden Skade kunde stilles høiere.

Til § 27. Jevnfor Bemærkningerne til § 10.

2. Prøvetogt.

Til §§ 28 og 29. Angaaende Prøvetogtet, henholder Commissionen sig til sine Bemærkninger til §§ 11—14 og 16.

Til § 30. For Aspiranter af de Søfarendes Linie er den høieste Character ved Prøven ombord sat, ikke, som de andre, lig Trediedelen — men lig Halvdelen — af den høieste Character, som kan opnaaes ved den theoretiske Prøve. Dette ansees for rigtigt, naar hensees til, at det, der udmærker disse Aspiranter, er den tidligere Søfart, der saaledes baade bør give Anledning til at bedømme deres practiske Dygtighed strengere og til at give den en større Indflydelse paa deres Antagelse.

Rækkefølge for Antagelsen; Kbhysprøve.

Til § 31. Jevnfor Bemærkningerne til § 17.

Til § 32. Da disse Aspiranter nødvendig ere en Deel ældre end de, der samtidig med dem blive Cadetter uden tidligere at have faret, ansees det passende at give dem Leilighed til at opnaae en højere Stilling, der vil sætte dem i et rigtigere Forhold, naar de det næste Aar udgaae med Cadetflibet som Cadetter.

Omprøve.

Til § 33. Jevnfor Bemærkningerne til § 18.

III. Antagelse til Søcadet.

Til § 34. Ved at foreslaae Aspiranter, af de Søfarendes Linie, antagne i et Antal af omtrent en Trediedeel af det hele Antal, har Commissionen taget i Betragtning, at en ny Foranstaltning, naar man vil underkaste den Erfaringens Prøvelse, helst bør indordnes saaledes i det Bestaaende, at den hverken staaer som en reen Undtagelse eller fra først af stilles fuldkommen lige med det, der har Hævd og Erfaring for sig. Det er muligt, at der vil fremstille sig meget Faa af de unge Søfarendes Række; skulde Tallet derimod blive stort, og deres Fremgang ved Drilsskolen havde dem en overlegen Stilling, da kan man let gaae over til et andet For-

hold, saa at denne i og for sig naturlige Antagelsesmaade muligt endog i Tiden blev den sædvanlige.

Medens af 4 ledige Pladser kun 1 bliver for de Søfarende, har man derimod meent, at af 5 Pladser burde de 2 være dem forbeholdte, fordi Forholdet ellers vilde stille sig altfor ugunstigt for den nye Afgangslinie, idet der sandsynligviis meget hyppig vil blive netop 5 ledige Pladser at besætte.

Til § 34 b. Mindretallet har ved sit Forslag om Erlægelsen af de 100 Rbd. støttet sig til, at det stedse er gavnligt for den, der uddannes til Officier, at erholde en saadan Sum til Hjælp ved sin Udrustning, samt at, naar Indbetalingen frafaldes, vilde dette medføre, at Sønner af Søofficierer fremtidig vilde komme til at miste den Sum af 100 Rbd., de nu modtage, naar de udnævnes til Officerer, hvilket saaledes vilde foranledige Tabet af et Agrement, hvorpaa Staten har Hævd.

Commissionens Fleertal har imidlertid anseet det for rigtigt at frafalde denne Indskrivningssum, da den, saaledes som Forholdene have udviklet sig, blot kan betragtes som et Depositum, der stedse tilbagebetales selv dem, der forlade Akademiet uden at blive Officierer. Med Hensyn til at Staten skulde komme til at tabe en hidtil nydt Fordeel, da er dette i alt Fald ikke nogen umiddelbar Følge af at Indskrivningssummen bortfalder.

Motiver

til

B. Bestemmelser om Orlogsskolens Indretning.

Til § 35. Commissionen skal her forudskikke den Bemærkning, at de foreslaaede Bestemmelser kun, som Paragraphen udtrykker det, kunne betragtes som Grundtræk for Skolens Ordning.

De af de bestaaende Indretninger ved Academiet, som ikke stride mod disse Grundtræk, har man derfor antaget at ville vedblive at bestaae, eller troet at burde overlade det til Cadetchefens mere i Detail gaaende Omsorg for Skolens Ordning, at see dem forandrede, dersom det behøves.

De foreslaaede indgribende Forandringer i Udgangspunkt og Plan for Ordningen give Anledning til at ombuette Navnet „Escadetacademi“ med et andet og mere betegnende Navn, som „Søkrigsskole“ eller „Drlogsskole“; det sidste er valgt, fordi Ordet „Drlog“ efter Sprogbrugen paa eengang betegner Søkrig og den dertil sigtende Fart og Tjeneste.

I. Almindelige Bestemmelser.

Til §§ 36 og 37. Commissionen antager, at med den større forberedende Dannelse, som Cadetterne medbringe til Skolen, vil denne i Løbet af 4 Aar fuldkommen kunne bringe dem til samme Maal som det, hvortil de nu naae ved deres Afgang til Officier, og denne vil da stee omtrent i samme Giennemsnitsalder som nu.

Det bemærkes, at, naar Afgangen til Officier skal vedblive at være jevn, maa, paa Grund af den kortere Underviisningsstid, Antagelsen af nye Cadetter standses i 2 Aar ved Overgangen til den nye Ordning.

Da Planen om et kortere Ophold ved Skolen medfører, at Antallet af Søtogter bliver mindre, er det fundet nødvendigt, at foreslaae dem af een Maanedes længere Varighed. Naar Prøvetogtet medregnes, ville Cadetterne i 4 Aar have foretaget Søtourer af tilsammen 20 Maanedes Varighed, medens de ved Academiets nuværende Indretning kunne anslaaes til 21 Maaneder. En saa ringe Forskiel antager Man, at de noget længere Togter og den større Modenhed, hvormed Togterne begyndes, rigeligen ville kunne opveie. Det vil indsees, at der, med Hensyn til Øvelse i at commandere Manoeuvrer, vil kunne vindes $\frac{1}{3}$ mere end den Øvelse, der nu kan gives Enhver især, da Corpslets Størrelse

vil, som § 38 fastsætter, kunne indskrænkes til $\frac{2}{3}$ af den nuværende eller til 20 à 24 Cadetter.

Den større Udgift for Cadetskibet i 4 Maaneder, istedetfor nu i 3, har Commissionen ikke undladt at tage i tilhørlig Betragtning. Hvad Kostpengene for Cadetterne selv angaaer, da ville de for det mindre Antal, uagtet de 4 Maaneder, blive $\frac{1}{3}$ eller 360 Rbd. mindre aarlig end nu; hvad derimod Skibets øvrige Omkostninger, som derved blive større, angaaer, da maa Commissionen henlede Ministeriets Opmærksomhed paa, hvad der allerede i Indledningen er anført, at det ikke er Cadetterne alene, der nyde Godt af den længere Øvelse tilsees, men at Skibets Officierer, Underofficierer og Mandskab ligeledes deeltage i denne ogsaa for dem nødvendige Øvelse. Ved Academiets Ordning med et Antal Cadetter $\frac{1}{3}$ mindre end nu og med 1 Maaned kortere Underviisning iland, er det at formode, at flere Besparselser, om ogsaa kun af ringere Betydning, som færre Cadetofficierer, Lærere o. d., ville kunne skee.

Det har været foreslaact i Commissionen af et Medlem, at indstille Cadetskibstogtet til at begynde den 1ste Juli og ende den 31te October, hvorved saavel Cadetterne som Skibets Officierer, Underofficierer og Mandskab havde Leilighed til i den stormfulde October Maaned at see udøvet og lære større Sømandsdygtighed, og hvorved Balget til Cadet af dem, der følte størst Kald og Lyst til Søen, blev saameget sikrere. Den Indvending, som med Rette kunde gøres mod et saadant Efteraarstogt med det nærværende Cadetcorps, den, at Cadetterne vilde komme til at mangle den nødvendige Leilighed til Øvelse i Manoeuvrer, vilde her bortfalde, hvor det mindre Corps af 24 Cadetter i de 3 Maaneder Juli, August og September kunde i 4 Mar hver især erholde samme Leilighed til Øvelse i Manoeuvrer som det nuværende Corps af 36 Cadetter, i de 3 Maaneder Mai, Juni og Juli i 6 Mar.

Commissionens øvrige Medlemmer have imidlertid ikke ittraadt dette Forslag paa Grund af den Uvirkomhed, hvori Cadet-

terne vilde blive holdte, maaskee med Undtagelse af Qvartercheferne, naar Nætterne vare lange og Veiret uroligt, da dette vilde føre med sig, at Cadetterne hverken kunde manoeuvrere, undervises eller paa anden nyttig og passende Maade besticæstiges; heraf vilde følge Lediggang, som det er at befrygte vilde drage med sig Onder, der ikke kunne opveies af den større Erfaring, Efteraarstogtet skulde bibringe. Cadetsskibet vilde saaledes, naar man henlagde Togtet til den nævnte Aarstid, vel afgive mere Øvelse for Officierer og Mandskab, men derimod for en stor Deel tabe sit Præg som Skolestib.

Til § 38. Antallet af 20 til 24 Cadetter vil med et fire-aarigt Cursus stemme med den hidtilværende aarlige Afgang af 5 til 6.

Til § 39. Commissionen har formeent, at det i flere Henseender vilde være rigtigt, at Cadetterne vare deelte i 2 Classer, navnlig naar det i Tilfælde, som i den sidste Krig, bliver nødvendigt at commandere Cadetterne med de forskiellige Skibe, og Inddelingen er derfor skeet saaledes, at Cadetter af 1ste Classe kunde forrette Officiers-Tjeneste. Ved Bestemmelsen af deres Gage, naar de gjøre Tjeneste som udkommanderede paa andre Krigsskibe end Cadetsskibet, vil denne Glasfeinddeling afgive en naturlig Adskillelse.

Man har, uagtet Corpsets ringere Styrke, beholdt 6 Underofficierer, for at Ingen letteligen skulde være nødt til at blive staaende for at forrette Tjeneste som saadan, og tillige fordi Man ikke finder det rigtigt, at Cadetterne ombord gaar i færre end 6 Qvarterer, da de derved vilde savne Tid til andre Øvelser og Arbejder. Qvarterchefs Tjenesten, som er en vigtig Øvelse, vil nu, ligesom hidtil, i Reglen være udført af Enhver, som udnævnes til Officier. At de paa Provetogt medtagne Aspiranter nu forøge Antallet paa hvert Qvarter med omtrent 2, bør heller ikke lades ude af Betragtning, da det større Antal Cadetter paa Qvarteret nødvendigviis formindsker Tjenesten for Enhver især.

Da Underofficiererne og endeel af Cadetterne tidligere have

haft Bolig paa Akademiet, har det været under Forhandling i Commissionen, hvorvidt det maatte ansees i Tjenestens og de unge Menneskers Tarv at gienoptage denne Indretning. Commissionen er imidlertid af den eenstemmige Overbeviisning, at det er meget gavnligt, at denne Foranstaltning er bleven hævet, da der blandt et Antal unge Mennesker, som i den vanskelige Overgangsalder unddrages Paavirkning af et Familieliv, og neppe kunne stilles under det fornødne Tilsyn, let indsniger sig en Tone, der kan virke høist skadelig paa Enkelte iblandt dem.

Til §§ 40 og 41. Da Staten med betydelig Bekostning lader Cadetterne opdrage, anseer Commissionen det ikke rigtigt, at denne Bekostning udstrækkes saavidt, at Forældrene fritages for det Opdragelsen ellers almindeligt koster. Man finder derfor, at der med Billighed kan fordres 5 Rbd. maanedlig for Underviisningen, og at Cadetterne selv bør anskaffe sig deres Mundering. Det forekommer Commissionen, at den frie Underviisning og Mundering, foruden den ikke ringe Udgift for Staten, endnu kan have den skadelige Følge, at man, idet man beforder Udgangen til Officiersstanden ved: at giøre Stillingen paa Akademiet selv mere tiltrækkende, udsætter sig for en Tilstrømning, der mindre har det egentlige Formaal, end en for Forældrene lidet bekostelig Opdragelse for Die. Denne Betragtning vinder saameget mere i Vægt, da Man har stræbt efter at sætte Fordringerne til Udgangsprøven saa almindelige, at ingen foregaaende kostbar Forberedelse bliver nødvendig.

I Lighed med hvad der finder Sted ved andre offentlige Bæreanstalter har man anseet det rigtigt, at der gaves Fripladser ved Orlogskolen, hvorved den Flittige og Dygtige, der var i mindre gode Kaar, kunde understøttes. Antallet har man troet passende at kunne ansætte til 4 eller 6. At man har indrømmet Søofficerers Børn fortrinlig Adkomst hertil, er fordi der hos disse, naar de giennem den sællede Udgangsprøve have banet sig Vej til Antagelse, i Almindelighed tør forudsættes en tidlig næret Kiærlighed og Kiendskab til Søkrigerens Kald og derved en mere personlig

Tilknytning til Marinen, og fordi man maa erkiende, at det for Ingen kan være tungere end for Søofficeren, af Trang ikke at kunne faae sin Søn til at blive Søofficier.

Commiſſionen formener iøvrigt, at de nævnte Forandringer bør giennemføres med billigt Hensyn til dem, der allerede ere i Besiddelse af disse Goder.

Til § 42. Denne aarlige Bedømmelse, som Commiſſionen finder gavnlig og hensigtsmæssig, har Man, paa Grund af den kortere Tid, Cadetterne blive i Orlogskolen, og da den høiere Alder og større Modenhed, hvormed de indtræde i den, saameget tidligere kunne begrunde en Dom over deres Udvikling for Standen, anseet det rigtigt at lade begynde tidligere end det nu stær.

Til § 43. Da det kunde være muligt at ikke alle Prøver imellem Udgangs- og Afgangsprøven kunde afholdes offentlig, har man fundet det nødvendigt at gjøre dette almindelige Paabud betinget af Skolens Leilighed.

II. Underviisningen iland med dertil hørende Prøver.

Til § 44. Da de til almindelig Dannelse hørende Videnskaber tildeels kunne betragtes som afsluttede før Cadettens Indtrædelse i Orlogskolen, kan denne nu ordnes som en Fagskole, hvor Underviisningen hovedsaglig gaaer ud paa at meddele de for Søofficeren vigtige Kundskaber og Færdigheder.

Foruden Frihaandstegning, der efter Obergangsprøven maa, som mindre væsentlig, vige Pladsen for Retslære, har man af Fag, der nu findes ved Academiet, udeladt Religion, Skrivning og Regning, hvilke Fag Academiet ogsaa nu frafalder, naar Cadetterne rykke mere frem. Navnlig frafaldes Religionsunderviisning efter Confirmation. Ligesom den senere Antagelsesalder gjør det sandsynligt, at herefter kun ganske Enkelte efter Antagelsen ville have at forberede sig til Confirmation, saa at der ikke længer er Anledning til en særskilt Religionsunderviisning for Uconfirmerede, har Commiſſionen heller ikke fundet det rigtigt at indføre Religion som et almindeligt Fag, endfige at gjøre det til en Examensgjenstand.

Derimod vilde den finde det ønskeligt, om de, der personlig skulle lede Cadetternes Udvikling, sørgede for at der, om muligt, indenfor den sædvanlige Underviisningstid, meddeeltes en Udsigt over Kirkens Historie og de forskellige Troessamfund, eller en lignende fortsat Religionsunderviisning, saaledes at Cadetterne frivillig kunde deeltage, medens de, der ikke ønskede at tage Deel, vare beskæftigede paa anden Maade. En særlig Opfordring hertil ligger i de Forhold, hvorunder de sælles Andagtsøvelser ere stillede paa et Krigsskib. Som en Gienstand, der ligeledes maa anbefales til Cadetcheferens Opmærksomhed, skal Commissionen nævne Underviisning i Sang for dem der have Anlæg, (s. Ex. paa Søtogtet), og gaaer derefter over til at omhandle de Fag, hvori Alle skulle undervises og aflægge Prøve.

I Mathematik, Navigation og Artilleri er ei tilfigtet væsentlig mere, end hvad Akademiet nu stræber at naae.

Underviisning i Naturlære bør ledes til et saadant Punkt, at Dampmaskinkeren kan foredrages nogenlunde fuldstændigt, samt at Eleverne kunne kiende de mechaniske Grundsætninger, der høre til Bedømmelsen af en Skibstegning, navnlig med Hensyn til Beliggenheden af de Centrer, hvormed Skibets Stivhed og Dreieevne staae i Forbindelse.

Geometrisk Tegning er stillet som et særskilt Fag, hvori Færdighed maa ansees af væsentlig Nytte for Officieren. Commissionen formener, at der bør ydes Skibstegning og Tegning af Maskindele samme Opmærksomhed, som nu skænkes Artillerigienstande.

Historie er adskilt fra Geographi, for at der kan ydes hvert af disse Fag den Opmærksomhed, det fortjener. Commissionen har antaget, at den elementaire Underviisning i disse Fag bør ansees for at være sluttet, og at Underviisningen derfor bør gaae i en mere anendt Retning, beregnet paa den dannede Sømand.

Dansk, hvortil er henført Kiendskab til svensk Sprog og Litteratur, som ikke bør savnes Kiendskab om; Fædrelandets ældre og nyere Litteratur kan paa mange Maader gøres frugtbar for Dan-

nelsen. At udtrykke sig rigtig og let i sit Moderemaal er en Nødvendighed for Forretningsmanden og en af de første Fordringer til den dannede Mand.

De fremmede Sprog anseer Commissionen nærmest bør læres med Hensyn til praktisk Anvendelse. Man antager saaledes, at det, hvad Fransk angaaer, især er af Bigtighed at kunne udtrykke sig skriftlig i dette Sprog, som det almindeligt antagne Skriftsprog imellem fremmede Nationer, uden at man dog har fundet denne Bemærkning vigtig nok til at fremsætte den i Bestemmelserne som en Fordring ved Prøverne.

Retslære, der er ansat for 1ste Klasse, anseer Commissionen for at være af megen Nytte, ja endog i mange Tilfælde nødvendig for Søofficiere, og den formener derfor, at der bør staaes Underviisningen heri fuld Opmærksomhed.

Underviisningen i Sømandskab er, ligesom hidtil, anseet nødvendig for at bøde paa Utilstrækkeligheden af den Underviisning, som heri kan gives ombord. For 1ste Klasse bør Søtaktiken medtages ved denne Underviisning.

Legems- og Vaabenøvelser ere tildeels nødvendige, tildeels af en saa gavnlig Virkning for Legemets Udvikling, at de ikke kunne eller bør savnes ved en Krigsskole. Da de ikke blive Gienstand for Prøve i Forbindelse med de øvrige Fag, og kun middelbart have Indflydelse paa Cadetternes Stilling tilføjes, vil der være Anledning for Chefen til af og til at prøve Udbyttet af denne Underviisning.

Til § 45. Ligesom det nu i offentlige og private Skoler er fundet rigtigt at give Underviisningen i een samlet Tid, saaledes maa Commissionen ogsaa anse Fordelene herved for overveiende; den har tillige nedsat den daglige Underviisningstid fra 7 til 6 Timer, foruden Gymnasitimerne. Eleverne erholde derved mere Tid til at læse paa egen Haand og ved Selvvirksomhed arbejde sig frem i Fag, hvori de staae tilbage, eller trænge dybere ind i dem, der især tiltale dem. Underviisningen vinder ogsaa ved, at derved skriftlige Arbejder kunne udføres i Hjemmet. For at naa

dette Viemed, maa man følge den Grundsætning, kun at give 1 Time ad Gangen til hvert enkelt Fag, og Commissionen antager, at Underviisningen, især i saadanne Fag, hvor den er mundtlig, derved vinder i Livlighed; kun i Navigation, hvor skriftlige Opgavers Løsning udgjør den overveiende Deel af Underviisningen, og tildeels i Mathematik, anseer man det for rigtigt, at der vedblives med længere samlet Tid.

I den her nedenunder fremsatte Timetabel, har Commissionen fordeelt Tiden med Hensyn til Fagene's Vigtighed saavel som Underviisningsformen og Arbeidets Beslag mellem Skolen og Hjemmet, uden at den dog vil have denne Tabel anseet som nogen Rettefnor, men troer, at Chefen, efter Overlæg med Lærerne, bør herom gjøre Forslag.

Fagene.	Timer ugentlig.	
	2den Klasse.	1ste Klasse.
Mathematik	3	} 9
Navigation	8	
Artilleri	3	3
Naturkære	3	4
Dans	3	3
Engelsk	2	2
Fransk	2	2
Tyds	2	2
Historie	2	3
Geographi	2	2
Geometrisk Tegning	2	2
Frihaandstegning	2	-
Retkære	-	2
Somandskab	2	2
	36	36
Legemsøvelser	6	6
Tilsammen	42	42

For at gjøre den lange samlede Tid mindre besværlig, har man ansat 1 Time daglig til Begemsøvelser, som, saa meget som muligt, bør henlægges til den midterste Time, hvorved den aandelige Anstrengelse heldigst bliver brudt, og de nødvendige Friminutter mellem Timerne, som bør tages fra Underviisningstimerne, kunne gøres kortere.

Commissionen skal endnu bemærke, at den anseer det for rigtigt og gavnligt, at der ved Valget af Lærere i alle Fag, kun sees hen til Dygtighed, uden at tage i Betragtning om de ere Militaire eller Civile, samt at ingen Lærer gives fast kongelig Ansættelse.

1. Overgangsproven.

Til § 46. Ved Overveielser af, hvorledes Underviisningens Gang kunde være for Cadetterne, har det været under Forhandling, om man ikke, ligesom paa den militaire Høiskole, kunde lade den skee i 2 bestemte Classer, med Opflytnings- og Udgangsprøve hvert 2det Aar, hvortil da udfordredes, at Udgangen til Orlogsskolen ogsaa kun skete hvert 2det Aar. Men efter Commissionens Erfaring kunne de practiske Evner ombord, som nødvendig maae hævdes den første Plads til at blive Officier, ikke saaledes ventes udviklede hos Enhver i et bestemt Tidsrum, men hos Nogle i den tidlige, hos Andre i den sildigere Alder. Man fandt det derfor rigtigt at indrømme Cadetterne, at gjøre eet Togt mere end de fire Togter, som man antager almindelig vilde behøves for at erholde Duelighedsbeviis. Men, naar man tillod Cadetterne at gjøre 5 Togter som Cadet, maatte man ogsaa indrømme dem et femte Underviisningsaar i Land, da ellers Udgangsprøven, altsaa Landvidensskaberne, vilde, ved den faste Tidsgrændse, blive den meest afgjørende for at blive Officier. Man maatte altsaa opgive Tanken om at have egentlige Skoleclasser; thi til at have aarlige Opflytningsclasser var Corpsset for ringe, da Classer med saa faa Elever ikke kunne ansees gavnlige for Underviisningen. Ved at beholde det System for Underviisningens Ordning, som nu bruges paa Academiet, beholdt man ogsaa den skønne Grundsætning, der her altid

har gjort sig gjældende, den, at Flid og Dygtighed strax finder sin Belønning, ved Fremrykken i Videnskaben, og at Modenhed ikke, eller dog kun i ringe Grad, opholdes ved Tidsbestemmelsen for Examen. Med det fireaarige Cursus fandt man, at een Mellemprøve, hvis Fordringer vare ansatte efter hvad der kunde læres i de første 2 Aar, vilde være tilstrækkelig og passende; flere Prøver vilde kun, uden Nytte borttage Skolens Tid fra Underviisningen. Denne Prøve, — som man kaldte Overgangsprøven, fordi den er een af de 2 Fordringer, der kræves fyldestgjorte for at overgaae fra 2den Cadetclasse til 1ste, — fandt Man, burde indbefatte den fuldstændige Navigation, saavel for den fuldkomnere Brugbarhed af Cadetterne i 1ste Classe, naar de vare udkommanderede paa andre Skibe, som og fordi en Cadet, som havde bestaaet denne Prøve, men ikke opntaaede at blive Officier, kunde, naar han vilde fare med Handels-skibe, befries for at tage Styrmands-Examen, hvorom der da paa lovlig Maade maa gives Tilfagn. Navigationslærdommen blev saaledes bestemmende for det Maal, der kunde naaes i de andre Videnskaber.

Til § 47. Da Man (§ 50) fandt, at Cadetterne burde til Overgangsprøven bestaae i hvert Fag, har Man, for at gjøre dem denne Prøve lettere, deelt den i 3 Dele, ligesom det nu er Tilfældet. Cadetterne ville herved kunne gjøre raslere Fremgang i de Fag, hvori de ere meest hjemme. I 2den Deel er tilkommet Natural-lære og Frihaands-Tegning; Geometrisk Tegning vil, efter hvad der er yttret til § 44, blive at prøve i sin mere almindelige Anvendelse end nu. I 3die Deel er Tegning udeladt, hvori der ingen Underviisning gives i Skolen, og som man under denne Form maa ansee for affluttet med Udgangsprøven.

Til § 48. Man har ikke villet fastsætte flere end 2 Tidspunkter for Overgangsprøvens Afholdelse, da 4 Maaneder synes at være en passende og ikke for lang Tid til at erholde den Sikkerhed i erhvervede Kundskaber, som der behøves til Examen, og de mange Prøver borttage for meget af Underviisningstiden.

Commissionen skal ved denne Leilighed ytre, at det vilde være ønskeligt, at Orlogsskolens Prøver, saa meget som muligt, afholdtes udenfor Læsetiden, hvad der med den samlede Underviisningstid kan skee om Eftermiddagen, naar Lærerne gives noget Tillæg derfor, og det for Fremtiden betinges af dem.

Til § 49. Ved at fastsætte Charactererne for de enkelte Fag til Overgangsprøven, har man taget Hensyn til ethvert Fags Vigtighed og den Tid, der er givet det i Skolen. Navigation er der saaledes af begge disse Grunde givet den høie Character 8, Mathematik, Artilleri og Dansk, som vigtige Fag, givet en noget høiere Character end det almindelige Tal 3, og Geometrisk og Frihaands-Tegning, som nærbeslægtede Fordringer, givet hver Characteren 2.

Til § 50. Omendskiøndt man har fundet det rigtigt, at Orlogsskolen, efter at have ladet meddele Underviisning i omtrent 2 Aar, ved Overgangsprøven fordrer af Cadetterne en vis Grad af Kundskab i ethvert Fag, eller med andre Ord, fordrer, at de bestaae i ethvert Fag, saa har man dog sat Characteren herfor lavt, i Navigation til 2 og i alle de andre Fag til 1, for hellere, ved at fordrø i det Mindste det Halve af den højeste Sum i hver enkelt Deel, at gjøre den samme Grundsætning giældende, som før er omtalt, nemlig, mere at see paa Dygtighed i enkelte Retninger end paa middelmaadig Kundskab overalt.

Til §§ 51 og 52. Foruden den Lettelse ved Overgangsprøven, at den er deelt i 3 Dele, har man troet, ogsaa at kunne tillade Cadetterne at tage enkelte Fag om, indenfor den Grændse, som Bestemmelsen angiver. Men, da det ikke vilde være nogen Binding for Cadetten, dersom hans Underviisningstid paa Skolen skulde tilbringes med at gientage det Lærte, men derimod medføre Uregelmæssighed i Underviisningen og borttage Lærerens Tid, har Man fundet det rigtigt at lade en Saadan ogsaa i det paagældende Fag gaae frem med de Øvrige, og overlade til ham selv, ved Læsning udenfor Skolen, at forberede sig til ny Prøve.

Til § 53. Da man (§ 53) har bestemt, at Afgangsprøven senest skal være bestaaet efter 5 Aars Underviisning, er denne Paragraphs Bestemmelse en naturlig Følge deraf, da der ellers ikke vilde være tilstrækkelig Tid efter Overgangsprøven til Forberedelse til Afgangsprøven.

Til § 54. Det maa ansees for retfærdigt, at ved at bestemme Nummerfølgen for Cadetter, der ere i samme Klasse tilføjes, den, der tidligere end en anden har bestaaet Overgangsprøven, erholder nogen Forhøielse i Characteren for Mellemtiden, men Commissionen har troet at burde gjøre denne Forhøielse saa lav, at den ikke indeholdt en Opfordring for Cadetterne til at melde sig for tidlig til Prøven uden at besidde tilbørlig Modenhed dertil.

3. Afgangsprøven.

Til § 56. Ved de her ansatte Characterer har man fulgt samme Grundsætning, som er nævnt til § 49; Man skal kun bemærke, at man har fundet det rigtigt at nedsætte Characteren for Mathematik noget fra det høie Tal, som den nu har, fordi dette Tal synes at staae for høit efter Omfanget af det Bælte, i Forhold til de andre Videnskaber, og fordi den mathematiske Evne tillige gjør sig gjældende i flere andre Fag.

Til § 57. Ved Bestemmelsen af hvad der hører til at bestaae Afgangsprøven, ligge de samme Anstuelser til Grund, som ved Udgangsprøven er udviklet til § 10, da det for den, der udtædter fra Skolen i Livet, især er af Betydning, at hans Dygtighed er fremherskende i enkelte Retninger, og da navnlig i saadanne, der ere de vigtigste for hans Stilling. Man har derfor som det Mindste fordret den halve Hovedsum foruden den ringest antagelige Grad af Kundskab i de nødvendigeste Fag, hvorimod Man har antaget Prøven for bestaaet, om Examinanden viste en endnu ringere Grad af Kundskab i: Geometrisk Tegning, Historie eller Geographi, et af de fremmede Sprog og Retsskære.

Til § 58. Man har til § 46 anført Grunden, hvorfor man har troet at burde indrømme Cadetterne eet Aar mere end

de for at giennemgaae Skolen i Almindelighed for nødvendig anseete 4 Aar. At give dem en endnu større Frist, vilde, efter Commissionens Mening, kun være at gjøre det muligt, med maadelige Gvner omsider at blive Officier. Commissionen formener imidlertid, at Sygdom eller anden utilregnelig Forhindring i at deeltage i Cadetternes Underviisning for en noget længere Tid, maa kunne forstaafe Udvidelse af de her eller andetsteds nævnte Grændser, men dette bliver da at bedømme for hvert enkelt Tilfælde.

Til § 59. Commissionen maa ansee det for modsigende at forlange, at en Cadet skal tage en Prøve om, hvorved han een gang er blevet erklæret for moden, ligegyldig i hvad Grad, og det maa antages, at kun Ønsket, at see en saadan Cadet bestickstiget, har frembragt den Synderlighed, at Cadetter have maattet tage den decisive Examen een, ja flere Gange om. Det er et Spørgsmaal, om ikke Cadetten snarere taber end vinder i Kundskab herved; thi Intet er mere sløvende end idelig at gientage det man allerede kan. Anderledes forholder det sig med at lade det bero paa ham selv, om han vil tage Prøven om. Denne naturlige Frihed, at stræbe at forbedre sin Stilling, er agtet ved alle offentlige Examinere, og Følgerne af Omlæsen i dette Tilfælde ville i Almindelighed være gavnlige; thi det er rimeligt at antage, at kun Følelsen af, at den Modenhed i Videnskaberne, han havde ved den bestaaede Prøve, ikke har staaet i Forhold til hans Gvner, vil kunne bevæge ham til at tage Prøven om, og hans Tid er da ikke spildt ved Omlæsningen, han kan virkelig erhverve bedre Indsigter og Kundskaber. For paa en nyttig Maade at bestickstige en Cadet, som har bestaaet Afgangsprøven og ikke ønsker at læse om, er det Man har foreslaaet ham ansat hos de forskiellige Fagmænd ved Orlogsbærstet, og Man har, ligesom i § 54, givet et Tillæg til hans Character for Afgangsprøven, dog med den heldige Forskiel, at Tillægget her afhænger af Arbejder af ham udførte i Mellemtiden. Tillægget er imidlertid ikke saa stort, at det vil kunne friste den, hvis Prøve i nogen synderlig Grad staaer

under hans Gyver, til ikke at tage den om. De anførte Arbejder, han skal fremlægge, formenes at kunne bestaae i Tegninger og Afhandlinger over det, der er ham paalagt at udføre eller følge ved Værftet, navnlig paa Constructionskammeret, ved Maskinværket, Artilleriet, Heberbanen o. d. l.

III. Underofficiers Tjeneste.

Til §§ 60 og 61. Omendstiondt denne Tjeneste, da Underofficiere baade er et befalende og adlydende Led i den militaire Kiæde, har sin Vigtighed, saa ere de Handlinger, der skulle begrunde Dommen om den Paalidelighed og Takt, som Underofficiere lægger for Dagen, af en saa ringe Bestaafenhed, at Man — idet Man, ved at foreslaae, at enhver Cadet skal have udført denne Tjeneste med en bestemt ringeste Character, erkender dens Nødvendighed — finder, at Characteren herfor ikke bør have nogen synderlig Indflydelse paa Summen, der afgjør en Cadets Plads ved Ufgang til Officier. Man har derfor nedsat Characteren til 3, og det med saameget større Grund, som Man ved Duelighedsbeviiset ombord har forhøiet Characteren for „skillet til Officier“, under hvilken Rubrik den Paalidelighed og Takt, man her fordrer af Underofficiere, maa ansees indbefattet og være eller blive bedømt, vistnok under andre, men vigtigere Forhold.

Til § 62. Man har tilstedet en Underofficier at udføre Tjenesten om, endnu i 3 Maaneder, dersom han ikke har opnaaet Characteren 1 herfor, da man kan tænke sig sammenstødende Omstændigheder at have bidraget til, at han i en vis Periode ikke har vist den ønskelige Paalidelighed og Takt; men til at udstrække denne Tilladelse videre finder Commissionen ingen Anledning, da den Paagældende, naar det igien mislykkes, vistnok med Grund maa ansees for altfor sløv.

IV. Cadetstibstogter; Duelighedsbeviis.

Til § 63. Da Academiets Cursus er saa meget kortere, har Man fandet det nødvendigt at indskrænke Classerne tilføes,

som Cadetterne skulde giennemgaae, og det fandtes da efter Gienstandenes Bestaaffenhed naturligt at samle de 2 øverste Classer, Tilrætnings- og Ufrætningsclassen, til een Classe.

Til § 64. Allerede længere tilbage har man brugt, naar man vilde give en Cadet Tilladelse til, det næste Tozt at angive Gienstandene for den efterfølgende høiere Søclasse, men ikke havde fundet ham saa dygtig som Andre, der vare satte i 1ste Classe, da at sætte ham i 2den Classe med denne Tilladelse. Men dette, formener Commissionen, strider mod Begrebet af en 1ste eller øverste Classe, da dette Navn nødvendigvis alene kan betegne, at man derfra, enten slutter Underviisningen, eller gaaer over til nye Gienstande. Dersom man skulde finde en saadan Adskillelse nødvendig, maa Man heller sætte den Paagiældende i en 1ste Classe B.

Til § 65. Indstillingen til Afsted er her en nødvendig Følge af Bestemmelsen i § 68.

Til § 66. Ved den Besling, man har foreslaaet, med Hensyn til Duelighedsbeviiset, har man bestræbt sig for, saa tydeligt som muligt at tilkiendegive hvad der egentlig skal være Gienstand for Dommen i enhver Afdeling. „Skillet til Officier“ har Man, omendskiøndt Dommen beroer paa et almindeligt Skøn over Anlæg og Modenhed til at blive Officier, fundet at burde give en Overbægt over hver af de andre Afdelinger, da den er af saa stor Bigtighed.

Til § 67. Betingelserne for at erholde Duelighedsbeviis ere overeensstemmende med det, der er fastsat for de andre Prøver. At her ikke kan tillades Mangel paa Dygtighed i nogen Afdeling er indlysende.

Til § 68. See Motiverne til § 46.

Til § 69. Commissionen formener, at en Cadet efter opnaaet Duelighedsbeviis har en rigtigere Stilling i et andet Skib end i Cadetsskibet. Omendskiøndt han maa forrette Officiærtjeneste i Cadetsskibet, og er erklæret for moden til Officier, bliver han dog

ofte, da han er i Samling med de andre Cadetter, betragtet og behandlet som Cadet, hvad der gør hans Stilling tvetydig.

Ligesom den Cadet, der havde besøgt Værfterne, har Man ogsaa givet Denne, for Tøgtet, et Tillæg til hans Duelighedsbeviis af samme Størrelse som den Førstnævntes og beroende, ligesom hiins, paa hans Dygtighed og Udfærd.

V. Udnævnelse til Officier og Anciennetetsbestemmelse.

Til § 70. Commissionen kan ikke billige den Bestemmelse, som af og til har været taget, at den Cadet, som, efter at have fyldestgjort alle Academiets Fordringer, var udnævnt til Officier, endnu ikke havde sin Anciennetet bestemt, men kunde i visse Tilfælde erholde dem til Formænd, der i en sildigere Tid erklæredes modne til Officier, naar de da havde en høiere Character. Det forekommer Commissionen, at der i denne Fremgangsmaade ligger noget saa usikkert og modsigende og for den Paagiældende saa haardt, at den aldeles maa fraraade den. Ved ikke at tillade noget enkelt Fags Antagen efter Afgangsprøven og ved ikke at tillade mere end 5 Aars Underviisning ved Skolen, troer Man, at de vigtigste Grunde, der have foranlediget den nævnte Fremgangsmaade, ere hævede.

Efterat have indstillet og motiveret sit Forslag om Orlogsskolen's Tilgang og Ordning, gaaer Commissionen over til at fremsætte et lignende Forslag angaaende Søcadetacademiet under Forudsætning af Afgang som hidtil, i 12 til 14 Aars Alderen.

A. Bestemmelser om Afgang og Antagelse til Søcadet.

§ I. Søcadetcorpsset faaer sin Tilgang efter følgende Bestemmelser.

I. Afgang i en Giennemsnitsalder af 13 Aar.

§ II. De, som uden tidligere Søfart søge Afgang til Søcadetacademiet, maae fremstille sig til den almindelige Afgangsprøve i en Giennemsnitsalder af 13 Aar, saaledes at de, der indstille sig, maae den 1ste Mai samme Aar være 12 Aar gamle, og endnu ikke have fyldt det 14de Aar.

Anmeldelse, Syning og Indskrivning.

§ III. Den, som agter at underkaste sig den almindelige Afgangsprøve, har, senest een Maaned før Prøven afholdes, at indsende skriftlig Anmeldelse til Cadetchefen, med vedlagt Aldersattest og Vaccinationsattest, Attest for, indtil den sidste Tid at have nydt Underviisning i Religion, endvidere Attest for at have nydt Underviisning i Gymnastik, samt for at kunne svømme 200 Alen.

Dersom han har deeltaget i nogen Sotour, da meddeles ligeledes Oplysning om saadan Sotours Bessaffenhed og Varighed.

Endelig indsendes, samtidig med Anmeldelsen, en udførlig Angivelse af, i hvad Omfang og efter hvilke Læremidler han er underviist i de Fag, der skulle være Gienstand for Prøven.

§ IV. Dmtrent 14 Dage før Afgangsprøven skal afholdes, lader Cadetchefen de Anmeldte fremstille sig for en Commission, bestaaende af to Søofficierer og en Læge. — Denne Commission syner dem for at afgive Skøn, om de lide af Lunghørighed, Nærsynethed eller andre Legemsfeil.

Commissionens Beretning indsendes til Ministeriet, som derefter bestemmer, om nogen af de Anmeldte ikke kan stedes til Afgangsprøve.

§ V. Den, som stedes til Afgangsprøve, erlægger 5 Rbd. i Indskrivningspenge.

Den almindelige Afgangsprøve.

§ VI. Den almindelige Afgangsprøve bestaaer af en Afgangsprøve iland og et Prøvetogt med Cadetsskibet.

1. Afgangsprøve iland.

§ VII. Afgangsprøven iland afholdes aarlig, kort før Cadetsskibet skal afgaae.

§ VIII. Prøven er offentlig. Ved dens Ordning er at iagttage, at det ikke tilstedes Noget at afhøre den, i hvis Underviisning han har taget Deel i Løbet af det sidste Aar.

§ IX. Fordringerne ved Afgangsprøven ere:
 Dansk, mündtlig: Oplæsning; skriftlig: Gien-
 givelse af en forelæst Fortælling, (ved Bedømmelsen sees

hen til Fremstilling, sprogrigtigt Udtryk og Retskrivning, samt nogenlunde skønsom Brug af Stille tegn).

Lydsk, Fransk og Engelsk, mundtlig: Op- læsning og Oversættelse af en Læsebog, hvori opgives idetmindste 70 Sider; samme Prøve i et let Stykke af en forelagt Bog; i Forbindelse dermed prøves, hvorvidt det Vigtigste af Formlæren, navnlig Declination og Conjugation, er indøvet; skriftlig: en let Dictat, (en dansk Oversættelse af Stykket gives Examinanden ihænde).

Historie, mundtlig: Historiens vigtigste Begivenheder, efter en Maalestof som Rosob's eller Ingerslev's „Historiens vigtigste Begivenheder“, Mørk-Hansen's fortsatte Lærebog i Verdenshistorien o. d.

Geographi, mundtlig: Geographien efter en fortsatt Lærebog, som: Ingerslev's mindre, Thrige's o. d.

Naturhistorie, mundtlig: Kundskab om Dyrenes Liv og de mærkeligste Dyrefamilier.

Regning, skriftlig (med fælleds Opgaver): de fire Regningsarter i hele og brudne, ubenævnte og benævnte Tal; Regulabetri i hele Tal; Regning med Decimaler; mundtlig: samme Slags Regning i Hoved og paa Table.

Mathematik, mundtlig: Plangeometri; de geometriske Grundbegreber, Sætningerne om Trianglers Congruents, Perpendicularer, Paralleler, Vinklers Maal; (ved Overhøringen maa saavidt muligt prøves, om Examinanden har forstaaet disse Begreber og Sætninger).

Legning: lettere geometrisk Tegning og Frihaandstegning efter fritstaaende Gienstande af simpel Form.

Skrivning: dansk og latin Skrift; de skriftlige Arbejder tages i Betragtning ved Bedømmelsen.

§ X. Den høieste Character, som kan opnaaes i de forskjellige Fag, ansættes, i Dansk, Skrivning og Regning til 4, og i ethvert af de øvrige Fag til 3. Den største Sum, som kan opnaaes ved Afgangsprøven iland, bliver saaledes 36.

For at kunne stedes til Prøvetogt, maa den, der har underkastet sig Afgangsprøven iland, idetmindste have opnaaet Summen 18, som er Halvdelen af den største Sum, og endvidere mindst have opnaaet Characteren 1 i ethvert af efternævnte Fag, nemlig: Dansk, to af de tre fremmede Sprog, Historie, Geographi, Mathematik, Regning og Skrivning.

Characteren 1 bør tillægges den, der ved Prøven viser en ringe, dog ikke forkastelig Kundskab i det paa-gældende Fag.

2. Prøvetogt.

§ XI. De, som ifølge den opnaaede Sum have bestaaet Afgangsprøven iland bedst og kunne stedes til Prøvetogt, blive, efter Cadetchefens Indstilling, at medtage paa Cadetflibstogtet i et Antal af indtil dobbelt saa mange som i Henhold til § XXXIV, 3die Led, kunne ventes antagne til Cadetter efter at have bestaaet den „almindelige Afgangsprøve“.

§ XII. Om bord ere de under samme Disciplin som Cadetterne, fordeles paa Qvarterer med disse og gjøre Vagt med dem. De deeltage med Cadetterne i Øvelser og Undervisning, og i at commandere Gødt-

veirs-Manoeuvrer, naar de kunne gjøre Rede for Manoeuvrernes almindelige Gang.

§ XIII. Den Commission ombord, der har det Hverv at bedømme Cadetterne, skal ligeledes bedømme de til Prøve Medtages Anlæg for Standen.

Dommerne bør søge at forviise sig om, at de, der efter bestaaet Afgangsprøve blive at optage i Corpsset, have en god moralsk Character og ere i Besiddelse af de Sjæls- og Legems-Evner, der fortrinsviis ere vigtige for Standen.

De bør saaledes have Opmærksomheden henvendt paa, om de, der gjøre Prøvetogt, vise en god Opførsel, ere sanddru og oprigtige, ordentlige og opmærksomme, samt om de stræbe med Flid og Eftertanke at udføre hvad der paalægges dem.

Det bør ved gientagne Prøver undersøges, om de have et godt Syn, saa at de om Dagen tydelig kunne opfatte fjerne Gienstande, og ligeledes om de kunne skielne i Mørke, om de have en god Hørelse og en tydelig Stemme.

Det bør iagttages, om de ere usorfærbede, raske og liblige, om de med Lethed vænne sig til Solivet og snart føle sig hjemme i Skibet, om de ere meget tilbøjelige til Søsyge og om de lade sig forknytte af den, om de ere raske til at gaae tilveirs og ei lide af Hovedsvimmel.

Dommerne ville i det Hele have Opmærksomheden henvendt paa, om de, der gjøre Prøvetogt, vise naturligt Anlæg og Lust til Standen, saa at de med Lethed tilegne sig de Færdigheder og Kundskaber, der passe

for deres Alder og Kræfter; om de vise Tegn til Mod og Landsnærværelse, samt om de have Anlæg til Commando, forsaavidt som der maatte blive Leilighed til at prøve dette.

Derfom nogen af dem tidligere har været tilføes, maa den derved opnaaede Øvelse stielnes fra virkelige Anlæg for Standen.

§ XIV. Skibsofficiererne indgive ugentlig til Chefen Characterer for dem, som de i den forløbne Uge have havt under sig paa Vagt. Efter Udløbet af den første Maaned og siden hver Uge, samles Dommerne for at meddele hverandre deres Skøn om alle dem, der ere tagne til Prøve. Men da Hensigten med Proven alene er at bedømme disses Anlæg for Standen, som kan fremtræde efter kortere eller længere Tid, regnes de nævnte Skøn eller Characterer ikke med til den endelige Character.

Ved Enden af Logtet, forinden Rahytsprøve afholdes over Cadetterne, afgiver enhver af Dommerne sine Characterer over dem, der have gjort Prøvetogt; de heraf uddragne Middelcharacterer for enhver især udtrykke Commissionens Dom om deres Anlæg for Standen.

§ XV. Den høieste Character, der kan opnaaes ved Proven ombord, skal være 12, som er Trediedelen af den største Sum der kan opnaaes ved Afgangsprøven iland. For at der efter Prøvetogtet kan blive Spørgsmaal om Untagelse, udfordres idetmindste 6, som Halvdelen af den høieste Character.

§ XVI. For dem, som tages til Prøve ombord,

betales til Messen de samme Kostpenge som for Cadetterne. Heraf betaler Staten det Halve, den anden Halvdeel betales af deres Forældre eller Værger.

Rækkfølgen for Antagelsen.

§ XVII. Efter den Hovedsum, som udkommer ved at sammenlægge Charactererne ved Afgangsprøven og ved Prøven ombord, bestemmes den indbyrdes Rækkfølge for Antagelsen til Søcadet; dog kan kun saadanne antages, der idetmindste have opnaaet en Hovedsum af 30, som er Femottendebede af den største Hovedsum.

Omprøve.

§ XVIII. De, der efter Afgangsprøven iland, ei ere stede til Prøvetogt, eller som ei have opnaaet Antagelse til Søcadet, kunne atter fremstille sig, forsaavidt de ere indenfor den vedtagne høieste Aldersgrændse. De blive da i alle Henseender at behandle som de, der ei tidligere have indstillet sig, kun at de, der anden Gang deeltage i Prøvetogtet, betale de fulde Kostpenge.

II. Afgang for Søfarende.

§ XIX. Unge Søfarende kunne fremstille sig til en særskilt Afgangsprøve, senest i det Aar, i hvilket de fylde deres 18de Aar, naar de efter det fyldte 14de Aar have faret 18 Maaneder i dansk Seilskib —, hovedsagelig Naaseiler. Dog skal en Reise om Cap Horn ansees for fyldestgiørende uden Hensyn til Tidslængden. Ligeledes kan der eftergives indtil 3 Maaneder af de 18, naar der blandt Reiserne findes een, hvorved Linien er passeret, eller een til de vestindiske Farvande.

Anmeldelse, Syning og Indskrivning.

§ XX. Den, som agter at underkaste sig Afgangsprøven for Søfarende, har, senest en Maaned før Prøven afholdes, at indsende skriftlig Anmeldelse til Cadetchefen, med vedlagt Aldersattest og Vaccinationsattest, Attest for at være confirmeret eller paa tilsvarende Maade at have aflagt Prøve paa Kundskab i Religion, ligeledes Attest for at kunne svømme 200 Alen.

Der fremsendes endvidere Attester fra de Skibsførere, med hvem han har faret, eller lignende Beviisligheder, hvorefter kan bedømmes Udstrækning og Beskaffenhed af den Fart, hvori han har deeltaget, samt hans Forhold ombord.

Endelig indsendes, samtidig med Anmeldelsen, en udførlig Angivelse af, i hvad Omfang og efter hvilke Læremidler han er underviist i de Fag, der skulle være Gienstand for Prøven.

§ XXI. Omtrent 14 Dage før Afgangsprøven skal afholdes, lader Cadetchefen de Anmeldte fremstille sig for en Commission bestaaende af to Søofficerer og en Læge. Denne Commission syner dem for at afgive Skion, om de lide af Lunghørighed, Nærsynethed eller andre Legemsfeil.

Commissionens Beretning indsendes til Ministeriet, som derefter bestemmer, om Noget af de Anmeldte ikke kan stedes til Afgangsprøve.

§ XXII. Den, som stedes til Afgangsprøve, erlægger 5 Rbd. i Indskrivningspenge.

Afgangsprøven for Søfarende.

§ XXIII. Afgangsprøven for Søfarende bestaaer af en Afgangsprøve iland og et Prøvetogt med Cadet-skibet.

1. Afgangsprøve iland.

§ XXIV. Afgangsprøven iland afholdes aarlig, ført før Cadet-skibet skal afgaae.

§ XXV. Prøven er offentlig. Ved dens Ordning er at iagttage, at det ikke tilstædes Noget at afhøre den, i hvis Underviisning han har taget Deel i Løbet af det sidste Aar.

§ XXVI. Fordringerne ved Afgangsprøven ere: Dansk, skriftlig: 1, Afhandling over en Opgave, som falder indenfor den Forestillingskreds, Skolen og Livet kan have klaret; 2, Giengivelse af en længere Fortælling eller et Digt, som er forelæst.

Tydsck, Fransck og Engelsck, mundtlig: Op-læsning og Oversættelse af et let Stykke af en forelagt Bog; i Forbindelse dermed prøves, hvorvidt det Vigtigste af Formlæren, navnlig Declination og Conjugation, er indøvet; skriftlig: en let Dictat, (en dansk Oversættelse af Stykket gives Examinanden ihænde).

Historie, mundtlig: Historiens vigtigste Begivenheder, efter en Maalestof som Rosfod's, eller Ingerslev's „Historiens vigtigste Begivenheder“, Mørk-Hansen's kortsatte Lærebog i Verdenshistorien o. d. l.; Fædrelandshistorie efter en større Maalestof.

Geographi, mundtlig: efter en kortsatt Lærebog, som Ingerslev's mindre, Thyrige's o. d. l.

Mathematik, mundtlig: Plangeometri, indtil Væresætningerne om ligedannede Triangler, indbefattede (efter Academiets Værebog); skriftlig: practistif Anvendelse af det Ovenanførte, i forskiellige lettere Opgaver.

Navigation, mundtlig og skriftlig: Indledning og den terrestriske Deel (efter Academiets Værebog); herved prøves tillige Færdighed i Decimalregning, i Brugen af Logarithmer, i Opøsning af retvinklede Triangler og Kiendskab til de trigonometriske Sinier.

Regning, skriftlig: de fire Regningsarter og Regula de tri i hele og brudne Tal.

Tegning: lettere geometristif Tegning og Frihaandstegning efter fritstaaende Gienstande af simpel Form.

Skrivning: de indgivne Arbejder bedømte med Hensyn til Haandskrift og ordentlig Behandling.

(Forslag af Commissionens Medlem, Paludan).

§ XXVI b. Fordringerne ved Afgangsprøven for Søfarende stilles lige med Fordringerne ved Academiets 1ste Examen.

§ XXXVII. Den høieste Character som kan opnaaes i de forskiellige Fag, sættes, i Dansk til 4, i Tegning til 2, i Skrivning til 2 og i ethvert af de øvrige Fag til 3. Den største Sum, som kan opnaaes ved Afgangsprøven iland, bliver saaledes 32.

For at kunne stedes til Prøvetogt, maa den, der har underkastet sig Afgangsprøven iland, idetmindste have opnaaet Summen 16, som er Halvdelen af den største Sum, og endvidere mindst have opnaaet Cha-

acteren 1 i ethvert af de efternævnte Fag, nemlig: Dans, to af de fremmede Sprog, Historie, Geographi, Mathematik, Navigation, Regning og Skrivning.

Characteren 1 bør tillægges den, der ved Prøven viser en ringe, dog ikke forkastelig Kundskab i det paa-gældende Fag.

2. Prøvetogt.

§ XXVIII. De, som, ifølge den opnaaede Sum, have bestaaet Afgangsprøven iland bedst og kunne stedes til Prøvetogt, blive, efter Cadetchefens Indstilling, at medtage paa Cadetflibstogtet i et Antal af indtil dobbelt saamange, som, i Henhold til § XXXIV, tredie Led, kunne ventes antagne til Cadetter efter at have bestaaet Afgangsprøven for Søfarende.

§ XXIX. Paa Prøvetogtet iagttages, hvorvidt de ere udviklede og søvante i Forhold til deres tidligere Fart; forøvrigt gælde for dem de i §§ XII, XIII, XIV og XVI indeholdte Bestemmelser.

§ XXX. Den høieste Character, der kan opnaaes ved Prøven ombord, skal være 16, som er Halvdelen af den største Sum der kan opnaaes ved Afgangsprøven iland. For at der, efter Prøvetogtet, kan blive Spørgsmaal om Antagelse, udfordres idetmindste 8, som Halvdelen af den høieste Character.

Rækkefølge for Antagelsen. Rahrtsprøve.

§ XXXI. Efter den Hovedsum, som fremkommer ved at sammenlægge Charactererne ved Afgangsprøven iland og ved Prøven ombord, bestemmes den indbyrdes Rækkefølge for Antagelsen til Søcadet; dog kan kun saadanne

antages, der idetmindste have opnaaet en Hovedsum af 30, som er Fem Ottendebede af den største Hovedsum.

§ XXXII. Saa snart det, ifølge § XXXIV, andet og tredje Led, er afgjort, hvormange og hvilke af de Søfarendes Linie der ville blive indstillede til Antagelse, stedes disse til særskilt Rahytsprøve, efter hvis Udfald de, som blive antagne til Cadetter, sættes i Klasse tilføes.

Improve.

§ XXXIII. De, der efter Afgangsprøven iland, ei ere stede til Prøvetogt, eller som ei have opnaaet Antagelse til Søcadet, kunne atter fremstille sig, forsaavidt de ere indenfor den vedtagne høieste Aldersgrænse. — De blive da i alle Henseender at behandle som de, der ei tidligere have indstillet sig, kun at de, der andengang deeltage i Prøvetogtet, betale de fulde Kjøstpenge.

III. Antagelse til Søcadet.

§ XXXIV. Efterat Afgangsprøven iland samt Prøvetogtet er tilende og Charactererne opgjorte, holdes Rahytsprøve for Cadetterne, hvorefter afgjøres, hvor stor Tilgang Corpset behøver.

Af dem, der have bestaaet den almindelige Afgangsprøve (§ VI—XVI) eller Afgangsprøven for Søfarende (§ XXIII—XXX), indstilles til Antagelse, efter den i § XVII og § XXXI angivne Rækkefølge, saamange som behøves for at gjøre Søcadcetcorpsen fuldtalligt.

Forsaavidt Afgang søges fra begge Linier, bestemmes Forholdet imellem dem saaledes, at der, af de Sø-

farendes Linie, for at besætte 3 eller 4 Pladser, antages een, for 5, 6 eller 7, to, og naar flere Pladser maatte blive at besætte, da indtil en Trediedeel af det hele Antal, saaledes at Fordelen falder paa de Søfarendes Side, naar tre ei gaaer op.

(Forslag af et Mindretal: Seidelin og Paludan).

§ XXXIV b. Enhver der antages til Søcadet erlægger, ligesom hidtil ved Indskrivningen, og under samme Forbehold, en Sum af 100 Rbd.

B. Bestemmelser om Søcadetacademiets Ordning.

§ XXXV. Søcadetacademiet ordnes i det Hele taget paa samme Maade som hidtil, dog med følgende Forandringer.

Almindelige Bestemmelser.

§ XXXVI. Antallet af Cadetter bestemmes saaledes, at Officiercorpsset derved kan holdes fuldtalligt i den fastsatte Størrelse, hvortil for Tiden fordres et Antal af 30 Cadetter. De saakaldte Volonteurpladser hortfalde.

§ XXXVII. Cadetterne deles i 2 Classer. De, der have opnaaet at komme i første Undtveirs-klasse, samt have bestaaet 1ste Examen og dermed aflagt fuldstændig Prøve i Navigation, ere Cadetter af 1ste Klasse, de øvrige af 2den Klasse.

§ XXXVIII. De 6 Ældste af 1ste Klasse, der

udføre Underofficiertjeneste, erholde ingen Gage, men en Godtgjørelse til Skrivematerialier.

§ XXXIX. Cadetterne anskaffe selv den forefrevne Uniform, hvortil hører særskilte Riendetegn for Cadetter af 1ste Klasse og for Underofficierer.

§ XL. Cadetterne betale for Underviisningen iland og ombord 5 Rbd. maanedlig (60 Rbd. aarlig), hvilke erlægges, fra deres Antagelse til deres Afgang fra Akademiet.

Til Vettelse for flittige og ubemidlede Cadetter oprettes 8 Fripladser, som besættes af Ministeriet efter Cadetchefens Indstilling. Ved disses Besættelse bør Sønner af Søofficierer komme i fortrinlig Betragtning.

§ XLI. Underviisningen iland meddeles i samlet Tid af 7 Timer daglig, hvoraf 1 Time anvendes til Legemsøvelser. I intet Fag gives mere end 1 Time ad Gangen, undtagen i Navigation og Mathematik, forsaavidt skriftlige Udarbejdelser skulle udføres i Timen.

I Regning gives ugentlig 1 Times Underviisning, som tages fra Mathematiktimerne, indtil Cadetten har bestaaet Regne-Examen, hvorefter Proven i Regning bortfalder.

XLII. For dem, der ere antagne efter Afgangsprøven for Søfarende, afgives den befalede aarlige Bebyggelse, efterat de have deeltaget i et Søtogt som Cadet og to Aar i Underviisningen iland.

§ XLIII. Alle Prøver afholdes, saavidt Forholdene tillade det, offentlig.

1ste Examen.

§ XLIV. 1ste Examen omfatter den hele Navigation, og saameget af de neden anførte Fag, som almindeligviis kan være lært i den Tid Navigationsunderviisningen vil medtage. I Mathematik fordres idetmindste Plan-Geometri indtil Læren om ligedannede Triangler, indbefattet, samt endeel af Arithmetiken.

§ XLV. 1ste Examen kan tages i tre Dele, nemlig:

1ste Deel: Navigation og Mathematik.

2den Deel: Artilleri, geometrisk og Frihaands-Tegning.

3die Deel: Historie, Geographi, Dansk og de tre fremmede Sprog.

§ XLVI. 1ste Examen afholdes to Gange aarlig, nemlig i December og April. Til disse Tider kan enhver Cadet fremstille sig til hvilkensomhelst af Prøvens tre Dele.

§ XLVII. De høieste Characterer, som kunne opnaaes, ere følgende:

1ste Deel.

Mathematik 4

Navigation 8

— 12

2den Deel.

Artilleri 4

Geom. Tegning 2

Frihds. Tegning 2

— 8

Sæteris . . 20

Transport . . 20

3die Deel.

Historie 3

Geographi 3

Danst 4

Lybst 3

Fransst 3

Engelst 3

— 19

Største Hovedsum . . 39

§ XLVIII. For at bestaae 1ste Examen udfordres at have bestaaet saavel i ethvert enkelt Fag, som til enhver af Prøvens tre Dele.

For at bestaae i de enkelte Fag udfordres at have opnaaet i Navigation 2, i ethvert af de øvrige Fag 1; for at bestaae til en enkelt Deel udfordres at have opnaaet det Halve af denes største Sum.

§ XLIX. Den, der i et enkelt Fag ved Prøvens 2den Deel, eller i to Fag ved dens tredie Deel, ikke har bestaaet, men som desuagtet har opnaaet det Halve af den største Sum, kan tage saadanne Fag om særskilt. I alle andre Tilfælde kræves ny Prøve i hele den tilhørende Deel.

§ L. Den Cadet, der skal tage eet eller flere enkelte Fag om, gaaer desuagtet frem i Underviisningen med dem, der have bestaaet den tilhørende Deel af Prøven, og maa paa egen Haand forberede sig til Omprøve.

§ LI. For den Cadet, der har bestaaet 1ste Examen, forøges den opnaaede Hovedsum med $\frac{1}{2}$ for

hver senere forløben Maaned af Underviisningen iland. Den saaledes udkommende Sum tjener til enhver Tid til at bestemme Nummerfølgen blandt dem, der ere i samme Klasse tilføes.

2den Examen.

§ LII. Til 2den Examen fordbres i Mathematisk: Plan-Geometri, Stereometri og hele Algebra, og i de øvrige af nedenauførte Fag saameget, som almindeligvis kan være lært i den Tid, Mathematisk-Underviisningen vil medtage.

§ LIII. 2den Examen kan tages i tre Dele, nemlig:

1ste Deel: Mathematisk og Naturlære.

2den Deel: Artilleri, Geometrisk og Frihaands-tegning.

3die Deel: Historie, Geographi, Dansk og de tre fremmede Sprog.

§ LIV. De høieste Charakterer, som kunne opnåes, ere følgende:

1ste Deel:

Mathematisk	8
Naturlære	4
	12

2den Deel:

Artilleri	4
Geometrisk Tegning . .	2
Frihaands Tegning . .	2
	8

Udvalgte . . 20

Transport . . 20

3die Deel:

Historie 3

Geographi 3

Dansk 4

Lybsk 3

Fransk 3

Engelsk 3

19

Største Hovedsum . . 39

§ LV. For at bestaae 2den Examen udfordres at have bestaaet saavel i ethvert enkelt Fag, som til enhver af Provøns tre Dele.

For at bestaae i de enkelte Fag udfordres at have opnaaet i Mathematisk 2, i ethvert af de øvrige Fag 1; for at bestaae i en enkelt Deel udfordres at have opnaaet det Halve af dennes største Sum.

§ LVI. Iøvrigt gælder for 2den Examen de samme Bestemmelser, der ere anførte ved 1ste Examen i §§ XII, XV, XVI og XVIII.

Afgangsprøven.

§ LVII. Afgangsprøven afholdes hvert Aar i April Maaned, i alle Fag under Et.

De høieste Characterer, som kunne opnaaes, ere følgende:

Mathematisk 6

Navigation 5

Læseris . . 11

Transport . . .	11
Artilleri	4
Naturlære	4
Geometrisk Tegning . . .	2
Historie	3
Geographi	3
Dansk	4
Lyds	3
Fransk	3
Engelsk	3
Retslære	2
Største Sum . .	42

§ LVIII. For at bestaae Afgangsprøven udfordres at have opnaaet Summen 21, som er Halvdelen af den største Sum, og endvidere at have bestaaet i følgende Fag: Mathematisk, Navigation, Artilleri, Naturlære, Dansk, to af de fremmede Sprog og Historie eller Geographi. Er dette ikke opnaaet, maa den hele Afgangsprøve tages om.

For at bestaae i Mathematisk fordres 2, i Navigation 2, i ethvert af de øvrige Fag 1.

§ LIX. Den Cadet, der har bestaaet Afgangsprøven, men som ei ved det paafølgende Cadetskibstogt ansees for moden til Officier, er ikke forpligtet til at underkaste sig Afgangsprøven paany.

Dersom han ikke agter at tage denne Prøve om, staaer han ligesuldt under Academiets Tilsyn, men ansættes verelviis hos Fagmændene ved Orlogsværftet, for at uddannes yderligere i de forsiellige Retninger.

Hans Arbejder fremlægges, naar det næste Logt skal begynde, og efter disse, samt efter de Bidragsbyrd, der ere ham givne for Flid og Forhold, meddeles ham af Chefen en Character af indtil 4, som lægges til den Sum, han har opnaaet ved Afgangsprøven.

Underofficiers-Tjeneste.

§ LX. Underofficiers-Tjeneste udføres efter en af Chefen meddeelt Forskrift, og skal være udført af Enhver mindst i 3 Maaneder, før han kan udnævnes til Officier.

§ LXI. For den Paalidelighed og Taft han som Underofficier giver Prøve paa, tillægges ham af Chefen og Skoleofficiererne en Character af indtil 3, der bliver at medregne ved den endelige Opgiørelse, for at bestemme hans Plads mellem dem, der samtidig udnævnes til Officier.

§ LXII. For at kunne anbefales til at blive Officier, skal en Underofficier have opnaaet mindst Characteren 1 for denne Tjeneste. Har han ikke opnaaet Characteren 1, tilstaaes ham endnu tre Maanedre til at udføre Underofficiertjeneste.

Cadetskibstogter; Duelighedsbeviis.

§ LXIII. Hver af de fire Søclasser deles i tre Afdelinger. En Cadet maa have opnaaet at komme i den øverste Afdeling af en Søklasse, inden han kan opflyttes i den næste.

§ LXIV. Duelighedsbeviiset skal indeholde Dommerens Skion om, hvorvidt Cadetten, efter at have giennemt-

gaaet alle Søclasser, er moden til at forrette Lieutenants-tjeneste i et Krigsskib.

Det tilkiendes under følgende fire Afdelinger, hvis høieste Characterer ansættes saaledes:

Rundskab i Sømandsfaget . . . 9

Manoeuvrer 9

Bagter og Styrmandskunst . . . 9

Skiftet til Officier 12

Største Sum . . . 39

§ LXV. For at erholde Duelighedsbeviis udføres at have opnaaet Summen $19\frac{1}{2}$, som er Halvdelen af den største Sum, og endvidere at have opnaaet Trebiedelen af den høieste Character i enhver af de nævnte Afdelinger.

§ LXVI. Den Cadet, der har erholdt Duelighedsbeviis, men ikke bestaaet Afgangsprøve iland, bør, istedetfor at gjøre Logt med Cadetskibet, om muligt anbringes paa et andet Skib, der foretager et Sommertogt, eller paa Bagtskibet i Sundet, for at forrette Tjeneste som Officier, dog saaledes at han kommer tilbage til Academiet, naar Underviisningen der atter begynder.

Den Chef, under hvem han har været stillet, indsender til Ministeriet en Beretning om hans Forhold, hvilken meddeles Cadetchefen. Denne tildele ham herefter en Character af indtil 4, som lægges til den Sum, der er ham tilkiendt i Duelighedsbeviiset.

Indstilling til Afsted.

§ LXVII. Naar en Cadet, antaget ved den almindelige Afgangsprøve, ikke efter 3 Aars Underviisning har bestaaet 1ste Examen, efter 5 Aars Underviisning 2den Examen, efter 7 Aars Underviisning Afgangsprøven, eller ikke efter 3 Togter som Cadet, er kommen i 1ste Godtveirsklasse, efter 4 Togter i 1ste Ondtveirsklasse, eller efter 7 Togter har erholdt Duelighedsbeviis, indstilles han til Afsted.

Ligeledes: naar en Cadet, antaget efter Afgangsprøven for Søfarende, ikke efter 2 Aars Underviisning har bestaaet 1ste Examen, efter 4 Aars Underviisning 2den Examen, efter 5 Aars Underviisning Afgangsprøven, eller ikke efter 2 Togter som Cadet, er kommen i 1ste Godtveirsklasse, efter 3 Togter i 1ste Ondtveirsklasse, eller efter 5 Togter har erholdt Duelighedsbeviis, indstilles han til Afsted.

Udnævnelse til Søofficier, og Anciennetetsbestemmelse.

§ LXVIII. Naar en Cadet har opfyldt alle Academiets Fordringer, indstilles han af Cadetchefen til at udnævnes til Søofficier. Hans Anciennetet bestemmes efter Udnævnelsesdagen. Om flere udnævnes samme Dag, da bestemmes Rækkefølgen indbyrdes efter Hovedsummen af de ved de forskjellige Prøver af Enhver især opnaaede Charactersummer.

Motiver

til Bestemmelserne om Udgang til Söcädetacademiet i en Alder af 12 til 14 Åar og Academiets Ordning under denne Forudsætning.

De foregaaende Bestemmelser ere som oftest ordlydende de samme som for en Udgangsalder af 15½ Åar, og saaledes Grundene for dem enten givne ved disse eller i Indledningen. Man skal derfor her kun fremsætte Grundene for de Afvigelser, som forekomme.

A. Udgang og Antagelse til Söcädet.

Til § II. Da der med den yngre Udgangsalder ingen væsentlig Forandring sker ved Academiets nuværende Ordning, har Man ikke fundet Anledning til at foreslaae nogen Forandring af Navnet „Söcädet-Academi“.

Til § IX. Fordringerne ere satte efter det Standpunct, hvortil unge Mennesker paa 13 Åar i Almindelighed kunne antages at have naaet i Realskolerne eller ved en tilsvarende Privatunderviisning; dog er dette forstieelligt, idet de forstieellige Videnstaber ikke overalt fremdrives lige stærkt i den yngre Alder.

I de fremmede Sprog har Man hverken troet at burde indskrænke Prøven til en ubekendt Bog, hvorved den med Aspiranter i den Alder vilde blive altfor tilfældig, eller til den brugte Læsebog, hvorved de vilde fristes til en eenstidig og materiel Forberedelse, men Man har forenet begge Maader.

Naturhistorie er, omendstienet den ikke læres paa Academiet, medtaget, fordi den almindelig læres i Skolerne i den yngre Alder, og saaledes udgjør en Deel af den Kundskabsmasse, Examinanden besidder, og som det her kommer an paa at prøve for at bedømme hans Evner.

Underviisningsfag.	Tider ugentlig.		
	for 1ste Examen	for 2den Examen	for Afgangss- prøven.
Mathematisk	12	10	10
Navigation		-	
Artilleri	2	2	2
Naturlære	-	3	4
Geometrisk Tegning . .	2	2	2
Frihaandstegning . . .	2	2	-
Historie	4	4	4
Geographi			
Dansk	3	3	2
Tydske	2	2	2
Engelsk	2	3	3
Fransk	3	3	3
Skrivning	2	-	-
Retslære	-	-	2
Somandskab	2	2	2
	36	36	36
Regningsøvelser	6	6	6
Tilsammen	42	42	42

Til § XLIV. Omprøve i Regning har Man, overensstemmende med hvad der almindelig er antaget for Examinere, der een gang ere bestaaede, fundet, ikke burde skee, naar Fordringerne heri een gang vare fyldestgjorte. Det synes ogsaa, at en blot Repetition af disse i sig selv temmelig simple Fordringer afgiver et altfor let Middel til at vinde en ikke ubetydelig Hjælp til den Sum, hvormed den paagældende Deel af første eller anden Examen skal bestaaes.

Til § XLV. Da Naturlære ikke læres til 1ste Examen, findes den heller ikke blandt Fordringerne til denne Examen.

Ved 2den Examen skal Commissionen bemærke, at den ikke har fundet det rigtig, at Navigationen igien bliver prøvet ved denne Examen, da den lærte Mathematiks Anvendelse paa Navigationen rettest bliver Gienstand for Underviisningen til Afgangsprøven, ved hvilken da Navigationen kan og bør prøves med det nyt Tilkomne. Derimod er der til 2den Examen fordret Naturlære, hvori der, efter Commissionens Formening, mindst bør gives 3 Timers Underviisning ugentlig til denne Examen.

Til § LXIII. Man skal bemærke, at med det Antal af 6 Logter, som det antages Cadetterne i Almindelighed maae gjøre, har Man fundet det rigtig at beholde den nærværende Inddeling i 4 Sølasser.

Inddelingen i 4 Sølasser har Man ogsaa bibeholdt for dem der ere antagne efter Afgangsprøven for Søfarende, da det vilde være til Ulempe, naar een Inddeling af Sølasser fandt Sted for nogle Cadetter og en anden for andre.

Til § LXVII. Commissionen skal hertil bemærke, at den, idet den ved disse Bestemmelser har søgt at værne imod, at Nogen med daarlige Erner omsider skulde kunne blive Officier og stræbt at forebygge, at Staten længer end nødvendigt anvendte Dydragelse paa Saadanne, der ei kunne naae Maalet, dog antager at have givet en saa stor Frist over det, der almindeligt behøves, som det, paa Grund af Ernernes forskiellige Udvikling, med Billighed kan fordres.

Der staaer endnu tilbage for Commissionen at behandle det Spørgsmaal, hvortid de af Staten bekostede Indretninger til at danne unge Mennesker for Søofficerstanden maatte kunne gives frugtbringende for den private Sømandstand. Hertil er ogsaa som allerede anført, en særlig Opfordring i Ministeriets Skrivelser af 9de October og 29de November f. A., samt den med sidstnævnte tilsendte Skrivelse fra „Foreningen for Søfartens Fremme“.

Commissionen skal i Almindelighed bemærke, at medens der

ere visse Kundskaber og Færdigheder, der maae betragtes som fælleds for Orlogssømanden og Handelsømanden, ogsaa i de overordnede Stillingen, skille disse to beskæftede Fag sig i saa mange Henseender fra hinanden, at man ei vel kunde tænke sig en fælleds Værestalt, der vilde være lige hensigtsmæssig for begge. Hertil kommer, at Statens Forhold, med Hensyn til at lede Opdragelsen af Orlogssømand og Handelsømand, stiller sig høist forskielligt. Til Landets Søværn udtræves Søofficerer og, paa Grund af det særegne i de Fordringer der stilles til disse, et af Staten betkostet og bestyret Institut til deres Opdragelse. Handelsømandens Uddannelse er derimod en almeen borgerlig Sag, ved hvilken Staten, efter Commissionens Mening, blot bør træde til som ordnende og understøttende.

I Ministeriets Skrivelse af 9de Octbr. f. A., er antydnet en Maade at forbinde Uddannelsen til Søofficer og til Skibsfører, nemlig ved at forsøge Antallet af Cadetter en Deel ud over hvad der er fornødent for at holde Officiercorpsen fuldtalligt, og overlade til dem, der ei kunne finde Plads i Officiercorpsen, eller som fandtes mindre skikede dertil, at gaae over i Handelsømandstanden.

En saadan Foranstaltning kunde være gavnlig for Søetaten, forsaavidt som denne derved, endog paa Orlogsskolens øverste Trin, kunde udskyde saadanne unge Mænd, der, skjøndt de havde opfyldt billige Fordringer, endnu maatte staae tilbage i Dygtighed for andre Samtidige. Men dette kunde let have en Følge, der bragte det til at virke skadeligt istedetfor gavnligt. Det Uvisse i de unge Menneskers Stilling med Hensyn til hvorvidt de kunde opnaae at blive Officerer eller ei, og den Omstændighed, at dette muligt ei vilde finde sin Afgjørelse før de havde giennemgaaet den hele Fagdannelsen, vilde høist sandsynligt have tilfølgende, at Mange afholdt sig fra at gaae ind paa en Bane, om hvilken de ei kunde vide hvilket Maal den vilde føre dem til.

Den Betragtning gjør sig ogsaa gældende, at de, der vare udfødte fra Orlogsskolen, derved vilde bære et Mærke af at høre til de mindre Begavede, og det turde derfor ikke ventes, at de vilde

bringe nogen Anseelse med sig fra den Skole, hvor de havde anvendt saa lang Tid paa at lære noget, der ei kunde være dem til ligefrem Nytte i den Stilling, hvori de nu maatte gaae over, medens den havde berøvet dem Tid til at erhverve den Uddannelse og Erfaring, der er nødvendig for Handelsmanden. Et saadant Stempel af mindre Dygtighed kunde alene undgaaes, naar Antallet var saa stort, at det var de Færre som udtoges blandt dem til Officierer, saa at der ei længere blev Tale om at udstyde de Ringere, men at udvælge de Bedre. Men medens dette vilde fordre et saa stort Antal Cadetter, at Beføstningen ved Institutet vilde blive meget større end nu, vilde det paa den anden Side være end mindre sandsynligt, at Skolen vilde erholde saa stor Tilgang, eller af saaledes begavede unge Mennesker, som fornødent eller ønskeligt.

Bestyrelsen af „Foreningen for Søfartens Fremme“ har i sin Skrivelse anført, at forsaavidt som der med Søcadet-Academiet skulde forenes en Opdragelses Anstalt for private Søfolk, da vilde Eleverne kunne opdrages i Fællig i kortere eller længere Tid, saa langt som man meente, at de to Elementer kunde forenes. Den har imidlertid ei villet indlade sig videre paa at ytre nogen Mening om, hvorvidt en saadan Foranstaltning var gavnlig for nogen af Parterne.

Skulde man tænke sig en saadan Forbindelse, da burde den i al Fald ei fortsættes ud over den Tid, at Eleverne havde aflagt fuldstændig Prøve i Navigation, da den yderligere Underviisning, som særlig beregnet paa Søkrigeren, ei kan være af nogen væsentlig Nytte for Handelsmanden. Det vilde medføre en stærk Forøgelse i de lavere Classer af Skolen og betydelig forøge Beføstningen ved Søtogterne, saa meget mere som flere Øvelselskibe vare nødvendige for at Cadetterne kunde erholde ligesaamegen Uddannelse paa Søen som nu. Commissionen kan nemlig ikke gaae ind paa den Anskuelse, at der ved Skolen skulde være to Arter af Elever, hvoraf nogle alt fra Begyndelsen vare bestemte og særlig udpegede til at erholde en højere Uddannelse end Andre; Uensigtsmæssigheden heraf har alt viist sig i Norge, hvor Noget Bignende har

været prøvet. Men saaledes vilde denne Maade at forene Orlogss- og Handelssemands-Underviisning og Øvelser falde sammen med den nys fremsatte, kun at Forbindelsen afbrødes tidligere. Den vilde derfor tidligere medføre samme Ulemper, skøndt i mindre Grad.

Commissionen nævner saaledes den Anstuelse, at der for Tiden ei bør gøres noget Forsøg paa at opdrage Handelssemmænd i Forbindelse med Seecadettræ. Det vilde udfordre overordentlige Anstalter, dersom nogen væsentlig Deel af dem, der aarlig indvie sig til Solivet, skulde nyde godt deraf, eftersom der efter Middeltal af Mærene 1843—47, af Personer fødte i Kongeriget og Slesvig, aarlig fremstillede sig til Styrmandsexamen 230, af hvilke tillige 56 toge Længeøexamen.

Da, efter det Foregaaende, en Optagelse af vordende Handelssemmænd i Orlogsskolen, under hvilkensomhelst Form, efter vor Mening, vil være mindre gavnlig for begge Parter og medføre betydelige Omkostninger, antages det for langt mere gavnligt, for at bevirke en heiere Dannelselse for Handelssemmændene, at anvende endeel af disse Bekostninger til at frembylpe en Skole, hvori, foruden Navigationen, undervistes i saadanne Videnskaber, som især ere vigtige for Skibsførere. Det antages ogsaa for disse at være langt gavnligere, ligesom det vil være let iværksætteligt, at foretage Seereiser, hvor de ere stillede under kyndige Skibsføreres udtrykkelige Veiledning, end blot søge Uddannelse paa et Øvelseskib. Hvorvidt en sliq Navigationskole kunde naae en saadan Udvikling, at derved den yngre Klasse af Seecadetskolen blev overflødig, er et Spørgsmaal, som man henseskyder til Fremtiden.

I Commissionen der er nedsat for at give Forslag til den hensigtsmæssigste Ordning af Udgangen til at blive Søofficier.

København den 30te April 1851.

J. Seidelin.	K. E. Mourier.	S. Paludan.
Commandeur i Seetaten.	Com. Capt. i Seetaten.	Capt. Lieut. i Seetaten.
A. E. Tuxen.	M. Hammerich.	
Capt. Lieut. i Seetaten.	Mag. Art.	

Særskilte Vota.

Bilag A.

Medundertegnede Paludan deler ikke Commissionens Anskuelser om at forhøje Alderen for den almindelige Antagelse til Søcadet fra 13 til 15½ Aar (Middeltal).

Erfaringen har giennem en lang Række vist, at den nu bestemte Alder for Optagelse til Cadet er hensigtsmæssig. Det er ikke nu første Gang, at dette Spørgsmaal kommer under Overveielse; det har tidligere været drøftet af Commissioner, der have haft Ordre til at fremhæve Mangler og paavise Forbedringer ved Søcadet-Academiet, og har man end for kort Tid udvidet Aldersgrænserne til begge Sider, man er dog stedse kommen tilbage til den Overbeviisning, at den nuværende Alder til Optagelse var meest hensigtsvarende. Denne Overbeviisning er hentet fra lang Erfaring og støttet til Praxis i de fleste fremmede Mariner.

Bed at forhøje Antagelsesalderen mener man, at det unge Menneske med større Modenhed vælger sin Livsband. Jeg tror, at denne Fordel er meget illusorisk; thi den modne Villie kommer ofte meget senere end med 15½ Aar. Man tænker sig disse 15½ Aars unge Mennesker at have endt deres Realunderviisning, og nu som Cadetter at begynde Fagunderviisning; men Akademiet maa dog vedblivende være en højere Real- og Specialskole, og som saadan beholde samme Lærerpersønale, blive lige kostbart.

Bed at fordre til Præliminair-Examen Udbyttet af endt Realunderviisning, vil man henvise Aspiranter til Realskoler; men disse ere endnu kun faa, og den Tanke, at modtage unge Mennesker fra enhver af Landets nogenlunde gode Skoler til Præliminair-Examen, tabes. I det hele taget er Fordelen ved at forandre Alderen kun støttet til Idee, og mislykkes Forsøget og man atter maa gaae tilbage til tidligere Praxis, da er saadan Væksen i Princip meget uheldig for Akademiets Virksomhed.

Det er rimeligt, at efter den nu optagne practiske Prøve ville færre blive nødte til at forlade Academiet uden at naae at blive Officier, men disse Færre vilde vises bort $2\frac{1}{2}$ Aar ældre, end nu, og, som saameget ældre, have Banskelighed ved at bryde sig en ny Livsbane.

Som Begynder i Cadetstibet vil det $15\frac{1}{2}$ Aar unge Menneske aldrig finde sig saa tilfreds med hvad der bydes ham, som den 13 Aars Dreng. Der er Fordringer hos Nutidens $15\frac{1}{2}$ Aars unge Mennesker, som 13 Aars Drengen endnu ikke kiender, og som saaledes væsentlig letter den militaire Opdragelse, paa hvilken Academiet maa lægge saamegen Bægt, og for hvilken det bærer Ansvar ligesoverfor Marinen.

Den Bantthed til Livet ombord i Skibet, den Modtagelighed for alle ydre Omstændigheder derombord, den Præis for den vordeende Søofficier, som er noget af det Vigtigste, og som kun indvindes lidt efter lidt, som ei altid kan forklæres, og som dog eksisterer, en Præis som kun Tid kan modne, den kan ialmindelighed ikke indvindes tilfredsstillende paa 4—5 Cadetstibstogter, naar den hidtil fordrede 6—7. Jeg troer ikke, at færre og længere Cadetstibstogter ere saa heldige som flere og kortere, saaledes som nu. 4 Maaneder er for lang Afbrydelse af Academiets Virksomhed iland, og vil vistnok lade Cadetten glemme formegent af sine Landvidensskaber.

I oeconomisk Henseende, da maa jeg bemærke, at Udgifterne for Cadetstibet forøges med $\frac{1}{4}$, og at Academiets Lærerspersonale, som tidligere udtalt, maa vedblive uden Formindskelse, selv naar Corpsen bliver mindre.

Bilag B.

Jeg er enig med Commissionen i, at aabne Udgang for unge Søfarende (samtidig med en almindelig Antagelsesalder af 13 Aar [Middelta]), der indtil 18 Aar kunne gaae ind paa Academiet, naar de have gjort de af Commissionen omtalte Søture; men Fordringerne til disse ved Udgangs-Examen maae efter min Mening være hvad Academiet fordrer til hele 1ste Examen.

Der maa være een Maade og Alder at antage unge Mennesker paa til Societet, som maa være den vnskeligste, den meest hensigtsmæssige, og har man udfundet denne, da bliver enhver anden Optagelse kun Undtagelse.

Blive Fordringerne til Antagelses-Examen for denne Klasse unge Søfarende stillede lave, da vil enhver simpelt begabet ung Mand dog let kunne opfylde dem, thi 18 Maaneders Fart kan enhver slet begabet præstere, ligesom en let Antagelses-Examen ei heller vil falde ham vanskelig, og da har man ved denne Sidevei vundet simple Subjecter, imedens man haabede at faae udmærkede unge Mennesker, og Ideen bliver forseilet.

Min Tanke med denne Sidevei er, at det ikke maa være umuligt for en 18-aarig ung Mand at blive Søofficier, naar denne Tanke opstaaer hos ham, efterat han alt er over den almindelige lobbefalede Alder, men Udgangen, paa denne Maade, maa ikke være for let, kun rimelig for den Begavede.

Forøvrigt tilstaaer jeg, at uagtet jeg troer, der paa denne Maade kunde vindes enkelte begavede unge Mænd for Marinen, saa er denne Antagelse hos mig mere begrundet i at tilfredsstille en Idee, end i at man just skal vente stort Udbytte.

For Academiets og deres eget Arbejde maa denne Klasse unge Mennesker gjøre fuldstændig 1ste Examen; thi Præliminair-Examen for de Yngre er for lidet at fordrer, og noget midt imellem denne og 1ste Examen fører ikke til andet end Ulempe baade for Acade-

miet og de unge Mænd, som maae dele Bænk med en 4—5 Aars yngre Dreng.

Man kan forlange at Akademiet skal lempe sine Fordringer efter den almindelige Maade, der fastsættes for unge Menneskers Optrædelse, men ikke, at det skal lempe sig efter dem, der ønske at komme ind ved Undtagelse fra den almindelige Regel.

p. Paludan.

Maasternes Placering*) i Skibe.

(Efter Mec. Mag. Septbr. 1849)

Naar et Skib er under Seil, paavirkes det af to Kræfter: den ene, Vindens Kraft mod Seilene, den anden, Vandets Modstand, som stræber at standse dets Bevægelse. Saa snart Skibet har opnaaet den Fart, Rulingen er i stand til at give det, ophæve disse Kræfter hinanden, o: holde hinanden ligevægt, og, som alle Kræfter, kan enhver af dem reduceres til den Kraft, de udøve paa et enkelt Punkt i Fladen, over hvilken deres Virkning er udspredd. Dette Punkt er det, i hvilket man kan tænke sig en Kraft anbragt, som udøver den samme Virkning som alle de givne Kræfter tilsammen, udspreddte over hele Arealet; Punktet kaldes Kræfternes Centrum, den nye Kraft deres Resultant.

Resultanten af Vindens Kraft i Seilene og Resultanten af Vandets Modstand mod Skibets Skrog ere ligestore: den første virker mod Skibets lav Side, i den Retning, i hvilken Kræfterne frembragte af Vindens Virkning opløses; den anden, modsat denne, fra Skibets hø Side, i den Retning hvori Virkningen af Vandets Modstand opløses, og naturligtvis vil deres hele Virkning være afhængig af den relative Afstand fra Tyngde-Centret. Er Afstanden ligestor, ville de ophæve hinanden, og Skibets Cours forblive uforandret; falder Vandets Resultant foranfor Vindens, vil Skibet luv, falder den agtenfor, vil det falde af.

Dersom noget af disse Tilfælde indtræffer, maa dets Virkning hæves ved Roret; men da dettes Brug paa denne Maade hemmer Farten, maa man søge at undgaae den, enten ved at forandre Seilenes Stilling, eller Skibets Styrlastighed, eller paa anden Maade.

For at finde Afstanden af Centret for Vindens Kraft i Seilene, foranfor Skibets Tyngde-Centrum, bestemmes hvert Seils Moment ved at multiplicere dets Fladeindhold med den horizontale

*) Sted.

Afstand af dets Tyngde-Centrum fra Skibets; Summen af deres negative Momenter agtenfor Skibets Tyngde-Centrum subtraheres nu fra de positive Momenter eller dem foranfor samme Centrum, og Differentien er den søgte Afstand.

Jeg antager i denne Fremstilling Seilene for plane Flader; at de ikke ere det, er bekendt nok, men da de have samme Form paa begge Sider af Tyngdepunktet, vil Virkningen være den samme som om de vare plane, — dog, det maa ikke oversees, at det er ønskeligt om de vare det saa nær som muligt, thi i Forhold som de ikke ere det, vil Skibet have en skadelig Tendents til Lugtjerrighed, da Seilenes Kraftcentrum er bragt ilæ af Skibets Centerlinie derved at de (Seilene) pose sig ad læ til; heller ikke er dette den eneste Ulempe, eftersom de trykke Skibet mere ned, end naar de ere vel strakte.

Derjom vi kiendte Beliggenheden af Vandets Modstands Krafts-Centrum, vilde vi kun have ringe Vanskelighed ved at bestemme Vindens Kraftscentrum, idetmindste i det horizontale Plan. Dette kan alene bestemmes ved Forsøg, saa at vi, ved de forskjellige Form-Modificationer, maae stræbe at komme til Kundskab om, ikke alene den omtrentlige Størrelse (Bei?), men ogsaa Retningen hvori Seilenes Kraft-Centrum skal flyttes — agtende paa, foruden at træffe det rette Punkt, at samle Resultaterne saaledes, at de saameget som muligt kunne kaste et Lys over Modstands-Loven (i det Hele). Jeg mener „omtrentlig“, da man ikke kan komme videre, for Loven om Modstanden mod Skibe af forskjellig Form icke er bedre kiendt. De Form-Modificationer, som have Indflydelse paa Modstands-Centrets Stilling, ere: Dybgaaendet, Middelspantets Form, Bougdannelsen, Agterskibets Dannelsse, lille Længde, Stivheden, lille lateral Stivhed, Forholdet mellem vertical Længde og transversale Sections Fladeindhold:

Forskjelligt Dybgaaende. Mindre Dybgaaende for end agter vil i samme Forhold bringe den i Vandet nedsænkede Længde-Flades (Displacements) Centrum agterligere, og Masterne maae derfor stilles forligere. Ved en relativ fuldere Boug flyttes Skrogets

Tyngde-Center forligere og Seilenes Kraft-Center (følgelig ogsaa Masterne) maa flyttes forholdsmæssig forligere; hvilket ogsaa bliver nødvendigt for at forhindre Skibets duvende Bevægelser, der foranlediges af Forskibets, ved den fuldere Boug, forøgede Inertie-Momenter.

Middelspantets Dannelse. Vandets Modstand kan opløses i to Kræfter: een, som stræber at bevæge Skibet til Siden, og een, som stræber mod Skibets Bevægelse langskibs, eller over Stævn. Da den første er constant, vil Kraftcentrets Beliggenhed være afhængig af Middelspantets Form; thi i samme Forhold som Middelspantet — der giver alle de øvrige Spanter deres særegne Dannelse — falder ind, under Vandgangen, og ud, ovenover samme, vil, idet Skibet krænger, den nedsænkede Deel paa den ene Side forøges, og den paa den anden Side formindskes; men da Modstanden staaer i Forhold til den nedsænkede Deel paa hver Side af Midtlinien, vil den ikke være større end til den anden Side, hvorefter igien følger, at Skibet bliver løst paa Noret, og Kraftcentret maa føres agterligere — agterligere end paa et Skib, hvis Sider ere perpendiculaire tæt ved Vandlinien.

Bougens Dannelse. I samme Grad som Bougen er stumpet, vil den have Tendents til at ophobe Vandet foran sig, og saaledes hindre det i at flyde langs Skibets Side; derved vil Trykket heelt forud blive større, Trykket agter mindre, og derved Resultanten af Vandet bragt forefter; desaaarsag maa Seilenes Kraft-Center bringes forefter i Forhold til Bougens kortere Form.

Agterskibets Dannelse. Vandet kan ikke strømme raadt til agtenfor Skibet, nær ved Overfladen, altsæther Skibets Dybgaaende. En fyldig Laaring er desaaarsag fordeelagtig, hvorved Vandets Side-tryk forøges, der bringer Resultanten af Vandet forholdsmæssigt agterlig, og en saadan Dannelse fordrer saaledes Seilenes Kraft-Center bragt forholdsmæssigt agterefter.

Stivhed efter Længden forefter, eller Kraft til at modstaae Duvning (inclination lengthwise), hvilken er afhængig for største Deel af Tyngde-Centrets Sted i Horizontalplanet.

Denne Kraft vil være ringe altsæfther som Tyngde-Centret er beliggende langt forlig, og vil dette være forligst med den korteste og fyldigste Boug. Høiden af Seilenes Kraft-Center i den engelske Marine bliver bestemt, mere med Hensyn til Krængningsstivheden og Masternes og Mæernes Classification, end efter Skibets Dannelse For og Agter, og er denne Høide altfor stor efter Dannelsen, og Dubningsstivheden lille, ville Seilene trykke Skibet tilvands forefter, nedsænke Læboug end mere og løfte Skibet agter; ved alt Dette vil Vandets Modstands-Center flyttes forefter, og Seilenes Kraft-Center maa saaledes flyttes forholdsmeessig forefter.

Stor Stivhed afhænger af forholdsmeessig stor Længde.

Ringes Stivhed mod Krængning, her baade den statiske og hydrodynamiske Stivhed. Naar et Skib krænger, bringes Seilenes Kraftcenter ilæ af Tyngde-Centrets verticale Plan, og Seilet virker derved med en Bægtstangsarm, hvis Længde er lig dets Centers perpendiculaire Afstand fra Tyngde-Centret, til at dreie Skibet rundt med Stevnen mod Vinden, og da det Skib, der har mindst Stivhed, krænger meest, vil Virkningen paa dette blive størst, hvorfor Seilenes Kraftcenter der maa bringes længst agterlig.

Forholdet mellem verticale Længde- og verticale transversale-Sectioner. Er hiin lille og denne forholdsmeessig stor, vil Skibet føres længer tillæ, og Modstands-Resultanten folgelig blive bragt agterefter, hvisaarsag Kraftcentret vor stilles i Forhold dertil. Er denne derimod forholdsvis lille, finder det Modsatte Sted, hvisaarsag den modsatte Correction da maa anvendes.

Den amerikanske nautiske Redningskarré, (the american nautical life car), samt Metal-Redningsbaade.

Denne car kaldes i Naut. Mag. Febr. 1851 et Slags Redningsbaad, og har været brugt med største Held i de forenede nordamerikanske Stater, fornemmelig ved Emigrantstibet Nyrshires Skibbrud, da henved 200 Mennesker bleve bragte i Sikkerhed i Vand ved Hjælp af den, og det igiennem en Brænding, hvor ingen aaben Baad kunde have holdt Sten.

En saadan Patent Metal-Redningsbaad, inventeret af Mr. Francis, af Ny York, 25 Fod lang, veier knap 10 Cwt., liden hverken af Sol eller Regn, og er stedse klar til Brug.

Den amerikanske Regjering har stationeret to Redningskarréer med de fornødne Morter-Apparater og Tonge, foruden Metal Rednings-Brændingsbaade paa alle farlige Steder af Kysten, fra Nantucket til Texas. Toldvæsenet har ogsaa bestemt sig for Metal-Redningsbaade istedetfor de hidtil brugte af Træ, og hvert Orlogsskib bliver ved Udgaende forsynet med i det Mindste een Kobber Rednings Cutter.

Metalkarréerne blive forærdigede af galvaniseret Jern, ere omtrent 10 Fod lange, 4 Fod brede og $1\frac{1}{4}$ Fod dybe midtskibs, fladbundede for at give dem Stabilitet i Vandet og for at de kunne staae paaland, skarpe men opbærende Enden, eens For og Agter-Lufttætte Skotter gaae tværs over Baaden i to Fods Afstand fra hver Ende, saa at et Rum af 6 Fod lades aabent mellem dem. Da den Vandmasse, de deplacere, er af større Vægt end Redningskarréns, kan denne ikke synke, selv om den hændelsesviis skulde blive fuld af Vand. Et hvælvet Dæk er anbragt fra Essingen over Baaden, med en Luge og Luglarm paa Midten, smallere til den ene end den anden Ende for at Lugnen ikke skal blive lagt forkeert over. Paa Lugnen ere anbragte to Haandtag, og paa hver sin Side Hasper til at stikke Øssener i, hvorved de fæstes til Dækket ved

Bolte der ere fastgjorte ved en lille Kæde. Under Rugen er ogsaa et Haandtag, og paa hver Side af Rugen ere Lufthuller for at faae frisk Luft i Baaden, naar den er i Brug.

Baaden hænger i en Kæde i hver Ende, ved en stor Ring, hvorigiennem den glider hen ad Trossen, der udspændes fra Skibet til Landet, eller omvendt; fremdeles er anbragt en Ring i hver Ende af Baaden for at hale den til og fra Skibet, eller omvendt.

Disse Redningsbaade benyttes paa følgende Maade:

(En Trosse fastes paa en eller anden Maade*) fra et strandet

*) John Maxen, Esq., wreck-master paa Squam Beach, Monmouth County i New Jersey, meddeeler under 13de Marts 1850 Presidenten for the board of Underwriters i Ny York følgende:

„Jeg var nærværende og stod med Morteren linen ombord i Skibet *Ayrshire* d. 12te Jan. 1850, og ved Hjælp af Metal-Redningskarren bragte vi Passagererne, 201 i Tallet, iland og i Sikkerhed, hvilket, efter min Formening, under slige Omstændigheder ikke paa anden Maade kunde være skeet, da Søen var saa svær, at ingen naaben Baad kunde have holdt Søen. Vi fastgjorde altsaa linen til Projectilet, og udstød det af Morteren. Linen faldt lige tværs over Braget og blev fanget af Besætningen ombord og Trossen haledet ud, hvortil vi da bandt Metal-Redningsbaaden og trak den til og fra Braget gennem en frygtelig fraadende Brænding. Hver eneste Sjæl — Mandsoft, Fruentimmer, Børn og spæde Børn — kom tørre og velforvarede gennem Brændingen i den kolde Sneefog og Storm. Under Ilandbringelsen var en af Biskelædersflyderne, — der var bleven beordret lagt udenbords omkring Karren — fuld af Vand, og den anden fuld af Luft, hvilket da ret viste Metalbaadens Pensigtemæssighed, selv under slige ugunstige Forhold, med Luft paa den ene Side og Bægten af Vandet i Biskelædersflyderen paa den anden Side i den svære Brænding. Skibet strandede ret udfør Stationshuset; var det derimod gaaet paa land imellem to Stationshuse, vilde mange af dem vi reddede være omkomne af Kulde under den kolde Sydvæstvind det den Gang blæste, efterfølgende der er 10 Hjerdingvei mellem hver 2 slige Huse,

Skib til Strandbredden, hvor den da fastgøres, efter at være stukken giennem de større Ringe paa Karrebaaden, og Reeb surres fast i de smallere Ringe fra Landet til Skibet. En eller to Mand stige i Karrebaaden, Lugen lukkes over dem, og de holde den nede ved Haandtaget, Karren gaaer fra Land, idet Folkene paa det strandede Skib hale den ud til sig. Naar de ere komne paa Siden af Braget, løfter Trossen Karren op til Skibets Skanddæk, Folkene der ere i, skyde Lugen op, og lade Passagerer og Mandskab fra det strandede Skib gaae i Karrebaaden, nemlig 4 Borne eller 2—3 Borne og Børn.

Lugen lægges derefter over igien og Boltene sættes for, hvorpaa Karrebaaden da hales iland og op paa Strandbredden ad Trossen ved de tyndere Toug, Lugen tages fra, og Personerne kunne da staae ud af Baaden. Lugen lægges nu paa igien og samme Fremgangsmaade gientages, indtil alle Menneſker ere reddede, hvorefter da ogsaa Ladningen kan reddes, naar man kan komme til den, og den ellers kan gaae giennem Lugen paa Karren. Den, der forlader Braget sidst, lægger Lugen over og holder den fast ned over sig ved Haandtaget.

Galvaniseret Jern*) foretrakkes ialmindelighed til Bygningen af

*) Patenthaveren M^r Gregor Laird, (59 Fenchurch Street, London) anbefaler i Almindelighed Metal-Redningsbaade (metallic life boats), og mener, at Francis' metallic life boats bør foretrakkes for hvilkenſomhelst anden Redningsbaad, og det af følgende Grunde:

- 1) ere de meer oeconomiske, da de ikke fordre Reparation; den første Bekostning af en Baad er ikke større end af en almindelig af Træ, og indeholder ligesaa megen Luft for Passagererne;
- 2) De lide hverken af Solens Hede eller af Is;
- 3) De slaaes ikke let ispykker eller tage Skade f. Ex. ved at slaaes imod Stibe eller Klipper. Betydelige Buler kan vel stødes i dem, men med en Hammer eller en Steen kunne disse uden Skade

Redningsbaade, som det i Forhold til Stykken er lettest, og derhos elastisk og varigt; Kobber og Messing kan ogsaa bruges. Paa

bankes ud igjen.†) Disse Baade ere stærkere og lettere end andre Baade, og kunne ikke blive jernsyge (nail-sick), ormædte eller giennemtrufne af Vand. I Begyndelsen forfærdiges de af almindeligt Jern, men i u forfærdiges de kun af Kobber eller galvaniseret Jern. De der nu forfærdiges i Nord-Amerika antages at kunne vare 20 Aar, og Materialet vil, efter denne Tids Forløb, kunne sælges for $\frac{1}{2}$ af den første Befordring.

IBlandt Testimonierne om disse Baades Pensigtsaamæssighed oplæses her følgende:

Af Dampfløjet Southerner's Logbog d. 27de Septbr. 1850.
Kl. 2 E. M. under 38° 39' Br., Lodstød paa 22 Favne; sagt:

†) Uddrag af en Rapport fra Lieutenant Lynch i den nordamerikanske Marine d. d. Nov. 1848, angaaende en Undersøgelses-Expedition i det døde Hav i 1847.

Expeditionen var medgivet to Metal-Redningsbaade.

Den 10de April Kl. 2 E. M. fra Søen Tiberias; passerebe nedad Jordan, Landsbyen Semath tilvenstre, og kom snart til Ruinerne af en Bro af samme Navn. Ruinerne dæmmede næsten for hele Kanalen med Undtagelse af et smalt Løb over mod den venstre Bred, hvor det inddæmmede Vand fandt et Udlob, og strømmede videre mellem de adspredte Steenmasser. Efter at have undersøgt Faldet, stød vi ned — den første Baad blev kastet mod en Klippe, hvor den hang et Dieblit, men kom af uden at have taget Skade.

11te Apr. Kl. 8. 40, E. M. toge vi afsted; Strømmen løb iforstningen 2 Mills Fart, men blev stærkere som vi gik videre, indtil vi kom til et Sted, hvor Floden, i en Længde af over 450 Alen, var et eneste brusende Fald (rapid), og Ruiner af en anden gammel Bro atter dæmmede Farten. Efter 5 Timers anstrengende Arbejde fik vi Baadene igennem, — Metalbaadene uden Beskadigelse.

Kort efter at have forladt den sidste Bro-Ruin, gik vi ned ad et Vandfald under en Vinkel af 60°, med 12 Mills Fart, og fortsat efter ned ad et grundet Fald (rapid), hvor vi stødte og

Øsingen anbringes Frakholdere af Kork eller andet let, elastisk Stof, og Baadens Dimensioner kunne varieres, men man holder

nebe Maskinen. Ti Minuter efter, en Seiler ifigte paa Bagbord Voug; lagde Roret stærkt Bagbord, stoppede Maskinen og bakkede stærkt, da vi stødte sammen; vi bakkede fri og stoppede Maskinen, da Skibet sank under vor Voug, Alt i kortere Tid end 5 Minuter fra det Dieblif vi stødte sammen. Det lyffedes os, ved Mandskabets og Passagerernes Anstrenghelse, at bemande 3 af Francis' Metallic Lise Boats, og reddede dermed 7 af Mandskabet og 2 Passagerer af

hang nogle Minuter paa en Klippe." Idag have vi passeret ned ad eet Bandsalb og 7 rapids — 3 store og 4 smaa".

Den 12te April. Gik ned ad et Fald (rapid); stød Kl. 11. 5' gennem en Malestrom og ned ad et rasende Bandsalb af 11 Fods Høide. Kl. 1 E. M. nedad det 3die den Dag. Benimod Solnedgang ned ad det frygteligste Fald vi endnu vare stødte paa, og ankom, efter endnu at have passeret 2 rapids, Kl. 6. 30' til Broen Sir Mejami; gik gennem den største Bue og ned ad et 300 Alen langt grundet Fald. Havde den Dag passeret 2 Bandsalb og 6 rapids — fire store og to mindre. Strømmens Fart havde kun sjelden været ringere end 4 Mil og undertiden, nedad Faldene, 12 Mil.

Den 13de April. Gik Baadene ufskade over Faldene med Undtagelse af nogle faa Buler under Flakket. Da vi den Dag vilde støde paa fiendtlige Stammer, monterede jeg vor svære Mussedonner For i den forreste Baad. Da den Kl. 10. 40' gik ned ad et stygt, larmende, kraat Fald, stødte den paa et Stær netop i Bandsforpen, dreiede til med Bredsiden og blev kastet paa Siden, idet den tog endeel Band ind; alle Mand sprang imidlertid ud, og den slap over.

Strømmen løb den Dag 5 til 6 Mils Fart. Gik ned ad 12 Fald, hvoraf de 3 meget betydelige.

Den 14de April. Jordan var her nu kun 45 Alen bred, tidligere 105 Alen, og Strømmen havde 6 Mils Fart, tidligere 2 Mils. Stødte den Dag 3 Gange paa blinde Stær.

Den 15de April. Passerede Kl. 9. 34' et farligt Fald ved Waddy Malaf.

for at 10 Fods Længde forener Flyttelighed, Lethed, Styrke og Hensigtsmæssighed i en betydelig Grad.

33. Det overskillede Skib var Barken Isaac Mead fra Ny York bestemt til Savannah. Barken styrede S. S. V. og vi N. N. O. Rinden stærk nordøst med frap Sø; som de saae os først, lagde de ulykkeligvis Noget Styrbord for at gaae foran om os, da de antog, vi stod ind ad Rypsten. En Træbaad vilde under saadanne Omstændigheder være bleven slaaet istykker ved at sættes i Vandet eller komme paa Siden af Skibet.

Den 17de April. Floden 60 Alen bred og 7 Fod dyb; Strømmen havde 6 Miles Gart; meget Driftømmer. Passerede Kl. 4. 52' flere heftige farlige Fald.

Den 18de April. Kl. 3. 25' E. M. ud af Jordan, forbi Min el Fæsklah, hvor Floden er 270 Alen bred og 3 Fod dyb, og befandt os paa det døde Hav. Til samme Tid blæste det raft fra N. V.; snart blev det en Storm og der gik en Strøm, hvor Baadene arbejdede overordentlig. Stænkene fra Søen gjorde endt i Dinene og paa Hudene, og efterlod Crystallisationer hvor de faldt.

Forgiftelse ved Nydelse af Fisk.

Efter et Foredrag i Royal society i London i April 1846 har Rægen paa Flaggskibet ved det Gode Haab berettet om de hurtige dødelige Virkninger af at spise ganske ubetydelige Stykker Lever af en ved Cap under Navn af the Bladder eller Toad fish bekendt Fisk, Cubiers Tetrodon. Symptomerne vare fornemmelig Smerte og en brændende Fornemmelse i Underlivet, Sammensnerpning og Krampe i Svælget, Stramhed i Senerne, Døsighed, Lammethed og Convulsioner, følgende paa hinanden i korte Mellemrum og endende

med Tøden inden tyve Minuter efter Nydelsen af det giftige Stof. *) Lægen taler om lignende Tilfælde efter Biddet af en Vandslange *Palamis bicolor* paa Rheden ved Madras, og fremdeles om hvorledes et Skibs Besætning led meget ondt efter Nydelsen af en stor *Banacuda* (*Perca major*). Den engelske Læge mener, at Giften ifkun har virket paa Nervesystemet, eftersom der i Maven og Indvoldene blot fandtes Tegn paa Congestion, men ikke til Inflammation.

*) Schumacher anfører i sin *descriptio musei anthropologici universitatis hafniensis*. Kiøbenhavn 1828. Pag. 138, om *Tetrodon Trontepohlii*, at et ungt Menneske paa 15 Aar her fra Staden, d. 15de Aug. 1826 døde med alle Kiendetegn paa Forgiftelse ved animalskt Stof, 4 Timer efter Nydelsen af denne Fisks Lever vel giennemstegt i Smør.

Schumacher giver iøvrigt følgende Beskrivelse af denne Fisk, at den er aflang, temmelig rund, temmelig glat ovenpaa, med smudsig grønne Pletter og gule Striber, strubbet paa de høide Sider.

Hob. in sinu falso Cap. h. spei.

Et stort Hoved, fladtrykt imellem de fremstaaende Vine. To store glatte Tænder med temmelig jevn Rand i hver Kæbe (*utriusque maxillæ, magni, læves, margine subæquali*).

En cylindrisk Krop bagtil langtrukken (*elongatum*) og meget smal mod Halen. Ryggen for største Delen glat paa den forreste Deel (*antica*), og paa begge Sider forsynet med enkelte korte Pigge (*spinis raris et brevibus*), struppet naar man stryger oppefter (*retrorsum scabium*), fuld af smudsig grønne Pletter og gule Striber. Hvid Bug fuld af Pigge. Brede, affumpede Brystfinner bagved og ved Siden af Gielleslaagene (*pone et juxta opercula branchiorum*) med Straaler forgrenede omtrent 12 Gange (*radiis subduodecim ramosis*). Rygfinner med 8 Straaler. Gattborfinner i Hvide med Rygfinnen (*Pinnæ ani e regione dorsalis*) med omtrent 8 Straaler. Halefinnerne ere trekantede, affumpede og med 8 Straaler. Alle Finner ere gulagtige, indsprængte med smudsig grønne Pletter,

Fremdeles:

- | | |
|---|-------------------------|
| 7 Trabaccoli (2-mastede Fartøier med firkan- | } bevæbnede
Kobaade. |
| tede Seil) | |
| 1 Aragozzo, | |
| 20 Canonflupper. | |
| 27 Penicher af 1ste og 2den Klasse. | |
| Alt foruden dem der ere tagne fra Venetianerne. | |
-

I Begyndelsen af Aaret 1848 havde Østerrig, foruden Kanonbaade og mindre Fartøier, 22 udrustede og sødygtige Krigsskibe, nemlig:

- 4 Fregatter,
- 5 Corvetter,
- 8 Brigger,
- 2 Goeletter og
- 3 Dampskibe,

og efter United serv. Mag. i 1848 og 1849:

- 3 Fregatter,
- 2 Corvetter,
- resp. 4 og 5 Briggger,
- resp. 4 og 3 Dampskibe,

og i 1849 derhos

- 2 Goeletter.
-

Nordpol-Expeditioner for at søge Efterretning om Sir John Franklin.

Efter Rapport fra Com. M. Clure (Investigator)* af 20de Juli 1850, tilføies under $51^{\circ} 26'$ N. Br. og $172^{\circ} 35'$ V. L., agtede han sig til Cap Bisbourne og derfra at holde sig i det aabne Vand der til den Tid findes mellem den amerikanske Kyst og den faste Is, og nordest for til 130 Længdegrad, hvis ikke en gunstig Nabning i Isen tidligere skulde vise sig, saa at han i Sommeren 1851, efter at have overvintret ved Mackenzie Nivir kunde gaae lige til Banks Land**) eller nord for Melville Island.

Efter Rapport fra Collinson (Entreprize) af ult. Aug. havde M'Clure passeret Cape Bisburne, og var bleven seet af Plover ud for Seaborse Island, vesten for Point Barrow d. 4de August.

Efter Rapport til Admiralitetet af 14de Oct. 1850 fra Kellett (Herald) paa Tilbageveien fra Behrings Stræde. Intet Spor fundet senere. Com. Moore (Plover) skulde overvintre i Grantley Harbour ved Cap Clarence, da Winterkvarteret i 1848 ved Chamisso Island ikke ansaaes for sikkert.†)

*) Efr. d. Edstr. 5te Bd. Pag. 380.

**) I „Manchester Guardian“ Oct 1849 fortælles, hvorlunde et Fruentimmer i Bolton, i en magnetisk Søvn, har udsagt, at Sir John Franklin endnu var ilive og efter Omstændighederne befandt sig vel; at Forskiellen imellem den apparente Tid hvor han er og i Bolton næsten er 6 Timer, som svarer til en Længdeforskiel af fra 85 til 90° . Paa Anmodning om at pege paa et Kort hvor han var, pegede hun med Fingeren N. B. for Hudsonsbugten. Hun udsagde fremdeles, at det ene af hans Skibe var over, det andet under Vandet.

„Manchester Guardians“ Autoritet opgives at være en høitstående Officer i den engelske Marine.

†) Efr. d. Edstr. 5te Bd. Pag. 380.

Efter Rapport fra Collinson af 13de Septbr. 1850 er de af Plovers Besætning hvis Helbred ikke kunde taale et længere Ophold under disse Breder tagne med hjem af Entreprize, og andre sat i deres Sted af Collinsons Besætning.*)

Efter Rapport fra Capt. Collinson ult. 1850 benyttede han sig af en Nabning i Isen, og gik nordesten fra Point Barrow, men blev d. 19de Aug. nødt til, under $72\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Br. og i Meridianen af dette Punkt, at vende om, hvorpaa han, efter at være gaaet vesten omkring en fast Ismaasse, atter stod nordesten indtil $73^{\circ} 20'$, den 23de Aug., da han atter ved Is blev tvunget til at vende om. Dette er den højeste Brede Noget er naaet til fra Behrings Stræde. Collinson agtede sig til Jay Cap, og vilde skynde sig til Hongkong for at overvintre der, og i Foraaret 1851 atter være i Behring Stræde.

Baaderpedition (Commander Pullen*), Lieut. Hooper, 10 af de gamle Folk, 3 nye fra Hudsons-Compagniet og 2 indianiske Jægere), med Baaden Logan og en Flodbaad Tryagain, 40 Fod lang, Kiel 30 Fod, $9\frac{1}{2}$ Fod br., 2 to og tolv Fods Master forsynet med For- og Agterseil og et Jern-Kielbaand, d. 11te Juli 1850 fra Fort Simpson ad Mackenzie River til Havet (Fort Good Hope) d. 16de Juli 1850.

Bestemmelsen er østerefter til Banks Land, og om muligt overvintre der, hvis ikke, da derfra til Port Leopold. Skulde de ikke kunne naae længere end til Cap Bunney, hvorfra Sir John Ross gik sydesten, agte de at gaae frem tilføds, hvortil de formentlig ere ypperlig upequippede i deres Mosedyrs Klæder og Mocassinier, som bedst af Alt modstaar den uiscolde Nordenstorm, fordre ikke saa mange Underklæder, der altid bør være af Flonel eller

*) Eft. d. Tdskr. 5te Bd. Pag. 380.

**) Eft. d. Tdskr. 5te Bd. Pag. 486 *qq.

Uldent, og Folkene ere saaledes mindre snevert og mindre geneert klædte end i de sædvanlige Klædes Klæder og engelske Bædersko &c.

Deres Proviant andrager 2300 Pund tørre Provisioner og 1700 Pund Pemmican, samt 6 Daaer preservede Kjødspiser.

Prince Albert (Capt. B. Kennedy), med 12 Landsmen fra Orkneyerne og 6 Heelbesarne*), agter at indtræffe i Lancaster Sund i Juni d. M. (1851), derfra at begive sig til Prince-Regent-Inlet, og der lægge sig i Winterkvarter; derfra gaae i Baade saa langt det aabne Vand strækker sig, derpaa over Boothia-Tangen og trænge saa langt vesteri som muligt. Ryker ville blive benyttede, hvor Baade ikke kunne bruges.

Det engelske Admiralitet har bestemt at ville sende et kraftfuldt Dampskib denne Sommer (1851) til Barrowstræde, for at søge Efterretninger fra Capt. Austin (Resolute). **)

Calcutta Englishman melder, efter en Meddelelse i Sydnev Avis fra Februar d. M., at et Skib, der kom fra Honolulu, havde bragt den Efterretning, at til den engelske Consul der var skeet Anmeldelse om tvende Skibsbrag, der vare foresundne i St. Georges Sund, og som man ansaae for Sir J. Franklins. To britiske Krigsskibe vare strax afsaaede, for at undersøge Sagen.

*) Efr. foran Pag. 74.

**) Efr. d. Tidsskr. 5te Bd. Pag. 383.

I Rapport fra Mr. Snow, ombord paa Prince Albert (Commander Forsyth) paa Togt i 1850 for at søge Efterretning om Sir John Franklin, ytres angaaende den Expeditionen medgivne Gutta-Percha-Baad *):

„Den første Prøve, denne Baad udholdt paa Togtet, var udfor Kysten af Grønland, hvor vi laae omringede af Isbjerge. Jeg gik nemlig i den hen til et stort Isbjerg efter Vand, og den fandtes at roe let og bar saa godt op som man kunde ønske. Isstykkerne, som den nu og da uundgaelig kom til at løbe imod, gjorde den ingen Skade, og glæde forbi uden at efterlade enten Buler eller Spor af Berørelsen.“

„Da jeg den 17de Juli søgte den danske Coloni Upernavik, maatte jeg i Gutta-Percha-Baaden passere flere Quartmiil igiennem den Mængde Indløb og Canaler imellem Womans Islands. En Gang blev Baaden sat hviit op paa den klippefulde Strandbred, og fandt dog ikke mindste Skrabning Sted, som uundgaelig vilde være skeet med en almindelig Baad. Mærkeligt var det, hvor roligt den lod til at slippe igiennem Løbene der vare fulde af temmelig fast Is. Et af Løbene blev til Grindring derom kaldet „Gutta-Percha Inlet“.

Baaden var paa hele Togtet stadig ibrug snart med at bore sig igiennem Isen snart med at brække den.

Den strengeste Prøve, den blev underkastet og heldig bestod, var under begge Besøgene til Whaler Point, Port Leypold, hvor den maatte saavel igiennem som over Isen; undertiden løftedes den aldeles ud af Vandet ved pludselig at komme i Berørelse med en urolig Isflade, undertiden blev den kastet med Siden mod en taltet Ismasse.

*) Efr. foran Pag. 72 og 74.

(Naut. Mag. Febr. 1851.)

Efter Rapport fra Osborne (Skruedampskibet Pioneer*) skærer Dampskibet med den største Lethed giennem 6—7 Sommer tyk Is, og har arbejdet en Mende af næsten to Fod Tykkelse i Isfladen ved Land. Ingen Standsning, ingen Støden, Skruerne fiske ikke Isen, hverken den løse eller den faste, saalænge man gaar fremad. Naar man balker udfordres imidlertid nogen Forsigtighed.

Moore's patent concentrated milk, (Milk-Essent).^o

(Mec. Mag. Septbr. 1850.)

Mr. Moore, en af de betydeligste Farmers i Staffordshire, har, efter Overenskomst med Patenthaveren af den nye Methode at koncentrere Milk paa, oprettet et Etablissement for Tilberedelsen af det aarlige Produkt af 30 Kær. — Melken, som den hver Dag kommer fra Meieriet, hældes ud i en flad Kobberpande, over en Damp, som bringer den til 110° Fæde. En vis Deel Sukker sættes til Melken, der bestandig røres om med et fladt Stykke Træ af Fokk, der langsomt gaar omkring Panden. Dermed fortfares i henved 4 Timer, hvorved Melken svinder ind til en Fjerdedeel, idet de tre Fjerdedele fordampe. I denne (faste) Tilstand kommes den i smaa Tindaaser, Laaget tilsloddes, og Daaserne med deres Indhold stilles derefter paa en Kamme og dryppes i kogende Vand. Efter at have været holdt der i nogen Tid, tages Daaserne op, og forsynes med Etikette.

Den saaledes tilberedte Milk kan holde sig i længere Tid, og afgiver frisk Milk.

*) Efr. d. Tidst. 5te Bd. Pag. 383.

Den korteste og hurtigste Route til Australien.

(Naut. Mag. April 1850.)

Den sammensatte (composite) Route til Australien er ikke forskjellig fra andre Router førend Skibet har naaet omtrent 24° S. Br. Efter at have mistet Passaten lægges Coursen efter en Storcirkelbue, varierende den styrende Cours efter den paaværende Brede, som nedenfor, eller, der seiles saa nær disse Courser som Vindens Retning vil tillade:

Br.	Cours.	Br.	Cours.
25°	— S. D.	46° 0	— D. S. D.
30 0	— S. D. $\frac{1}{4}$ D.	47 0	— D. S. D. $\frac{1}{4}$ D.
34 0	— S. D. $\frac{1}{2}$ D.	48 0	— D. S. D. $\frac{1}{2}$ D.
37 0	— S. D. $\frac{3}{4}$ D.	48 30	— D. S. D. $\frac{3}{4}$ D.
39 30	— S. D. t. D.	49 0	— D. t. S.
41 30	— D. S. D. $\frac{3}{4}$ S.	49 30	— D. $\frac{3}{4}$ S.
43 0	— D. S. D. $\frac{1}{2}$ S.	49 45	— D. $\frac{1}{2}$ S.
44 30	— D. S. D. $\frac{1}{4}$ S.	49 57	— D. $\frac{1}{4}$ S.

Denne Deel af Reien udgjør omtrent 3,480 Qvartmile, og bringer Skibet 68 Længdegrader nærmere sin Bestemmelse. Den 50de Brede-Parallel tilbagelægges derefter omtrent $72^{\circ} 40'$ i østlig Retning, der udgjør 4,360 Qvartmile, og derefter forfølges en Storcirkelroute til Bestemmelsesstedet. Denne sidste Deel af Routen udgjør 1,865 Qvartmile og omtrent 43 Længdegrader, — i det Hele, fra hvor den sammensatte Route begyndte, 8,146 Qvartmile; medens den samme Reise omkring Cap og derfra til Adelaide, efter Mercators Seilads udgjør 9,080; der vindes altsaa ved denne Seilads en Distance af 935 Qv. Mil, foruden en lige Besparelse i Tid paa Grund af de stadige gunstige Vinde der blæse paa hine Breder.

Sluttelig gjøres inidlertid den Bemærkning, at Prince Edwards Island ligger lige i dette Farvand.



Capt. Godfrey, Emigrantflibet Constance, afgik d. 20. Aug. 1849 fra Plymouth, og ankom til Adelaide paa Nyholland den 5te Nov., og tilbagelagde saaledes denne Rejse i 77 Dage, og Resultatet har nu saaledes godtgjort Nødvigheden af en videnskabelig Opdagelse.

I Slutningen af 1848 publicerets i London efter det engelske Admiralitets Ordre de theoretiske Principer paa hvilke denne Routes kortere Længde grunder sig, nemlig i tables to facilitate the practice of Great-Circle Sailing.

Bemeldte Rejse er nemlig gjort efter de af Forfatteren Mr. Tomson af Devonport saakaldte composite Great-Circle-Sailing Principer, anvendelige paa Rejser hvor Great-Circle-Sailing ei er be-

nyttelig. Den lige *Bei* gaaer nemlig her *directe* over *Sydpolen*, og *Stor-Cirkel-Coursen* fører saaledes til *Breder* der ere altfor høie for *Seiladsen*. Under slige *Omstændigheder* er det *fordeelagtigst* at vælge den korteste *Cours* der er forenelig med en gunstig *Brede*. Paa sin tidligere *Reise* kom *Capitain Godfrey* til den *Erfaring*, at den gunstige *Parallel*, som en *Maximumsbrede* er 50° , eftersom *Vinden* under høiere *Breder* ikke er saa stærk som *Sømanden* kunde ønske, og hele *Coursen* igiennem, fra a, see medfølgende *Kaart*, til *Abelaide*, ere *Vindene* hele *Året* igiennem stadig gunstige.

Sammensat *Cours* for *Routen* fra *Sydney* til *England* ad den østlige *Bei* om *Cap Horn*.

Her frembyde sig 3 forskiellige *Router*:

- 1) *Sydom Ny-Zeelands sydlige Ø*;
- 2) *giennem Cook's Stræde*, og
- 3) *om Nordpynten af Ny-Zeelands nordlige Ø*.

En af disse 3 *Veie*, for den sammensatte *Route* til *Cap Horn*, maa her vælges, alt efter *Årstiden* og de fremherskende *Vinde*, naar man gaaer fra *Sydney*.

Lagende 57° som *Maximums S. Brede*, passerer den første *Deel* af den sammensatte *Route* paa en *Storcirkelbue* til denne *Maximums Brede*, over den sydlige *Deel* af *Ny-Zeelands sydlige Ø*, og er desaaarsag upraktikabel. Ved at seile paa en *Storcirkelbue* fra *Sydney Heads* til en *Plads S. for Sydpynten af Ny-Zeelands sydligste Ø*, paa $47^{\circ} 32' S. Br.$ og $167^{\circ} 20' Ø. Lgd.$ og derfra paa en *Storcirkelbue*, hvis *Maximums Brede* er $57^{\circ} S.$, erholde vi den korteste *Afstand*, der kan seiles paa den sammensatte *Route*, fra *Sydney Heads*, til et *Punkt* udfor *Cap Horn* under $57^{\circ} S. Br.$ og $68^{\circ} W. L.$, der andrager 5407.8 *Qvartmiil*, hvorimod *Afstanden* mellem de samme *Punkter* efter *Mercators Seilads* vilde udgiøre 5685.8, eller, den componeerte eller sammensatte *Route* er 278 *Qvartmiil* kortere.

2) Ved at gaae *giennem Cook's Stræde* og ad den sammensatte *Route* seile til samme *Punkt* udfor *Cap Horn*, bliver *Af-*

standen 5518.9 Qvartmile og efter Mercators Seilads 5846.5, og saaledes den sammensatte Route 327.6 Qvartmil fortere, og endelig:

3) Ved at tage den nordre Route om Cap North, vil Afstanden til samme Punkt udfor Cap Horn med den componerte Cours blive 5937.1 Qvartmil, og efter Mercators Seilads samme Tour 6146.8 Qvartmil, og den componerte Route saaledes være 209.7 Qvartmil fortere.

Forskiellen imellem Storcirkelrouten og Mercator = Seiladsrouten fra Sydney til Punkterne paa Ny-Zeeland, er saa ubetydelig, at den neppe behøver at komme i Betragtning, idet den til Sydpunktet blot er $1\frac{1}{2}$ Qvartmil, til det midterste Punkt $3\frac{1}{2}$ Qv. Mil og til Nordpunktet 2 Qvartmil, endog beregnede sphæriske for den sammensatte Route. Navigateuren maa isvrigt rette sig efter Harstiden, ved at nærme sig Maximums-Breden, eftersom det i een Harstid kan være godt at seile paa 57° S. Br. øster- eller fra 148° V. til 68° V., og i en anden Harstid vilde være uklogt at gaae saa langt sydlig, undtagen nær imod Cap Horns Meridian, hvor alle Skibe bør søge til denne Bredeparallel for med Sikkerhed at kunne gaae sønden om Cap.

Positioner paa den sammensatte Route fra Sydney, søndenom Ny-Zeeland til 57° S. Br. og 68° V. L.

Positioner.				Brede.	Længde.	Cours.		Afstand.
Sydney	.	.	.	33° 52' = " S.	151° 16' Ø.	S.	Ø.	
1ste Position østerefter	.	.	.	37 46 37	155 0 =	37° 44'		296.5
2den — —	.	.	.	42 16 10	160 0 =	40 26		354
3die — —	.	.	.	46 0 42	165 0 =	43 47		311
4de — — udfor Sydpynnten	.	.	.	47 32 0	167 20 =	46 24		132.5
5te — — —	.	.	.	48 47 23	170 0 =	54 42		130.5
6te — — —	.	.	.	50 50 0	175 0 =	57 38		229
7de — — —	.	.	.	52 30 56	180 0 =	61 31		211.5
8de — — —	.	.	.	53 52 50	175 0 V.	65 30		197.5
9de — — —	.	.	.	54 58 0	170 0 =	69 31		186
10de — — —	.	.	.	55 48 4	165 0 =	73 37 $\frac{1}{3}$		177.5
11te — — —	.	.	.	56 24 20	160 0 =	77 46 $\frac{1}{2}$		171
12te — — —	.	.	.	56 47 46	155 0 =	81 55 $\frac{1}{3}$		166.5
13de — — —	.	.	.	56 58 58	150 0 =	86 5 $\frac{1}{3}$		165
14de — — Afvigningsseilads fra 148° V. til 68° V.	.	.	.	{ 57 0 0	147 51 48	89 11		70
				{ 57 0 0	68	Øst		2609.5

Afstand ad den sammensatte Route 5408 Dvm.

Bed Mercators Seilads 5686 —

Sparet 278 —

Positioner paa den sammensatte Route fra Nordpynten af Ny-Zeeland under $34^{\circ} 47' \text{ S. Br.}$ og $173^{\circ} 4'$ B. L. til Maximum Brede 57° S. og $\text{B. Længde } 123^{\circ} 23' 17''$, med østlig Cours fra denne Position til 68° B. L.

Positioner.		Brede.	Længde.	Bemærkninger.
Nordpynten		$34^{\circ} 47' 0 \text{ S.}$	$173^{\circ} 4 \text{ D.}$	Denne Bue af en Storcirkel gaaer over en Deel af
1ste Position østerefter		$35 \quad 0 \quad 0$	$175 \quad 0 \quad "$	Nord-Øen, men det Skib, der
2den —		$39 \quad 15 \quad 0$	$180 \quad 0 \quad "$	styrer langs Kysten fra Nord-
3die — —		$43 \quad 43 \quad 6$	$175 \quad 0 \quad \text{D.}$	pynten til Sydpynten og saa ad
4de — —		$46 \quad 46 \quad 30$	$170 \quad 0 \quad "$	Chatham Island indtil det
5te — —		$49 \quad 1 \quad 22$	$165 \quad 0 \quad "$	træffer Storcirkellinien, vil
6te — —		$51 \quad 1 \quad 34$	$160 \quad 0 \quad "$	tabe megen liden Afstand, som
7de — —		$52 \quad 40 \quad 21$	$155 \quad 0 \quad "$	disse Positioner ville vise.
8de — —		$54 \quad 0 \quad 25$	$150 \quad 3 \quad "$	Fra Sydney til Nordpynten
9de — —		$55 \quad 4 \quad 55$	$145 \quad 0 \quad "$	paa Buen 1080.8
10de — —		$55 \quad 52 \quad 30$	$140 \quad 0 \quad "$	Paa Buen til Maxi-
11te — —		$56 \quad 27 \quad 24$	$135 \quad 0 \quad "$	mum 2855.
12te — —		$56 \quad 49 \quad 30$	$130 \quad 0 \quad "$	Parallel Seilads . . 2001.3
13de — —		$56 \quad 59 \quad 23$	$125 \quad 0 \quad "$	Afstand ad den sam-
14de — —		$57 \quad 0 \quad 0$	$123 \quad 23 \quad "$	mensatte Route . . 5937.1
				Dm.

Positioner paa den sammensatte Bei fra Cap Palliser under $41^{\circ} 24'$ S. Br., $175^{\circ} 41'$ Ø. Lgd., til Maximum-Brede 57° S. og $129^{\circ} 14' 37''$ B. L., idet Coursen er østlig fra denne Position til 68° B. L.

Positioner.			Brede.	Længde.	Anmærkninger.
Cap Palliser			$41^{\circ} 24' 0''$ S.	$175^{\circ} 41'$ Ø.	Fra Sydney til Cap Palliser
1ste Position østerefter			44 14 0	180 0 =	paa Buen 1239.9
2den — —			47 3 14	175 0 B.	Paa Buen til Maximum 3277.7
3die — —			49 23 35	170 0 =	Parallel Seilads . . 2001.9
4de — —			51 19 54	165 0 =	Distance ad den com-
5te — —			52 55 19	160 0 =	ponerte Route . . 5518.9
6te — —			54 12 25	155 0 =	
7de — —			55 13 15	150 0 =	
8de — —			55 59 24	145 0 =	
9de — —			56 32 4	140 0 =	
10de — —			56 52 3	135 0 =	
11te — —			56 59 52	130 0 =	
12te — —			57 0 0	129 14 =	

Bed at anføre, at Positionerne ere tagne efter Kerrigan, bemærker Udgiveren af Naut. Mag., at de vilde have været nøiagtigere efter Rapers Tabeller. Saaledes er Cap Valliser, hos Raper, paa $41^{\circ} 38'$ og $175^{\circ} 21'$, en Forstiel af ikke mindre end 14 Qvartmiil i Bredden og 20 Minuter i Længden.

Maury's Wind- og Strøm-Kaart.

Efter Bombay Paper har en Lieut. Maury samlet fra flere Logbøger ombord i saavel private som Regjerings Skibe, Bemærkninger angaaende Vinde, Strømme ic. paa alle Dele af Verdenshavet, og nedlagt Resultaterne i en Række Kaart „Maury's Wind and Current Charts”.

I disse Kaart er hvert enkelt Skibs Cours aflagt med forskellige Couleurer efter Aarsstiderne, og med Bogstaver efter Maanederne. De Vinde, Skibet daglig undervejs har haft, ere saa findrigt angivne, at den Søfarende uden streven Tæst lige strax seer ikke blot disse Vindes Direction i Aarets forskellige Maaneder, men ogsaa strax deres bestemte Character. Man kan se, om der har været frisk eller løj, jevn eller stiv Kuling; stormfuldt eller bygget Veir. Paa samme Maade seer man Havstrømningernes Retning og Hurtighed, Compasets observerte Misviisning, Vandets Temperatur o. dsl.

Som Resultat af anstillede Undersøgelser i denne Retning, anbefaler Lieut. Maury en nordligere Cours end den der sædvanlig benyttes af Skibe i den europæiske Gøffardifart. Denne Unbefaling grunder sig ikke alene paa Storcirkelseilads-Princippet, som fortærer, men ogsaa paa Vindene, der i den Region antages at være gunstigere. Exempelviis anføres, at et Skib, der forlod Livet,

pool paa samme Tid som en heel Deel andre, ankom til Bestemmelsesstedet, New-York, 12 Dage tidligere end de andre, idet hiint fulgte Maury's Kaart og holdt mere nordlig, hvorimod disse holdt meer sydligt.

(Naut. Mag. April 1851).

Maudslay's bevægelige Skrue (feathering screw)

Med Maudslay's Patent fra Marts 1848 er en af de største Uleiligheder ved Anvendelsen af Skruepropellere, nemlig den, at sætte Propelleren paa sin Plads og tage den bort, imødegaaet. Skruefladerne fastgøres nemlig paa saadan Maade til Fremdrivningsaxen, at Propelleren ligesom af sig selv indtager den rette Fremdrivningsvinkel, saasaa Axen sættes i Bevægelse, og vender ligesaaieblikkelig tilbage til en neutral eller uvirksom Stilling, naar Fremdrivningsaxen ophører at rotere, saa at Fladerne blot frembyde en fin Kant til at trækkes igiennem Vandet, idet de staae i en aldeles opreist Stilling i Agterstjernens Risvand, i hvilken Stilling de fastholdes ved en Klemme ovenfra i det faste Skib, hvilken Klemme ogsaa kan stille dem i hvad Retning man vil. Disse Flader ere derhos ligesaa virksomme som de af almindelig Construction.

Fordelen herved vil især være stor ombord i Skibe paa lange Reiser, med ringe Kulforraad, hvor blot anvendes Damp som Hjælpkraft, naar Vinden er løi eller i Stille, eller for at hjælpe paa Farten, naar man krydser mod Vinden, tæt ved Vinden, og derimod benyttes Seil, naar man dermed kan gaae 8—9 Miles Fart nogenlunde i Coursen. Ikke et Øieblik behøver at spildes, ved Overgangen fra Seil til Damp, og omvendt, og ikke et eneste Pund Kul ødes. Skruedamperne benytte nemlig i Regelen ikke den kørteste Route, som Fuldkraftdamperne, lettal-

lede som de ere, ei heller kunne de, blot forsynede med Hjælpekraft, gaae saa hurtigt som hine, under Damp alene; men da deres Kulforbrug er meget ringe, og de seile hurtigere end noget Skib belemret med Hjulkasse og Hjul, behøve de ikke hyppigt at indtage Kul, og ved at seile meget og godt, gaae de i Virkeligheden forbi Fuldkraft-Hjuldampstibene paa lange Reiser, imedens de, for medelst deres større Stuverum og deres ringe Kulforbrug, kunne seile langt mere oekonomisk, og følgerlig forrente sig bedre.

I Rapport fra Hjælpe-Skruedampstibet Bosporus, paa 536 Tons Skibbygningsmaal og 80 Hestes nominel Kraft, (ligesom Hellepont og Propontis, paa samme Fart), det første Damppalets Skib fra England til Cap, d. d. udfor Madera 24de Decbr. 1850 til General Screw Steam Shipping Company gjøres følgende Meddelelse om den derombord værende Maudslayske feathering screw.

„Da vi fik en frisk Kuling der saae ud til at ville blive staaende, slukkede vi Ilden, og stillede Skruen til Seilads (feathered the screw), uden Vanskelighed. Vi løb 24 Timer uden Damp for Læseil og Bramseil, og tilbagelagde 215 Qvartmiil. Ved en Prøve, vi anstillede, gjorde vi $6\frac{1}{2}$ Miils Fart med Skruen i Damp-Stilling (steaming position) og 8 Miles Fart med feathered screw. Skruen bragtes atter i Damp-Stilling i eet Minut. — Der gives det Vink, at man ikke maa lade Skruen gaae forlænge i een og samme Stilling, for at den ikke skal stikke fast. Denne Skruerklæres at fremdrive Skibet ligesaa hurtigt som den ældre Skruer, og Maskinen gjør maastee to eller tre Omdreininger flere i Minutet end med den ældre Skruer.

Bosporus gik fra Plymouth d. 18de Decbr. 1850 fuld af Passagerer, anløb Madera og St. Vincent, og naaede Sierra Leona paa 16 Dage. Forlod Sierra Leona d. 4de Januar og naaede Cap d. 27de, og fuldførte saaledes Reisen i 40 Dage til trods for S. D. = Passaten, og bemærkes, at St. Vincent ligger 900 Qvartmiil afveien.

Fra Cap igjen den 2den Februar, og naaede Sierra Leona paa 16 Dage. Tabte der tilfældig 3—4 Dage ved Indtagelsen

af Kul. Tilankers ved St. Vincent d. 28de Februar. Fra St. Vincent samme Dags Aften, og ankom til Plymouth den 12te Marts om Aftenen, eller i 38 Dage i det Hele, alle Ophold indbefattede.

Udrejsen (7299 Lbm.) tilbagelagdes, Opholdene excl., i
38 Døgn og 12 Timer.

Hjemreisen (6441 Lbm.) do. do. i 33 — — 7 —
eller i Giennemsnit 7.97 Lbm. i Timen, og dog tog Bosporus ikke den bedste Cours, eller satte alle Seil til naar det kulede nogenledes, og styrede ei heller saaledes, at den til det Yderste kunde benytte bekiendt gunstige Binde, eller undgaae Strømninger som hemmede dens Fart. Dens Cours var omtrent som et Fuldkrafts-Hjuldampfskib, og ikke, som det burde have været, et egentlig Seilskibs. Derhos var det just ikke forsynet med gode Kul, men maatte endog kaste endeel overbord som unyttige. Intet Uheld indtraf paa Reisen, ligesom Bosporus efter Hjemkomsten rapporteredes klar til atter at afgaae i 4 Dage.

Ny amerikansk Yacht.

I dette Foraar stod under Bygning i Ny-York en Yacht, hvorfor Bygmesteren Mr. W. H. Brown skulde have en Trediedeel i Tillæg i Betalingen, eller £ 24 pr. Ton, hvis den kom til at seile bedre end nogen af dens Medbeilere af samme Drægtighed i England. Den blev bygget efter et nyt Princip: 10 Fod Dybgaaende agter, aftagende indtil 5 Fod for, og har ingen Krig. Agter er Kiølen omtrent 30 Tommer høi, aftagende forefter og reiser sig i en smuk Bue til Skiæg og Stevn. Drægtighed 175 Tons; Længde 94 Fod; Største Brede 23½ Fod; Lastens Dybde 9 Fod. Spantetømmerne staae 1 Fod fra hinanden og Mellemrum-

mene ere fyldte paa hver Side med 18 Ballastjern eller Jernstænger, hvert af 12 cwts Vægt og med smaa Fremspring eller Øren, som passe ind i Tømmerne, saa at de ikke komme i Berørelse med Udenbordsklædningen. Fremdeles ere 18 Ballastjern, hvert af $1\frac{1}{4}$ cwts Vægt placerede paa Hovedkiolen, og som passe aldeles mellem Tømmerne. Den har saaledes over 21 Tons Ballast, der er bygget og filet ind i dens Sider, og vil kun behøve eengang saa megen Ballast til. Indvendig er den forsynet med Tværstræbere med lange Jernsinner der ere stærkt befæstede til Spanterne.

(Lond. News, Marts 1851.)

John Sordans nye patenteerte Skibbygningsmethode.

(London News, Febr. 1851.)

Hovedprincippet i denne Bygningsmethode, der første Gang er anvendt i 1850 i Liverpool, er, at man har valgt af hvert af begge Slags Skibe der nu ere i Brug, Træ- og Jernskibe, de Dele som ansees for sammenlignelsesviis de varigste og som man havde mindst imod, og derved faaet et Skib, som, foruden at være billigere, tillige var befriet for de Mangler og Ufuldkommenheder der stedse findes ved Skibe der ere byggede alene af eet af disse Materialier.

Denne Methodes særegne Fortrin er: et fuldkomment og stærkt Jern-Spantesystem, der er aldeles uafhængigt af det Material hvormed det er beklædt, hvad enten dette er Træ eller ikke, og fremdeles en saadan Disposition og Ordning af de fornemste Tømmer og Planker, at derved er tilveiebragt en sikker og fuldkommen Sammensøining af Træ med Træ, og Jern med Jern, hele Bygningen igiennem.

Fordelene ved Skibe byggede efter dette Princip angives at være:

a) fremfor Træskibe:

- 1) Man undgaaer aldeles Fyr i Skibet, ved ikke at have Spantesystemet af Træ.
- 2) Man opnaaer langt større Styrke ved Jern-Spantesystemet, som, naar det er færdigt, er een Heelhed, aldeles uafhængig af det Material, hvormed det er beklædt, hos hvilken Beklædning det ikke behøver at søge sin Styrke, som Tilfældet er i andre Skibe, ligesom det ei heller udsættes for at brydes ved den Kraft der anvendes derpaa, som i Træskibe, hvor der ere saa mange Tværfibre.
- 3) Langt større Stuverum habes i disse Skibe, idet Sidernes Trykkelse betydeligt er reduceret, til samme Tid som Styrken er bleven forøget.
- 4) De ere betydelig lettere end Træskibe, stille saaledes meget mindre dybt, og kunne folgelig indtage en større Ladning inden de blive trykkede for meget tilbunds.
- 5) De ere meget lettere at reparere.
- 6) Sikkerhed for Liv og Eiendom er langt større i disse Skibe end i Træskibe, thi det er en velbekendt Sag mellem practiske Folk, at Træ-Skibsplanker hyppig slyde Værket ud af Naadderne, hvorved Skibets Styrke ødelægges og det udsættes for at arbejde og blive læst i ondt Veir; hvorimod i Skibe der ere construerede efter denne Plan, Plankerne ere saaledes befæstede, at de første maa brækkes inden de kunne røre sig.
- 7) Betragtede som en Eiendom staae disse Skibe ogsaa langt over Træskibe, eftersom Træskibe efter et vist Antal Aar aldeles miste deres Glasjeværdighed, medens Lloyd's Committee har decideret, at Skibe byggede efter dette Princip, skulle forblive i deres Klasse saa længe som Materialierne forblive gode, hvorved spares Betydeligt i Assurance for Skibeierne.

Derhos kunne de saa let holdes rene, og antages at kunne leveres for en meget lavere Priis pr. Ton end baade Træ- og Jernskibe.

b) Fremfor Jernskibe:

- 1) have de den store Fordeel ikke at blive urene under Bunden, de kunne nemlig kobres med fuldkommen Sikkerhed.
- 2) da Siderne ere af Træ (en slet Barmeleder), ville de være langt kieligere end Jernskibe;
- 3) da Udvidelsen og Sammentrækningen ere umærkelige, vil Dæklene ikke blive løse som i Jernskibe;
- 4) Side- (lateral) Styrken er ogsaa meget større end i Jernskibe, da det er en bekendt Sag, at Siderne paa Jernskibe arbeide ind og ud i svær Sg, hvilket har en hæmmende Indflydelse paa Farten.

Bygningsmetoden er følgende:

Kiolen lægges af Træ, ligesom en For- og Agterstevn af Træ oprejses og befæstes derpaa med Dyflodsning for og agter, som i Træskibe, men meget mindre. Derefter lægges en Jernplade (a keel plate) paa Kiolen, over dens hele Længde og over Dyflodsningen og opad For- og Agterstevnene, ligeop til Toppen, Alt i eet Stykke, og gøres ved det Øverste af Stevnene bredere og bøies indefter paa Kanterne, saa at der dannes Jnderstevne med Dækleplader med Klanger, til hvilke Enderne af Plankerne ere fastgjorte, saavel som til Træstevnene. Derefter lægges Bundstokkene og Bundpladerne tværs over Kiolpladen og nagles dertil paa Yderkanterne, idet lange Bolte gaae igiennem hver Plade, og Kiolpladen og Kiolen holder Alt fast sammen; nu rejses Dylængerne, og naglede til Bundstokkene, danne de en Række af udadbendte Buer, Alt i eet Stykke, fra Skanddækket paa den ene Side ned til Kiolen og igjen op til Skanddækket paa den anden Side af Skibet og Kantspanternes Underender boltes til Jnderstevnene for og agter. Derefter lægges Baand udenbords omkring Skibet, og boltes til hver Dylænger; de anbringes i større eller mindre Mængde altesfter Skibets Stør-

relse, i det Mindste eet i Dæksbjellerangen og eet ober og underdenne. Derefter lægges Dæksbjellerne og horizontale Baand lægges for og agterefter tværs for Enderne, til hvilke de boltes, saavelsom til hver Dplænger, ved et Vinkeljern, som binder dem begge. Disse Baand, saavelsom de udenbords, føres ret for- og agterefter, og boltede til de ovenomtalte Jern=Jnderstevne, danner det Hele til et Jern=Spantesystem af umaadelig Styrke. Kiølsviin og Side=Kiølsviin (sister kelsons), saavelsom Rimmingvægere anvendes og bringes ret for- og agterefter og opad Stevnene, idet de boltes til Jnderstevnene ved to Vinkeljern der stilles med Ryggen mod hinanden og som modtage Hovedkiølsvinet imellem sig, ligesom de ogsaa ere boltede til hver Dplænger langs deres hele Længde, fra Ende til Ende. De ovenomtalte Bundplader ere Jernplader af passende Dannelse, som ere stillede tværskibs paa Kant, og boltede til hver Bundstol i hele Skibets Længde.

Udenbords= Klædningen lægges paa og fastgjøres til Dplængerne og Spanterne ved Skruebolte, med forsenkede Hoveder, og Hullerne over dem fyldes med en egen Composition. Nu forhødes Skibet med Træ paa Gutta-Percha istedetfor paa Filt, til høieste Bandlerie, og kobres derefter. Ved Gutta-Percha'en, der er uigiennemtrængelig for Vand saavelsom en Ikke=Led for Electriciteten, forebygges enhver galvanisk Indvirkning imellem Jern og Kobber, og Skibet gøres fuldkommen tæt.

Maade at rebe Mærseil fra Dækket uden at skikke Folk tilveirs.

(Naut. Mag., Jan, 1851 og Lond. News, Marts 1851).

Skibssecretair af den engelske Marine, H. D. P. Cunningham, har opfundet en saadan Maade, som ombord paa et Peninsular- og Oriental-Company-Skib, Iberia, er befunden særdeles hensigtsmæssig. Seilet (patent Topsail) reber sig selv, og med 1 Mand og 1 Dreng kan Seilet klosrebes i $2\frac{1}{2}$ Secund efterat Maaen er nedfired. Nebene kunne atter tages ud, og Mærseilet være strakt i 20 Secunder. Opfindelsen er ikke kostbar, efterjorn de nuværende Seil og Mærseiler kunne faaes forandrede for en Bekostning af £ 15 pr. Maa og Seil.

Patenthaverens Formaal er at forebygge eller forringe de Farer der ere ved at rebe Mærseil i haardt Veir, naar Folkene skulle lægge sig ud paa Mærerne, og samle og mindske Seilene ved Nebbændsler og Stilbouter, hvilket Arbeide derhos medtager $\frac{1}{2}$ Timestid og fordrer mange Hænder.

Efter Mec. Mag. Marts 1851 er der gjort en ubetydelig Forandring ved de hejsende Dele, saa at 3 eller 4 Personer kunne heise et Seil paa et 300 Tons Skib.

ganisere et Krigsskib og at haandhæve Disciplinen blandt dets Mandskab, er fortrolig med Vaabnens Brug, samt kender Neglerne for Operationer med Samlinger af Skibe.

„Han maa være i Besiddelse af saadanne Kundskaber og en saadan Dannelse, at han forstaaer at optræde paa den rette Maade, til Fædrelandets Gavn og Ære, i de ofte vanskelige Forhold, hvori han kan blive stillet paa fremmede Steder, og ved egen Taft maa finde Rettesnoeren for sine Handlinger, og at han, naar nogen Tjeneste ved Orlogsværftet eller i andre særegne Retninger bliver ham betroet, kan, med practisk Kiendskab til Enkelthederne, forbinde et frit Overblik og Indsigt i de ledende Grundsaetninger.

„De medfødte Sjælsbevner og øvrige personlige Egenheder ere ved Alt dette af fremtrædende Bigtighed for Søofficieren, saa at ethvert Middel til at meddele theoretisk Kundskab og practisk Uddannelse maa forfeile sin Virkning, naar man ei lægger særdeles Vægt paa at vælge saadanne Individer, hos hvem de første Betingelser ere tilstede. Maaden at foretage dette Valg — har derfor optaget en væsentlig Deel af Commissionens Forhandlinger og medført de neden anførte udførlige Forslag.”

Vi see heraf, at den ærede Commission fremhæver som absolut nødvendigt for Søofficieren:

1. at han er i Besiddelse af medfødte Sjælsbevner, som Mod, Fasthed, Mandsnærverelse, fremdeles, nærer Kiærlighed til sin Stand;
2. at han er noie fortrolig med sit Fags forskjellige Grene;
3. at han er Somand, saa at han forstaaer at manøvrere det ham betroede Skib og at føre det med Sikkerhed overalt hvor Tjenesten fordrer det;
4. at han er Søkriger ic.

Det er klart, at Commissionen har anerkendt Talent for Faget og Somandsdygtighed som de absolut betingende Egenheder for at være Søofficer. Den maatte altsaa, saa synes os, have taget særdeles Hensyn dertil i sit Forslag til Ministeriet; men det forekommer os, at det af Commissionen opstillede Program, eller,

som den selv kalder det, „de almindelige Bemærkninger om det Maal der bør eftertrages“, ei saa ganske har ledet den i de indgivne Forslag.

Naar et ungt Menneske paa 19—20 Aar afgaaer fra Søcadetacademiet for at indtræde i Søetaten som Lieutenant, kan han ikke — det er jo klart nok — kan han ikke være en complet Sømand; men han kunde og, vi tillade os at mene, at han ogsaa burde være noget Mere, end det den ærede Commission vil lade ham være — Sommer- eller Godtveirs-Sømand. Søfarten i 4 lyse Godtveirs-Maaneder, Mai, Juni, Juli og August, i fire Aar, — som Commissionen er bleven staaende ved, — kan nok bringe et ungt Menneske til at kende et Skib og dets Dele, at kunne manøvrere ret smukt i godt Veir og at kunne passe upaaklageligt en beensløs Dagtjeneste tilføes og tilankers, saa at han kan kaldes søyndig i Magsveir; men — den danner ham ikke til at vorde Sømand i den Betydning som Sømand forstaae denne Benævnelse, idet den ikke gjør ham bekendt med Godtveirs-Manøvrer, ligesom den ei heller giver ham den alsidige Søyndighed, som en Skibsofficier, endogsaa i den tidligste Alder, efter vor Anskuelse, bør besidde. Vel tæller den nuværende Marines Officier- Personale mange dygtige Mænd paa Søen, skøndt de alle ere oplærte paa denne Maade ombord i Cadetflibet; men, — vilde enhver af disse Herrer gribe i egen Barm og tale ganske oprigtigt, da vilde vi vistnok faae den Tilfæstæelse, at den egentlige Sømandsdygtighed er kommen efter, hos Mange længe efter, at Cadetcarriøren var endt, og at Erhvervelsen deraf ofte er faldet dem suurt nok i den modnere Alder, efterat de, i Unglingsalderen, kun havde seet Sømandslivet fra — Sol siden.

Cadetterne gives paa Akademiet Underviisning i Sømandskab, saa at de theoretisk lære at kende et Skib, dets forskellige Dele og Inventarium, Takkelladsen med dens Fart og Egenheder, Seilene, kort det Hele der hører til et udrustet Skib, og Alt vises dem ved Modeller, for at give dem et tydeligt Begreb om Gienstandene de skulle lære at kende. De lære Theorien for et Skibs

Bevægelser, for Seilenes Birkning, disses Tilfætning, Bjergning og Beslaaning, fremdeles for alle Slags Godtveirs- og Ondtveirs-Manoeuvrer, for et Skibs Aftalling og Tiltalling &c. &c. Gaaer denne theoretiske Underviisning Haand i Haand med Praxis, er den vistnok meget hensigtsmæssig, og vi antage, at et ungt Menneſte med Talent for Søfart paa denne Maade hurtigt vil faae sand Sømandsdygtighed. Underſtøttes derimod hiin theoretiske Kundskab ikke, eller kun tildeels, af praktisk Udovelse, gaaer det med denne Kundskab, ſom med en Skat, Gieren vel er i Befiddelse af, men ikke forſtaaer tilfulde at benytte, og derfor ei heller har Brug for.

Hos os udrustes Cadetſkibet hvert Aar, for et Øveſeetogt i 3 Sommermaaneder med Cadetterne. Paa et ſaadant Togt foretages vel, baade Formiddag og Eftermiddag, naar Veir og Sø ikke forhindrer det, alle Slags Manoeuvrer med Skibet, ſom Cadetterne ſkifteviis commandere, og denne Maade at exercere paa giver de unge Menneſter ypperlig Routine i de Manoeuvrer, ſom foretages til Øvelse; — men, da man ikke kan indlade ſig paa at manoeuvrere til Øvelse med et Skib i Storm eller hvi Sø (ondt Veir), kunne Cadetterne heller ikke paa den hidtil reglementerede Maade øves i de Manoeuvrer, ſom man under ſlige Omſtændigheder, ei foretager med Skibet uden dets Sikkerhed fordrer det, hvoraf følger at de i Ondtveirs-Manoeuvrer, i de Manoeuvrer, hvorved det netop gælder at være Sømand, ikke faae nogen Routine. Der er vel ſagtens dem der mene, at Cadetterne kunne i Magsveir tilſtrækkelig øves i Ondtveirs-Manoeuvrer; men det vilde gaae med de paa den Maade indøvede unge Menneſter, ſom med Drengen, der havde lært at dandſe uden Muſik, og ſlet ikke kunde komme ud af at gjøre ſine Trin eller komme i Takt, da en gang en Spillemand spillede op for ham. Til Dands hører Muſik, og til Ondtveirs-Manoeuvrer ondt Veir!

Da nu den ærede Commiſſion har valgt de 4 Maanedere af Aaret til practiſk Øvelse for Cadetterne, i hvilke der ialmindeligſt vi forefalder meget uroligt Veir og ikke andre

Storme end Sommerstorme, og da Cadetterne, under disse faa og smaa Storme, dog ikke kunne manoevrere til Øvelse, saa synes det indlysende, at disse, i den til practisk Øvelse valgte Mars-tid, ikke kunne faae tilstrækkelig Kiendskab til ondt Veir og Routine i at deeltage (om at commandere kan her ikke være Tale) i Ondtveirs-Manoevrer. Foies hertil, at denne Marstid fører lyse Nætter*) og varm Temperatur med sig, som gjør, at de unge-Mennesker heller ikke i Væretiden kunne blive bekendte med Manoevrer, øves i Paapassenhed, Marvaagenhed, kort blive fortrolige med det Meget som hører mørke Nætter til ombord i snævre Farvande og tilsvæs, og — at de paa den Marstid ei blive vænnede til virkelig at kunne døie Ondt, vil man vel indrømme, at Cadetten paa Cadetsskibet egentligen kun øves i og vænnes til det, som den practiske Sømand anseer for det mindst Vigtige af Sømandskab og Søfart.

Og kunne vi her ikke tilbageholde den Bemærkning, at ved den Routine Cadetten, som meldt, erhverver sig ved at deeltage, snart som Befalende, snart som Lydende, i de Skibsmanoevrer der foretages med Cadetsskibet i Forbindelse med den theoretiske Underviisning, han maa nydes med i de Manoevrer og Foretagender, han ei practisk bliver, eller kan blive routineret i, og hvori altsaa hans Upractiskhed ikke bliver paavisselig, — vil han komme til at synes at have meer Sømandsdygtighed end han i Virkelighed er i Besiddelse af. Vel kan den i 20 Mars Alderen fra Academiets til Lieutenant afgaaede Cadet ikke være en erfaren Sømand; men han kan og bør, som Cadet have gjort det første Skridt til at blive det, ved nemlig selv at have erfaret, at der skal meer Erfaring til, end den han faaer paa Cadetsskibet, for at blive, hvad den ærede Commission kalder „Sømand, saa at han forstaaer at manoevrere det ham betroede Skib, og at føre det med Sikkerhed overalt hvor Tjenesten fordrer det.“

*) 3 Maanedene Juni og Juli gaaer paa vore Føder Dagstærket ikke af Himmelen om Natten, og Maanedene Mai og August have kun paa trent 5 Times Mørke i Gennemsnit.

Under forrige Krig kom Cadetflibet slet ikke tilføes: Cadetterne maatte nyies med at manoevrere i Sommermaanederne udenfor Batteriet Trekroner ombord i en Orlogsbrig, som hver Morgen lettede, efterat Cadetterne vare komne ombord. Der skiftedes de til at commandere de forstieftlige Skibsmanoevrer især Stagvendinger, og de bleve paa denne Maade ligesaa godt routinerede i at manoevrere (i Ankring og Letning endogsaa bedre) som de bleve ved i Reglen at foretage Manoevrerne i Søen; men, — de fik naturligviis intet, eller kun saare ringe practist Begreb om Søfart.

Som Modsetning til vor Orlogsdannelsesmaade, tillade vi os at fremsætte the apprenticeship i den engelske Kulfart. Vi have tidligere ved en anden Leilighed i en Afhandling i dette Tidsskrift*) omtalt denne anerkjendt udmærkede practiske Skole for Sømcænd, og da man dengang ialmindelighed indrømmede Nødvigheden af vore Ord, ville vi tage os den Frihed at gjentage dem her:

„Den egentlige Søffærdisart er Planteskolen for de practiske Sømcænd. Derfor er den engelske Kulfart den bedste Sømandsskole der gives, da Skibe i den seile baade Sommer og Vinter, med saa Folk, i snævre Farvande. Der maa Mandskabet være paa færde Dag og Nat, da Skibet maa frem, hvorledes end Veir og Vind er, for at Farten kan svare Regning ved hurtige Reiser. En Dreng, som vil i denne Fart, maa giennemgaae 7 Læreaar, og uden at holde ud i denne Tid, kan han hverken blive Capitain eller Styrmand i Kulfarten. — Naar han har endt Læretiden, er han naturligviis en flink og raff Gut i det lavere, og maaskee ogsaa i det almindelige Sømandskab, men han er som oftest aldeles udanet og maaskee saa raa, at han ikke engang er modtagelig for høiere Sømands-Dannelse. — Disse Karle er det imidlertid som især have bidraget til Englands Overlegenhed paa Søen, dem er det, hvormed Nelson, Duncan og de øvrige Helte besejrede alle andre Seemagter, og dem er det fornemmelig som John Bull, i sin Begeistring for det Vaade, besynger i sin „Rule Britannia“.

*) 4de Bd. Pag. 481,

„Men Kattegatsejladsen med sin Efteraars- og Vinterfart er for os hvad Kularten er for England. Fra den udgik Torstenskiold og mange andre af vore Søhelte, og fra den er det vi faae de raskeste og kraftigste Matroser, med hvem Corpsernes, til Vinterfart ubante Mandskab ikke kan hamle op i Sømandserfaring, Udholdenhed og fysisk Kraft.“

Saaledes skrev vi dengang, da Taleren var om at rekrutere Marinens Officierer fra Corpsernes Underofficiers-Klasser, da høit-talende nautisk Ukyndighed forte Ordet og bestræbte sig for at faae Folk til at troe, at veltrouinerede Vaadsmænd og Canonerer, vare meest skillede til at være Officierer paa vore Orlogsmænd, og vi gientage vore Ord, nu det gjælder om at gjøre dem der skulle være Officierer paa Orlogsmænd saa skillede dertil som muligt.

Medens altsaa den ærede Commission vil nøies med 4 Sommers Søfart for practisk at danne Officierer til vore Orlogsmænd, forlanger Verdens første søfarende Nation, at en Mand skal have furet 7 Aar stadig, uden Hensyn til Aarstiden, for at kunne betroes til at være Officier paa et engelsk Handelskib, hvoraf synes at fremgaae, at, enten maa den ærede Commissions Fordringer være for ringe, eller Englændernes for store.

Dersom der i England var en Skole for vordende Styr-mænd og Skibsførere, i hvilken disse, fra det 14—15 Aar, kunde undervises i alle Skibsarbejder, Styling, Kompasset, Behandlingen af Seil, Skibsmanoevrer &c., er der ingen Tvivl om, at de unge Menneker i langt kortere Tid end i 7 Aar vilde kunne dannes til Styr-mænd for Kiebmandskibe, da forudgangen Theori letter et Individ Erhvervelsen af Praxis.

Men antage vi, at en saadan Skole var indrettet og at Vær-lingerne i den bleve underviste theoretisk i Sømandskab og tillige sendtes tilsoes med Manoevre-Skibe, mon det da vilde være nok at sende dem paa Søen om Sommeren, og vilde 4 Aars 4 Sommermaaneders Søfart, i Forbindelse med den forudgaaede theoretiske Underviisning, da gjøre dem ligesaa sødygtige og skillede til at være Styr-mænd som 7 Aars Fart efter den gamle Maade? Hvad

Svar kunde man vel vente af engelske Sømand, hvis et saadant Spørgsmaal blev dem forelagt?

Et af Commissionens Medlemmer har dog foreslaaet, at Cadetsskibstogterne skulde begynde den 1ste Juli og ende den 31te October, for at Cadetterne kunde faae Begreb om Efteraarssarten. Men den ærede Commission har ikke villet entreere herpaa, og — hvorfor? — Fordi Cadetterne af det meget Ondtveir, som en saadan Varslid fører med sig, vilde blive holdte i Uvirkelighed. Commissionen siger nemlig Pag. 208*) saaledes: — „paa Grund af den Uvirkelighed, hvori Cadetterne vilde blive holdte, maaffee med Undtagelse af Qvartiercheferne, naar Vædterne vare lange og Veiret uroligt,**) da dette vilde føre med sig, at Cadetterne hverken kunde manoevrere, undervises, eller paa anden nyttig og passende Maade beskæftiges; hvoraf vilde følge Lediggang, som, det er at befrygte, vilde drage med sig Under, der ikke kunne opveies af den større Erfaring, Efteraarstogtet skulde bibringe. Cadetsskibet vilde saaledes, naar man henlagde Togtet til den nævnte Varslid, vel afgive mere Øvelse for Officierer og Mandskab, men derimod for en stor Deel tabe sit Præg som Skoleskib“.

Isandhed, den ærede Commission gjør ikke Cadetsskibsofficiererne nogen Compliment ved at mene, at de ikke kunne give de unge Herrer practisk Beskæftigelse under Efteraarets lærerige Veir for vordende Sømand, og det forekommer os virkelig, at samme ærede Commission i sin Iver for Bedligholdelsen af Skoleskibspræget stiller den theoretiske Underviisning ombord alt for meget i Forgrunden, saa at den glemmer, at Cadetterne egentlig ere ombord for at øves practisk i Alt hvad der er nyttigt for en Sømand.

Alt løse denne Opgave er ikke vanskeligt, naar man blot vil tage Sagen ret practisk, thi der er nok at beskæftige de unge Herrer med, hvis man skænker det Meget, der betragtes for upassende

*) I det særskilte Afskrift Pag. 54 sqq.

**) Disse udhævede Ord ere ikke udhævede af Commissionen.

og overflødigt for tilkommende Officierer at lære, påsænde Opmærksomhed.

For Exempel: lad Cadetterne staae ordentlige Tørn tilrørs, ikke som slingrende Personer agtenfor Rattet liggende paa Compasjet saa at de kiede og genere gamle flinke Morgængere, men som Morgængere selv med Rattet i Haanden, og kunne de ikke alle styre, da maae de, som ei kunne det, staae som blinde Mænd ilæ saalænge til Styret kan betroes dem. Lad et Par af de unge Herrer sidde paa Udfig især om Natten: det er en udmærket Øvelse for Diet. Derved lære de at opdage og skielne Gienstande paa Søen, at jugere alt Vigtigt ved disse Gienstande, som: hvorledes en Seiler ligger, rumt eller bidevind, Med- eller Modgaaende, hvor langt borte ic. ic. Alt bidragende til at udvikle Opfattelses-evnen giennem Diet. Flere af dem kunne nogle Gange i Etmaal, især i Storm, gaae tilveirs, og eftersee for Skamfiling: det over ogsaa, og giver tillige de unge Legemer en sund Bevægelse. Cadetterne maae holdes saameget paa Dækket som muligt i stormende Veir, og der maa ikke foretages noget Slags Manoeuvrer, det være sig om Dagen eller om Natten, uden at de sieblikkelig maae op, ja, om det saa var ti Gange om Natten, i Regn, i Sne, i Blæst, op maae de og det hurtigt, thi de maae ogsaa vænnes til at kunne ligge i Klæderne, saa at Jførelsen af Spjole, Støvler og Hat, er bele Toilettet d. have at gjøre. De unge Mennesker maae naturligtvis have deres nødvendige Søvn, men den maa tages efter Tid og Leilighed, og gaaer det strengt til om Natten, maae de have Regres om Dagen, eftersom det kan falde. Vi bemærke her, at Cadetterne, efter vor Anskuelse, ikke maae commandere Ondtveirs-Manoeuvrer, men at den vagthavende Officier eller Næstcommanderende i Skibet altid bør gjøre det, deels fordi Skibets og maastee Mandskabets Sikkerhed kræver, at Manoeuvrer i ondt Veir ikke blive forfuskede af unge Mennesker der endnu ere i Lære, og deels for at Cadetterne altid kunne see disse Manoeuvrer udførte saaledes som de bør udføres. Naar da en saadan Manoeuvre er tilende, bør Officieren, der har udført den, fremhæve for Cadetterne det Mær-

felige ved den og forklare dem hvorfor han gjorde saaledes og ikke anderledes.

Paa den Maade kunne Cadetterne blive ret godt beskæftigede om Efteraaret og Vinteren i stormende Veir, og skulde der da ogsaa blive nogen ledig Tid for dem, maa den ærede Commission vel erindre, at det, at kunne være ubeskæftiget ombord i et Skib i slet Veir uden at sløves, hører ogsaa med til Det, som Cadetterne ved Efteraarssfart skulde værnes til. Skulde nu ogsaa derved Cadetsskibet, som Commissionen siger, tabe sit Præg som Skoleskib, vilde dog denne Maade at øve, tilvænne og oplære Cadetterne paa, give det et ganske andet Præg af Dannelsesskib for Somænd, end hidtil.

Vi have altsaa nu, efter hvad vi have fremsført, to Onder at vælge imellem, det Ene, Commissionens formeentlige „Ørkesløshed som Fandens Hovedpude under Efteraars- og Vintersfart“, og det Andet, „at Cadetterne fremdeles, som hidindtil, kun øves i Sommerfart“. Hvilket af disse to Onder vi ansee for det mindste er flart!

Efterat vi saaledes have udtalt os imod Commissionens Forslag om Øvelsestogterne med Cadetsskibet, paahviler der os den Forpligtelse at fremsætte vor Mening om hvorledes da disse Togter burde være, for at de, efter vor Anskuelse, kunde svare til deres Hensigt. Saa nødig vi ogsaa indlade os herpaa, skulde vi dog opfylde denne Pligt; men forinden vil et Forord være nødvendigt.

Kan det heldige Udfald af den sidste Landkrig, vi førte, ene tilskrives det danske Folks fastknyttede Sammenhold og vor Hærs Tapperhed og sjældne Udholdenhed, da den som et Hegn, et levende Dannevirke holdt Tydskerne fra atter at besudle den danske Halvø med deres forhadte Nærverelse, maa det Middel, der gjorde denne Armee til et Hele, en samlet, en sammenknyttet stærk Magt, det Baand som under Krigen bandt og i Krig steds maa binde Danmarks ved Habet adskilte Mænd og Statsdele materielt sammen, — „Sømagten“, — være i den Forfatning, at den kan opfylde sin Dont. Den danske Nation maa altsaa ville, at dens Marine, om ogsaa kun lille, dog bestaaer af gode, kraftige, velbemandede og velcom-

mandeerte Skibe, og — maa selvfølgelig ogsaa ville, at det der er Gienstanden for denne Discussion — at det første og vigtigste Middel til at faae disse Skibe vel commandeerte, Cadetflibet, virkelig bliver hvad det bør være: et godt Dannelses- og Øvelsesflib for tilkommende Befalingsmænd paa vore Orlogsmænd.

Vil derfor Nationen, at dette Øvelsesflib skal være hvad det bør være, maa den ogsaa ville give Penge til hvad Skibet koster at udruste og holde i Søen til Øvelse i tilstrækkelig Tid. Hvad der skal til, det skal til, siger altid den dygtige Huusmoder, efter at have udtalt sig vidt og bredt om Nødvendigheden af at spare, og vi ville haabe, som det er vort inderlige Ønske, at Nøgtsdagen, hele Landets dygtige Huusmoder, næste Gang den kommer sammen, vil slutte sin oconomiske Tale med de samme Ord.

Det var vort Forord, og nu til Sagen, som i Korthed er denne:

„Cadetflibet afgaar medio Juni Maaned med alle Cadetterne ombord til et Togt som sædvanlig, og ender det saaledes, at Skibet medio September atter kan afgaae til et Efteraarstogt.

„Cadetterne inddeles i 2 Hoved-Klasser: Ondtveirs- og Godtveirs-Klasserne; til 1ste Klasse henregnes Alle fra 1ste Godtveirs-Klasse inclusive og opæfter, til 2den Klasse alle de Øvrige.

„Naar første Togt er endt, afgaae alle Cadetterne af 2den Klasse fra Cadetflibet, og i deres Sted commanderes til Efteraars-øvelsestogtet saamange Secondlieutenanter af Staten, som der efter tarvelig Leilighed kunne være ombord, hvorefter Skibet med dem og Cadetterne af 1ste Klasse gjør et 2 Maaneders Kryds i Nord-søen eller Østersøen, eftersom Marineministeren finder passende.

„For at Cadetterne, alt den 1ste Reise med Cadetflibet, kunne faae rigtig Nytte af Togtet, maae de til Antagelses-Examen have saameget inde af Navigationen, at de ombord kunne tage de almindelige Observationer og regne Bestik, omtrent saaledes, som de private Sømænd lære den til Styrmands-Examen; senere maae de naturligtvis lære Navigationen paa en grundig Maade.

Vi antage, at 5 saadanne Togter i 5 paa hinanden følgende Aar vilde være passende Øvelse for et ungt Menneske med nogenlunde gode Mueg eller Talent for Eren; idet vi ved Talent for Ermandsfaget forslaae: Den Legemserne at kunne ved Sandsjersflaberne (især Diet) hurtigt og rigtigt opfatte det der bestaaer og foregaaer paa og ved Eren indenfor skarpe Menneske = Sandsjers Birkefreds, i Forbindelse med den Sjæleevne, at kunne, efter individuelt Dannelses- og Erfarings- Standpunkt, hurtigt og rigtigt bedømme Alt det Opfattede, og derpaa, efter de forhaanden værende Omstændigheder, kunne beslutte og praktisk udføre det Rette i den Stilling hvori man befinder sig.

3 Juni 1851.

Netop som vi ende denne Artikel, bringer „Fædrelandet“ af 25de d. M. Nr. 144 en Recension over samme Commissions Betænkning og Forslag med Hensyn til Cadetternes Underviisning iland, der nu er bleven fortsat og sluttet giennem de følgende Nr. 145 og 146. Vore Bemærkninger angaae ifkun en enkelt Deel af Escadetternes Underviisning, hvilken Forfatteren i „Fædrelandet“ ikke har bestærkt sig med, og forsaavidt finde vi da ingen Anledning til denefinde yderligere at ytre os, om vi end med Hensyn til Tonen hvori Recensionen er holdt, i vort stille Sind maae føle os uvisse om hvad Recensenten kalder „et godt Ord“, ogsaa vil finde „et godt Sted“.

Alt. Juni 1851.

Om Søofficierernes Udgang til at gjøre sig bekendte med Constructions- og Reglerings-Commissionens Forhandlinger.

Følge Indstilling fra ovennævnte Commission bifaaldt Ministeriet under 29de Januar d. A., at der aabnedes samtlige Søofficierer Udgang til at gjøre sig bekendte med Commissionens Forhandlinger og dens Archivs Indhold, med Undtagelse af de Sager, der vare at betragte som hemmelige.

Siden den Tid har Commissionens Locale i Over-Equipagemesterboligen, hver Onsdag og Lørdag fra 12—2, været aabnet for Marinens Officierer, og et temmelig almindeligt og længe næret Ønske er saaledes nu bleven tilfredsstillet.

Bed at imødekomme dette Ønske har Man givet Skibscheferne Leilighed til at kiende de Motiver der have ledet Commissionen i Burderingen af de indkomne Chefssrapporter og de, efter endt Tøgt, indgivne Forslag til Forandringer og Forbedringer, ligesom Marinens Officierer i Almindelighed der kunne blive vidende om Alt benhørende til Flaadens Materielle og Sammes Historie igiennem en lang Arrække.

Bed Siden af disse Skibschefssrapporter er en stor Mængde ad anden Vei til Marinens Bestyrelse indkomne Rapporter, saavel fra Fagmænd som fra Private, samt en Mængde Forslag angaaende Opfindelser, giorte tilgængelige, og Bedømmelsen deraf kan eftersees i Commissionens Forhandlingsprotocoller.

Med megen Interesse har Undertegnede fulgt Commissionen giennem Drøftelser af flere vigtige Gienstande, og glæder sig til at kunne fortsætte det saaledes begyndte Studium.

Skulde nogen Officier, der endnu ikke havde benyttet den tilbudne Udgang til Constructions-Commissionens Archiv, berbed foranlediges dertil, er Hensigten med disse Linier opnaaet.

Juli 1851.

N.

Simplificerede Søuhre af Urban-Jürgensen's Sønners Etablissement.

S „Nyt Archiv for Søvesenet“ er fra Tid til anden, i en længere Række, meddeelt Notitser om Chronometre forfærdigede i Urban-Jürgensen's Sønners Etablissement, hvilke, med højsæiede Overskrifter, findes paa følgende Steder:

1. B. S. 116. „Søuhrenes tiltagende Paa'idelighed“.
3. B. S. 171. „Notitser om et Søuhr af en ny Construction af Urban-Jürgensen“.

Fremdeles i anden Række af Archivet:

1. B. S. 24. „Gangen af et af Louis Urban-Jürgensen's Chronometre, Nr. 36, af den nye simplificerede Construction (uden Snekke og uden Riede) medgivet paa Prøve paa et Togt til Island ic. i Sommeren 1845 med Orlogsbriggen Mercurius“.
3. B. S. 73. „Chronometer uden Snekke og Riede af Urban-Jürgensen's Sønner, prøvet i en Række af 10 Aar, paa 7 Reiser til Ostindien, 2 Reiser til Brasilien ic.“
4. B. S. 231. „Observationer over et Chronometer af Urban-Jürgensen's Sønner, anstillede paa 3 Reiser til Ostindien og China i Aarene 1844—48“.
4. B. S. 309. „Chronometer-Expeditionen i 1847 imellem Christiania og Kiøbenhavn af Prof. Sansteen“.

Hvad der dennegang meddeles er kun en Fortsættelse af de paa Sølaart-Archivet anstillede daglige Sammenligninger imod et astronomisk Penduluhr af det Søuhr, hvorom Notitser findes i 3die Bind S. 171, og som er det første Chronometer der af Urban-Jürgensen den Yngre blev forfærdiget til den fgl. Søetat, og hvor-

til, som bekendt, Ideen tilhører Urban-Jürgensen den Eldre, hvorimod Udførelsen, ved Faderens Død, blev Sønnens Hverv.

Det er ikke uden en vis Tilfredsstillelse vi saaledes sættes istand til at forfølge dette Søuhrs Gang i en saa lang Marcrælle; — det blev leveret Staten i 1831, - - altsaa for tyve Aar siden. Meddelelserne denne gang dele sig i 3 Observationsperioder, nemlig fra Søuhrets Hjemkomst med Corvetten Flora i Juli 1847 til dets Udgaaende med Fregatten Havfruen i August 1848, fra dets Hjemkomst med Fregatten Havfruen i October 1848 til dets Udgaaende med Corvetten Valkyrien i Marts 1849 og fra dets Hjemkomst med Corvetten Valkyrien i October 1849 til dets Udgaaende med Corvetten Flora 1ste Mai 1850, de længste Perioder i hvilke Søuhret er blevet observeret iland paa Archivet, siden sidste Estersyn.

Ligesom tidligere er ogsaa denne gang af Observationerne udsledet det saakaldte „Trial-Number“ eller Prøvetal, hvorefter i England Præmierne uddeles.

Den daglige Middeldgang for de sidste halvfjerde Aar, observeret verelviis iland og tilsoes, stiller sig som følger:

Paa Sølaart-Archivet sammenlignet indtil Udgaaende med	
Corvetten Flora	+ 1, 27
Middeldgang ombord paa Corvetten Flora i Forsommeren 1847	+ 1, 7
Paa Sølaart-Archivet sammenlignet fra Juli 1847 indtil August 1848	+ 1, 23
Ombord paa Fregatten Havfruen fra August til Octbr. 1848	+ 2, 19
Paa Sølaart-Archivet sammenlignet fra October 1848 til Marts 1849	+ 2, 84
Ombord paa Corvetten Valkyrien fra Marts til October 1849	+ 2,
Paa Sølaart-Archivet sammenlignet fra October 1849 til Mai 1850	+ 0, 17
Ombord paa Corvetten Flora fra 1ste Mai til Slutning af September 1850	+ 1, 08

Marinens Souhr VIII sammensignet imod Søfaart=Archivets astronomiske Penduluhrg
gatten Savfrue

Dato	1847 Juni	Juli	August	Septbr.	Octbr.	Novbr.	Decbr.
Daglig Gang imod det astronomiske Penduluhr							
1			+ 2, ^s 0	N.B. Penduluhret reguleret.	+ 3, ^s 5	+ 2, ^s 0	+ 2, ^s 5
2			+ 2,5	+ 2, ^s 5	+ 3,5	+ 2,0	+ 2,5
3			+ 2,0	+ 3,5	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,5
4			+ 1,5	+ 3,0	+ 3,5	+ 2,0	+ 2,0
5	Soubrets		+ 2,0	+ 3,5	+ 4,0	+ 3,5	+ 2,5
6	Middel-		+ 2,0	+ 3,5	+ 3,5	+ 3,0	+ 2,5
7	gang om-		+ 2,0	+ 4,0	+ 4,0	+ 3,0	+ 2,5
8	bord paa		+ 1,5	+ 3,5	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,5
9	Corvetten		+ 1,5	+ 3,5	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,5
10	Flora fra		+ 1,5	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,5	+ 2,5
11	dets Ud-		+ 1,0	+ 3,5	+ 3,0	+ 2,5	+ 2,0
12	gaaende til		+ 1,0	+ 3,5	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,0
13	dets Hjem-		+ 2,5	+ 3,5	+ 3,5	+ 2,0	+ 1,0
14	komst ob-		+ 1,0	+ 3,5	+ 3,0	+ 2,0	+ 2,5
15	serveret at		+ 1,5	+ 3,5	+ 3,5	+ 2,0	+ 1,5
16	være		+ 1,5	+ 3,5	+ 3,0	+ 2,5	+ 1,5
17	+ 1 ^s ,7		+ 1,5	+ 4,0	+ 3,0	+ 2,0	+ 1,0
18	imod Mid-		+ 1,5	+ 3,5	+ 3,0	+ 1,5	+ 2,0
19	delstid.		+ 1,5	+ 4,0	+ 4,0	+ 1,5	+ 1,5
20	Den til	Hjemkom-	+ 1,5	+ 3,0	+ 3,0	+ 1,5	+ 2,0
21	Soreisen	met med	+ 1,5	+ 3,5	+ 3,0	+ 2,5	+ 1,0
22	fra Archi-	Corvetten	+ 1,5	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,0	+ 2,5
23	vet den 1ste	Flora til	+ 2,0	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,0	+ 2,5
24	Mai op-	Søfaart-	+ 1,5	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,0	+ 2,0
25	givne	Archivet	+ 1,5	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,0	+ 2,0
26	Gang var	idag d. 22.	+ 2,0	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,0	+ 2,0
27	+ 1 ^s ,27		+ 1,5	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,0	+ 2,0
28			+ 1,0	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,0	+ 2,0
29			+ 2, ^s 5	+ 2,5	+ 3,5	+ 3,0	+ 2,0
30			+ 2,0	+ 3,5	+ 2,5	+ 1,5	+ 2,0
31			+ 1,0	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,0	+ 2,0
Daglig			+ 2, ^s 57	+ 1, ^s 58	+ 3, ^s 20	+ 3, ^s 16	+ 2, ^s 26
Middelg.			+ 2,0	+ 2,0	+ 2,5	+ 1,5	+ 2,0
Største			+ 2,5	+ 1,0	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,0
Forstiel.			+ 3,0	+ 1,5	+ 3,5	+ 2,5	+ 2,0
			+ 2,8	+ 1,0	+ 3,0	+ 2,5	+ 1,0
			+ 2,7	+ 2,0	+ 3,5	+ 3,0	+ 2,5
			+ 2,5	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,0	+ 1,5

Høieste Temperatur i August 1847 og
Juli 1848 (21° à 17°) Reaumur.

Løveste Temperatur i Begyndelsen af Ja-
nuar (1° à 4° Varmer).

C.

ca dets Hjemkomst med Corbetten Flora i Juli 1847 til dets Udgaaende med Fre-
August 1848.

1848. Januar	Februar	Marts	April	Mai	Juni	Juli	August
Daglig Gang imod det astronomiske Penduluhv							
+1. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁵	0. ⁰	+1. ⁵	0. ⁰	0. ⁰	0. ⁰
+2. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	0. ⁰
+3. ⁵	+1. ⁵	+0. ⁵	+1. ⁵	+4. ⁰	+1. ⁰	+0. ⁵	0. ⁰
+2. ⁰	+2. ⁰	+2. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰
+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰
+2. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	+1. ⁰	+2. ⁰	+0. ⁵	+0. ⁵
+2. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	+0. ⁵
+2. ⁰	+3. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	+0. ⁰
+2. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁵	+0. ⁵	+1. ⁰	0. ⁰	+0. ⁵	+1. ⁰
+1. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	+0. ⁵	+0. ⁵	+1. ⁰
+1. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	+0. ⁵	0. ⁰	0. ⁰	+1. ⁰
+1. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	+0. ⁵	0. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰
+2. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	0. ⁰	
+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁰	+0. ⁵	+0. ⁵	
+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁰	0. ⁰	+0. ⁵	
+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	+0. ⁵	-1. ⁰
+2. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	+0. ⁵	0. ⁰
+1. ⁵	+1. ⁵	+2. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	0. ⁰	0. ⁰
+1. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁰	+2. ⁵	+0. ⁵	+0. ⁵	0. ⁰	0. ⁰
+2. ⁰	+1. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁵	+0. ⁵	+0. ⁵	+2. ⁰	0. ⁰
+1. ⁵	+2. ⁵	+2. ⁰	0. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	+2. ⁰	0. ⁰
+2. ⁰	+1. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	+2. ⁰	0. ⁰
+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁵	0. ⁰	0. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰
+2. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	0. ⁰	0. ⁰	0. ⁰	Udgaaet
+2. ⁵	+2. ⁵	+1. ⁰	+1. ⁰	+0. ⁵	0. ⁰	+1. ⁰	med Fre-
+1. ⁵	+2. ⁰	+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁵	0. ⁰	+1. ⁰	gatten, Sav-
+1. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁵	0. ⁰	+0. ⁵	+1. ⁰	ruen med
+2. ⁵	+2. ⁵	+1. ⁵	+1. ⁰	+1. ⁰	+0. ⁵	+1. ⁰	opgivet
+1. ⁵	+2. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	+1. ⁰	0. ⁰	+0. ⁵	Gang
+2. ⁰		+2. ⁰	+1. ⁵	+1. ⁰	0. ⁰	0. ⁰	+1. ²³
+3. ⁰		+2. ⁰		0. ⁰		+0. ⁵	imod Mid-
							delstid.
+1. ⁹⁴	+1. ⁸⁸	+1. ⁴⁵	+1. ³⁷	+0. ⁸⁶	+0. ³⁶	+0. ⁶¹	+0. ²⁵
2. ⁵	2. ⁰	1. ⁵	2. ⁵	2. ⁰	2. ⁰	2. ⁰	2. ⁰

sieft Gang i Septbr. 1847 + 3.²⁰
 vestte Gang i August 1848 + 0.²⁵

Gorskiel 2.⁰⁵

Gorskiel $\times 2 = 5.⁹⁰
 Middeltal af første Gorskiel 1.⁸²
 Prevetal (Trial-Number) 7.⁷²$

Bilag D.

Marinens Søbr VIII sammenlignet imod Søfaart-Archivets astronomiske Pendulubr
fra dets Hjemkomst med Fregatten Havfruen October 1848 til dets Udgaaende
med Corvetten Baltyrien Marts 1849.

Dato		1848 Octbr.	Novbr.	Decbr.	1849. Januar	Februar	Marts
Daglig Gang imod det astronomiske Pendulubr							
1	Søhrets		+ 1,0	+ 2,0	- 2,0	+ 1,0	+ 1,5
2	Middel-		+ 1,5	+ 1,0	- 3,0	+ 1,0	+ 1,0
3	gang om-	Hjemkom	+ 1,0	+ 1,0	- 4,0	+ 1,0	+ 1,0
4	bord paa	med Fre-	+ 1,5	+ 1,0	- 4,0	+ 2,0	+ 1,0
5	Fregatten	gatten	+ 1,0	+ 1,5	- 4,5	+ 1,0	+ 0,5
6	Havfruen	Havfruen	+ 1,0	+ 1,5	- 4,5	+ 0,5	+ 1,5
7	fra dets	til Sø-	+ 1,0	+ 1,0	- 4,0	+ 0,5	+ 1,0
8	Udgaaende	faart Ar-	0,0	+ 1,5	- 4,0	+ 1,5	+ 1,0
9	i August til	chivet idag	+ 1,0	+ 1,5	- 3,0	+ 1,0	+ 1,5
10	dets Hjem-	den 8de	+ 1,0	+ 0,5	- 2,0	+ 1,5	
11	komst i		+ 1,0	+ 1,0	- 1,0	+ 1,0	Udgaaet
12	October		+ 2,3	+ 1,0	- 2,0	+ 1,0	med Cor-
13	1848 ob-		+ 1,2	+ 1,0	- 1,0	+ 1,0	vetten Bal-
14	serveret at		+ 2,0	+ 1,0	- 1,0	+ 1,0	tyrien me
15	vare		+ 1,0	+ 1,0	- 1,0	+ 1,5	opgivet
16	+ 2,12		+ 1,0	+ 1,0	- 1,0	+ 1,5	Gang til
17	imod Mid-		+ 1,0	+ 0,5	- 1,0	+ 1,5	Reisen
18	delstid.		+ 2,0	0,0	- 1,0	+ 2,0	+ 2,84
19			+ 2,0	+ 1,0	- 1,0	+ 1,0	
20			+ 1,5	+ 1,0	- 1,0	+ 1,0	
21			+ 1,5	+ 1,0	- 1,0	+ 1,0	
22			+ 1,0	0,0	- 1,0	+ 1,5	
23			+ 1,0	+ 1,0	- 1,0	+ 1,5	
24			+ 1,5	+ 0,5	- 1,0	+ 1,0	
25			+ 1,5	+ 1,5	- 0,5	+ 1,0	
26			+ 1,0	+ 2,0	0,0	+ 0,5	
27			0,0	+ 1,0	- 1,0	+ 1,0	
28			+ 1,0	+ 1,0	- 2,0	+ 1,0	
29			+ 1,0	+ 1,5	- 3,0	+ 1,5	
30			+ 1,5	+ 0,5	- 3,0	+ 1,5	
31			+ 1,5	+ 1,0	- 2,0	+ 1,0	
			+ 1,0	- 3,0	+ 1,0		
Daglig Middelgang		+ 1,3	+ 1,0	+ 0,3	- 1,3	+ 1,1	+ 1,5
Største Forskiel		2,3	2,0	5,0	6,0	1,5	1,0

Søleste Gang i October 1848 + 1,3
Laveste Gang i Januar 1848 - 1,3
Forskiel 2,6

Forskiel $\times 2 = 5,2$
Middeltal af største Forskiel 2,6
Provetal (Trial Number) 8,1

Anmærkning 1.

Høieste Temperatur i October 1848 (14° à 15° Reaumur).

Løveste Temperatur fra 28. til 31. December 1848 (1° à 2° varme)
og fra 1. til 31. Januar 1849 ($- 3^{\circ},0$ til $- 0^{\circ},5$).

Kumf. Ved en Temperatur nær ved Frysepunktet og under samme gik Gangen over til et Par Secunders Acceleration, og vedblev den daglige Gang at være vindende indtil de sidste Dage i Jan. 1849.

Ifølge Sammenligningerne imod det astronomiske Penduluhv (Bilag D) vinder Chronometret ved Kuldens Indtræden i Januar Maaned 1849, hvorimod det Mobsatte finder Sted i Januar 1850 (Bilag E); denne Forandring i Gangen kan altsaa ikke tilskrives en Mangel i Compensationen, da Compensationen den ene Gang viser sig tilspindelende for svag og den anden Gang tilspindelende for stærk.

Vi ere derimod snarere tilbøjelige til at antage, at Forandringen i Gangen i Januar 1849 og 50, maa udledes af en anden Grund, nemlig Oliens Bestaaenhed. I Slutningen af 1850 viste det sig nemlig at Chronometret tiltrængte Eftersyn og Reengjøring og fandtes Olien ikke alene seig og tyk, men paa enkelte Steder endog tildeels bortkorret, og i denne Omstændighed troe vi at burde søge Grunden til at Gangen i Kulden ikke, som sædvanlig, snarere var lidt vindende, men derimod endog saa en Ubetydelighed i modsat Retning, nemlig tabende. Heraf kan udledes det Resultat, at Compensationen kun kan reguleres til at være aldeles fuldkommen, saalænge Instrumentet i enhver anden Henseende er i Orden og ikke tiltrænger Reengjøring eller Forsyning af friskt Olie ved de fine Areltapper.

I denne Notits have vi, i Analogi med den tidligere Meddelelse over samme Svøhr, som findes i det af Comm. Dahlerup udgivne 3die Bind, Side 171, af Archivet, udledet det saakaldte Trial-Number eller Prøvetal for de 3 Perioder i hvilke Chronometret er bleven sammenlignet imod Archivets astronomiske Penduluhv.

At dette Prøvetal vilde have stillet sig gunstigere for Svøhret, end skeet er, hvis Sammenligningerne ikke vare blevne meddeelte saaledes som de ligefrem have fundet Sted imod Penduluhvret, men derimod verificerede for de smaa Afvigelser, som ogsaa have fundet Sted i selve Penduluhvrets Gang, er en Selvfølge.

Marinens Søvær VIII sammenlignet imod Søfaart-Archivets astronomiske Pendulu
Corvetten Flora d

Dato		1849 October	November	December
Daglig Gang imod det astronomiske Penduluhr				
1			— 0,5	— 1,0
2	Søhvrets		— 0,5	— 1,0
3	Middelgang		— 1,0	— 1,0
4	ombord paa		— 0,5	— 0,5
5	Corvetten		— 0,5	— 0,5
6	Baltyprien fra		— 1,0	— 1,0
7	dets Ud-		— 0,5	— 1,0
8	gaaende i		— 0,5	— 1,0
9	Marts til		— 0,5	— 1,0
10	dets Hjem-		— 0,5	— 1,0
11	komst i Octo-		0,0	— 2,0
12	ber 1849 ob-		— 0,5	— 2,0
13	serveret at		— 0,5	— 2,0
14	være paa det		— 1,0	— 1,0
15	Marineste den		0,0	— 1,5
16	samme, som		0,0	— 1,5
17	ved Afreisen		— 1,0	— 2,0
18	opgivet fra		— 0,5	— 2,0
19	Archivet		— 0,5	— 1,0
20			— 1,0	— 1,5
21			— 1,0	— 2,5
22			— 1,0	— 3,0
23			0,0	— 1,5
24			— 1,0	— 1,0
25			— 1,0	— 1,5
26		Hjemkom med	— 1,0	— 0,5
27		Corvetten	— 0,5	— 1,5
28		Baltyprien til	— 0,5	— 1,5
29		Søfaart = Ar-	— 1,0	0,0
30		chivet idag	— 1,5	— 1,0
31		den 29de	— 0,5	— 1,0
		— 0,5	— 0,5	— 1,0
		0,0		0,0
Daglig		— 0,525	— 0,565	— 1,527
Middelgang				
Største		0,5	1,5	3,0
Forskiel				

Søieste Gang i Februar 1850 — 1,537

Løveste Gang i Octbr. 1849 — 0,525

Forskiel 1,512

1.

dets hjemkomst med Corvetten Ballyrien i October 1849 til dets Udgaaende med
 Mai 1850.

1850 Januar	Februar	Marts	April	Mai
Daglig Gang imod det astronomiske Pendulur				
— 1, ⁵ 0	— 1, ⁵ 5	— 2, ⁰ 0	— 0, ⁵ 5	Bdag d. 1. udgaaet med Corvetten Flora med opgivet Gang til Reisen + 0, ⁵ 17 imod Mid- deltid.
+ 2,0	— 2,0	— 1,0	— 1,5	
+ 2,0	— 1,0	— 1,5	— 1,5	
+ 1,0	— 1,0	— 1,5	— 1,5	
+ 1,0	— 1,0	— 1,0	— 1,0	
+ 1,0	— 1,0	— 1,5	— 1,0	
+ 1,0	— 1,0	— 1,5	— 1,0	
0,0	— 2,0	— 1,0	— 1,0	
— 2,0	— 1,0	— 1,0	— 1,0	
— 1,5	— 2,0	— 1,0	— 1,0	
— 2,0	— 1,0	— 1,5	— 1,5	Bed Corvet- tens hjem- komst d. 26. Septbr. op- gaves Mid- delgangen ombord at have været observeret — 1, ⁵ 08
— 2,5	— 1,0	— 1,5	— 0,5	
— 1,5	— 2,0	— 1,0	— 1,0	
— 2,0	— 1,5	— 1,0	— 1,0	
— 2,0	— 1,5	— 1,0	— 1,0	
— 1,0	— 1,0	0,0	— 1,0	
— 1,5	— 1,0	— 1,0	— 1,0	
— 2,0	— 2,0	— 1,0	— 1,0	
— 0,5	— 1,0	— 1,0	— 1,0	
— 2,0	— 2,0	— 1,0	— 1,0	
— 2,0	— 1,0	— 1,5	— 1,0	
— 1,0	— 1,5	— 1,0	— 1,0	
— 1,0	— 1,5	— 1,5	— 1,0	
— 2,0	— 1,0	— 1,0	— 2,0	
— 2,0	— 1,0	— 1,0	— 2,5	
0,0	— 2,0	— 1,0	— 1,0	
— 1,5	— 2,0	— 2,0	— 0,5	
— 1,5	— 1,0	— 1,5	— 1,0	
— 2,0		— 1,0	— 1,0	
— 1,0		— 1,0	— 0,5	
— 1,5		— 1,5		
— 0, ⁵ 95	— 1, ⁵ 37	— 1, ⁵ 19	— 1, ⁵ 08	
4, ⁵	1, ⁵ 0	2, ⁰	2, ⁰	

$$\begin{array}{l} \text{Forskiel} \times 2 = 2,⁵21 \\ \text{Middeltal af største Forskiel} \quad 2,⁰07 \\ \text{Provetal (Trial Number)} \quad 4,⁵21 \end{array}$$

Anmærkning 2.

Høieste Temperatur i April 1850 (7° à 13° Reaumur).

Løveste Temperatur fra 25de til 31te Decbr. 1849 (fra Nul til $+ 2^{\circ}$),
og fra 1ste Januar til 8de Januar 1850 ($- 1^{\circ}$ og $0,^{\circ}$).

Anm. Ved en Temperatur under Nul, altsaa med tilfroesen, tyk Olie, tabte Chronometret 1 à 2 Secunder, see Gangen i de første Dage af Januar 1850, formodentlig paa Grund af at Chronometret trængte til Oeengioring. (Forrige Aar, see Bilag D, vandt derimod Chronometret i Slutningen af December 48 og Begyndelsen af Januar 1849).

Et Søuhr af saa stor Nøiagtighed og Paalidelighed, som Sammenligningerne over dette godtgjøre og for saa lang en Tid, har et ikke ringe Værd, saavel ved den Sikkerhed med hvilken det leder Skibet paa dets Vej hen over det sporløse Hav, som ved de Resultater der i videnskabelig Henseende ved Hjælp af samme kunne udledes, ved Længdebestemmelsen tilføes, og ved Bestemmelsen af geographiske Positioner i Almindelighed.

Ved velvillig Bistand og Afbenyttelse af Marinens Observationsprotocoller, haabe vi at sættes istand til, i et følgende Hefte at meddele en saadan Udsigt over de, ved dette Søuhr, i nautisk og anden videnskabelig Henseende indvundne Resultater, idet vi dennegang, som i den tidligere Notits over samme, fornemmelig have maattet indskrænke os til Meddelelser alene af de iland anstillede Sammenligninger.

Efterretninger for Søfarende.

Nedlæggelse af Lampefyv ved Sønderborg.

At de ved Indseilingen til Sønderborg under Krigen midlertidig anbragte tvende Lampefyv nu efter Ordre ere nedlagte, meddeles herved til Efterretning for Vedkommende.

(Marineministeriets Secretariat og Commando-Contoir,
d. 8. April 1851.)

Sorandring ved Giedserodde Fyr.

Paa Grund af Giedserodde Fyrtaarns Ombygning og Fyrets Sorandring til et Lindesfyv af 3die Orden, vil det nuværende Fyr blive sluttet den 2den Juli d. N., og istedetfor samme, indtil videre blive anbragt et fast Lanternefyv med Siderallampe, vliift fra en Pæl tæt Syd for det ældre Fyr og fra samme Hvide som dette, nemlig 51 Fod over Havet.

(Marineministeriets Admiralitets-Bureau d. 21. Juni 1851.)

Betøndingen af det nye Farvand i Nedre = Weser.

Bremer Handelskammer bekiendtgjør under 22de Mai 1851, at Dybden paa Sandryggen paa Mellum, siden Bekiendtgjørelse af 1849*) yderligere er tiltaget. Skibe, som passere samme ved Indgaaende, og, med D. t. S. og D. S. D. Cours ad Dreibaken, holde sig nærmere Mellum end G-Lønden, ville ved Lavvande finde en Dybde af 23 Fod.

I det nye Farvand paa den lille Plate, der strækker sig fra den hvide Lønde Nr. 0 endnu længer S. D. opæfter, er udlagt nok en hvid Sotønde der kan sees fra den hvide Lønde Nr. 0, og er, som denne, forsynet med en Stang og en hvid Kurv og betegnet Nr. 1; den ligger ved Lavvande paa $4\frac{3}{4}$ Favnes Dybde.

*) Efr. d. Bdfr. 5te Bd. Pag. 228.

Herfra haveſt efter Compaſſet:

- Den hvide Lønde Nr. 0 i N. B. t. N.
 Den røde Lønde Nr. II i B. N. B. $\frac{1}{8}$ B.
 Kirkeetaarnet i Wangerooog i B. $\frac{1}{4}$ E.
 Den røde Lønde Nr. III. . . . i S. t. D. $\frac{1}{8}$ D.

Schlüſſeltønden har, iſtedetfor den ſlettede Pilekurv, ſaaet en halv cirkelformig Kurv af Jern, der gjør den meer iøinefaldende.

Kyſtfyret ved Scheveningen (Holland).

Med Henſyn til det nye katadioptriſke Fyrapparat ved Scheveningen, har den hollandske Marineminifter under 11te Marts ſidſtl. bekendtgjort Følgende:

Det gamle Fiſterfyr ved Scheveningen var allerede, ved det første Forſlag til Forbedring af Fyrene paa de hollandske Kyſter, beſtemt til at ombyttes med et henſigtsmæſſigere, der kunde omfatte Rummet mellem de to Fyr ved Egmond og Mundingen af Maas, paa Hollands ſydligſte Kyſter.

Fyrbaken havde en Høide af 23 Alen over almindelig Høivandsſtand, i hvilken Høide var anbragt en Laterne med tre argandſke Lamper, forſynede med Reſſectorer, der vare ſynlige i $2\frac{1}{2}$ tydſke eller Se-Miles Afſtand og oplyſte en Vinkel af 90 Grader af Horizonten, nemlig fra N. 22° B. til S. 68° B. (varierende fra N. til B.). Fyrbaken ligger omtrent $\frac{1}{8}$ tydſk Mil S. B. for Kirkeetaarnet i Scheveningen, paa $52^{\circ} 6' 16''$ nordlig Brede og $4^{\circ} 16' 20''$ øſtlig Længde fra Greenwich.

I Maret 1850 blev Skiladſet forhoiet 6 fulde nederlandske Alen, ſaaledes at Fyrluſet nu brænder 29 Alen (circa 103 Amſterdamersfød) over Havfladen ved almindeligt Høivande, og er der nu, ſom oven anført, bleven anbragt her et katadioptriſt Fyrapparat af tredje Claſſe, forfærdiget efter de nyſte Forbedringer, der viſer et hvidt ſagt Fyr, ſom fra et almindeligt Skibsdæks Høide er ſynlig i 4 tydſke Se-miles Afſtand, i en Horizontudſtrækning af 144 Grader, nemlig fra N. $4^{\circ} 45' D.$ over B. til S. $40^{\circ} 45' B.$ (varierende fra N. N. D. $\frac{3}{8}$ D. til S. B. t. B. $\frac{5}{8}$ B.), og

siden 16de December f. A. hver Aften regelmæssig tændes en halv Time efter Solens Nedgang, og slukkes en halv Time før Solens Opgang.

Den oplyste Kreds strækker sig nordpaa næsten til Eymonds Fyrets Lyskreds og sydpaa langs Kysten af Den Voarne, medens Separationslinien mellem Lys og Mørke for Maasfloden gaaer mellem den ydre og den anden Bøje i Havnemundingen ved Brielle. Fyret er her, paa Grund af nogle Landrygge, ikke synligt uden ved en Hvide af 4 til 5 Alen over almindeligt Høivande, og forsvinder ved Indseilingen netop paa Separationslinien for Mørke, bag en Sandhøi. Gaaer man søværts, er det synligt fra et Skibs Dæk, til Maasfloden, en lille Strækning hiinsides Ydreboien.

Ved Oprettelsen af det nye Kystfyre ved Scheveningen er det med Reflectorer forsynede Lampesfyre paa Kirketaarnet i Brielle opgivet, da det nu ikke er til videre Nytte for Skibsfarten, og har desaarjag ophørt at brænde.

De Søfarende have endvidere at bemærke, at, da Afstanden af Fyret ved Scheveningen fra det ved Goeree (hvilket ligeledes hører til tredie Klasse) kun er 5 tydske Somil, medens Blinkfyret paa Westkysten af Schouwen, hvilket er synligt i en Afstand af 6 Miil ved godt Veir, kun er 3 Miil borte fra sidstnævnte og kun 8 Miil fra Fyret ved Scheveningen, det følger, naar man kommer fra S. V. og V., ikke vil være muligt at forveksle Fyret ved Goeree med det ved Scheveningen. Den ringe Afstand imellem det store Blinkfyre ved Schouwen og Fyret ved Goeree (hvilket næsten befinder sig indenfor det af Blinkfyret oplyste Rum) forhindrer en saadan Bildfarelse, som man kan see af Kortet over Kystfyrene fra V. eller N. V. Skulde ved ugunstigt Veir og slet Udsigt nogensinde opstaae en siebliffelig Tvivl, saa vil man snart erkiende det Nette af de ulige Dybder ved Goeree og Maas, imod den ved Scheveningen, indenfor de af Fyrene oplyste Kredse.

Naar man nærmer sig Kysten, saa bliver endvidere Blinkfyret

ved Schouwen synligt tilligemed Fyret ved Goeree og i større Nærhed ogsaa det paa den derværende Steen=Bænk, eller begge de faste Fyr ved Goeree og Scheveningen, eller ogsaa sidstnævnte alene, og ved den rigtige Brug af Loddet vil man snart bemærke, at det faste Fyr, seet alene, ikke er noget andet end det ved Scheveningen. Nærmer man sig den hollandske Kyst fra N. eller N.V., saa vil man efter hinanden ved Fyrene ved Egmond og Scheveningen kunne opdage Land, inden man naaer Maas og Goeree, hvilket er lettet meget ved den korte Afstand imellem Kystfyrene, medens den samme Forfærdelse gjælder for de fra N.V. og V. kommende Skibe med Hensyn til Opdagelsen af Fyrene ved Goeree og Scheveningen.

(Pb. og Stibsf. Tid. Nr. 127, 1851.)

Syr ved Portland Breakwater.

Trinityhouse bekendtgjør under 12te Februar 1851, at et blaat Fyr, fra Solens Nedgang til dens Opgang, vil blive viist ved Portland Breakwater, i en Høide af 30 Fod over Vandfladen Ved Indgaaende tilraades, ikke at gaae meer end een Kabellængde østensfor Fyret.

Forandring ved Betondingen af Yarmouth Gateways &c.

Trinityhouse bekendtgjør under 9de Decbr. 1850, at Forandringer, som følgende Sandbanker i Nærheden af Yarmouth ere undergaaede, have foranlediget følgende Forandringer i Betondingen af samme:

a) North Cross Sand.

En Bank med 3 Favne Vand har dannet sig en Kvartmil N. t. D. fra North Cross Sand Bænk.

En rød, og hvidstribet Bænk, mærket „North Cross Sand Knoll“, er bleven udlagt paa 4 Favne Vand lige øst for Banken, under følgende Mærker og Peilinger:

Newarp Fyrstib	N. N. D. østlig
Burnley Hall, næsten lige midt imellem Kir-	
ken og Fyrtaarnet ved Winterton, . .	N. N. t. N. $\frac{1}{2}$ N.
Goole Fyrstib	N. $\frac{1}{2}$ N.
Gaistor Kirke	N. t. S.
North Crofs Sandbæie	S. t. N.

b) North Newcome Sand.

Da denne har strakt sig længer N. D., er en rød Bæie, mærket „N. E. Newcome” bleven lagt ud paa 4 Favne Band, under følgende Mærker og Peilinger:

Stanford Fyrstib	N. N. D. $\frac{1}{4}$ D.
Det lave Fyrtaarn ved Lowestoft overet	
med Møllen	N. N. N. $\frac{1}{4}$ N.
Lodshuset ved Lowestoft imellem de to Bro-	
hoveder	N. N. t. N.
Øst Newcome Bæie	S. t. N. $\frac{1}{2}$ N.

c) South Newcome Sand.

South Newcome sorte Bagerbæie er flyttet 3 Kabellængder syd for sin tidligere Plads, og ligger nu paa 3 Favne under følgende Mærker og Peilinger:

East Newcome Bæie	N. D. $\frac{1}{4}$ D.
Lowestoft hvide Mølle, rørende Vestenden af	
det nye Hotel,	N. $\frac{3}{4}$ D.
Pakefield Fyrtaarn	N. N.
Kessingland Kirke	N. $\frac{3}{4}$ S.
Southwold Kirke aaben østentor to isine-	
faldende Huse paa Klinten	S. N. $\frac{1}{4}$ N.
North Barnard Bæie	S. N. $\frac{1}{4}$ S.

d) Pakefield Gat.

Da Newcome Sand er voret sydest, og N. D. - Enden af Barnard Sand næsten er skyllet bort, saa at Pakefield Fyr ikke længer vil føre Skibe til det bedste Farvand, er den rudrede North

Barnard Bagerboie flyttet omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiil i S. V.-lig Retning, og ligger nu paa $3\frac{1}{2}$ Favne Band med følgende Mærker og Peilinger:

South Newcome Boie	N. D. $\frac{1}{2}$ N.
Kirkley sydlige Mølle, netop rørende Løves-	
toft Kirkespiir,	N. t. D. $\frac{1}{4}$ D.
Pakefield Fyrtaarn	N. $\frac{3}{4}$ V.
Southwold Land netop aabent af Cove-	
hithenesø	S. V. vestlig
S. B. Barnard Boie	S. S. V.

Coursen i det bedste Farvand giennem Pakefield Gat gaaer nu i N. N. V. $\frac{3}{4}$ V., og Fyrlinien vil blive forandret i Overeensstemmelse dermed.

e) Stanford Channel.

Da Stanford Fyrskib nu markerer den østlige Grændse af den Indre Banke, er Boien paa den Østre Indre Banke tagen bort.

f) Wintertonnesø.

Til Veiledning for de Skibe der søge ind til Hemsby Hole, er en sort- og hvidstribet Boie, mærket „Wintertonnesø“, udlagt paa 4 Favne Band, med følgende Mærker og Peilinger:

Winterton Kirke	S. V. $\frac{1}{2}$ S.
Winterton Fyrtaarn	S. S. V. $\frac{1}{2}$ V.
Beachmens Look Out ved Winterton, over-	
eet med Østenden af Toldopsigtsstationen,	S. S. V. $\frac{1}{4}$ V.
Cockle Fyrskib	S. t. D. $\frac{3}{4}$ D.
Fairway Boie	S. S. D. $\frac{1}{4}$ D.

Alle disse Peilinger ere magnetiske, og Dybderne ved Lavvande Springtid.

Nob Sand (Themsmundingen).

Trinity House har under 26de Marts sidstl. bekendtgjort, at Grunden Nob Sand har udvidet sig betydeligt mod Vest, og at af den

Karlag den derpaa liggende røde Bøie er bleven flyttet, saa den nu ligger $\frac{1}{4}$ Dm. B. t. S. for sin tidligere Position, paa $3\frac{1}{4}$ Favnæs Dybde ved Lavvande Springtid og under følgende Compaspeilinger:

Girdler Fyrskib	S. til B. $\frac{3}{4}$ B.
Shivering-Sand-Bøie	S. B. t. B. $\frac{1}{4}$ B.
East-Dage-Bøie	B. t. N. $\frac{3}{4}$ N.
Mouze-Fyrskib	N. B. t. B.
North-Nob-Bøie	N. B. $\frac{1}{4}$ N.

(Hb. og Skibsf. Bd. Nr. 85, 1851.)

Nyt Fyr paa Sydkysten af Irland.

Ifølge Bekendtgjørelse af 1ste Marts fra Ballast-Office i Dublin er der oprettet et Fyrtaarn paa Mine Head, i Grevskabet Waterford, og et paa Ballycottin Island, i Grevskabet Cork, og skulde disse Fyr fra 1ste Juni d. N. regelmæssig brænde fra Solens Nedgang til dens Opgang.

Fyrinspecteur Halpin har givet følgende nærmere Oplysninger om disse Fyr:

Mine Head Fyrtaarn ligger paa $51^{\circ} 59' 33''$ nordl. Br. og $7^{\circ} 37' 8''$ vestlig Lgd. med følgende Veilinger:

Fra Hook Tower Fyrtaarn B. t. N., Dist. $25\frac{1}{2}$ naut. Miles.	
— Coningbeg Noet B. t. N. $\frac{3}{4}$ N., — $35\frac{3}{4}$ —	
— Cable Island (South Point) D. $\frac{1}{2}$ N., Dist. 12 naut. Miles.	
— Ballycottin-Island-Fyrtaarn D. $\frac{1}{3}$ N., — $17\frac{3}{4}$ —	
— Old Head of Kinsale (South Point) D. $\frac{1}{2}$ N., — $42\frac{1}{2}$ —	

Fyret bliver et intermitterende, nemlig formørket een Gang i Minutet: Formørkelsen varer 10 Secunder, og det klare Blink 50 Secunder.

Laternen er 285 Fod over Havsladen ved Hoivande. Fyret vil lyse fra N. D. t. D. $\frac{1}{4}$ D. søværts til B. $\frac{3}{4}$ S., og i klart Veir være synligt i en Afstand af 7 Leagues.

Ballycottin-Fyrtaarn, opført paa den ydre Ø ved Vestfiden af Ballycottin-Bay, ligger paa $51^{\circ} 49' 30''$ nordlig Brede, $7^{\circ} 50'$ vestlig Længde, og peiler:

Fra Mine-Head-Fyrtaarn . .	N. $\frac{1}{2}$ S.,	Dist. $17\frac{3}{4}$	naut. Miles
— Cable-Island (South Point) N. $\frac{1}{2}$ S.,	—	6	—
— Smith's Rock	N. $\frac{1}{2}$ N.,	—	$1\frac{1}{4}$ —
— Old Head of Kinsale . .	N. $\frac{1}{2}$ N.,	—	$24\frac{1}{2}$ —

Fyret vil blive et Blinkfy, og vise eet klart Blink i 10 Secunder eller 6 Blink i Minutet.

Laternen er 195 Fod over Havfladen ved Høivande. Fyret vil lyse fra N. $\frac{1}{2}$ N. søværts til N. $\frac{1}{2}$ N., og Blinkene ville, i klart Veir, være synlige i 6 Leagues Afstand.

Taarnet er rundt og steenfarvet, hvorimod det fremspringende Galleri og Skydevinduet under Lanternen er rødmalet.

Peilingerne ere efter Compasjet. Var. $28\frac{1}{2}^{\circ}$ V.

(Naut. Mag. Juni 1851.)

Sarvandet i Humber.

Til tydeligere Betegnelse af Farvandet i Humber skulde fra 15. Juni d. N. samtlige Bøier, hvilke (naar man kommer fra Søen) ligge om Bagbord, være malede røde med horizontale hvide Striber og betegnede med Nr. 1 til 12, de om Styrbord skulde derimod være malede sorte, men ligeledes betegnede med Nr. 1 til 12, med Undtagelse af Bøierne paa Chequered Shoal og Bøierne paa Middle Ground, hvilke blive malede sort- og hvidtærnede og betegnede med Nr. 1 til 3.

Sunk Spids-Bøie vil endvidere blive betegnet ved en Bøie.

(Trinity House, Hull. April 1851.)

Bøie ved Morte Stone (Bristol-Canalen).

Ifølge Bekendtgørelse fra Trinity House af 4de April 1851 er der udlagt en stor sort Løndeboie, mærket „Morte Stone“, for at betegne Beliggenheden af en Klipperælle, der strækker sig

fra Morte Point til Stordysten af Devonshire; Boien ligger paa 9 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid, circa $1\frac{1}{2}$ Kabellængde mod N. B. fra den yderste Ende af Klippen og under følgende Peilinger:

Lundy=Fyrtaarn	N. t. N. $\frac{1}{2}$ N.
Hartland-Point	N. t. S. $\frac{1}{2}$ S.
Baggy Point	S. N. $\frac{3}{4}$ S.
Bull Point	N. $\frac{1}{4}$ S.
Morte Point	S. D.

(Fb. Tid. Nr. 116, 1851.)

Boie ved Morte Rod (Isfracombe).

Ifølge Bekjendtgjørelse fra Isfracombe af 3die April 1851 er der den 1ste s. M., ved Trinity-Jagten Argus, udlagt en sort Boie med en Stang forsynet med Kugle, paa der yderste Hjørne af Morte Rod.

(Fb. Id. Nr. 102, 1851.)

Boie ved Sea Reach (Themsmundingen).

Ifølge Bekjendtgjørelse fra Trinity-House af 31te Marts 1851 er der blevet udlagt en sort Boie, mærket „Yantlet“, paa 3 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid, ved den vestlige Ende af Yantlet Flats under følgende Peilinger:

Winstor = Kirke netop aaben østlig for de østligste Bygninger
paa Den Grain S. D. t. S.

Et Skuur paa Heilandet vestlig for Had-
leigh, aabent østlig for Leighbed House,

Breden af Huset og Skuret N. $\frac{1}{2}$ D.

St. Marys Kirke S. N. $\frac{1}{2}$ S.

Jenkin-Boie S. D. t. D. $\frac{1}{2}$ N.

Blyth-Bale N. N. t. N. $\frac{1}{2}$ N.

(Fb. Id. Nr. 102, 1851.)

Blyth Bæle (Themsmundingen).

Følge Bekendtgjørelse fra Trinity House af 28de April 1851 er den østlige Bæle paa Blyth Sand i Sea Reach omstyrtet, og istedetfor vil der blive udlagt en sort Bue, som indtil videre bliver paa nævnte Sted.

(Sb. Bd. Nr. 116. 1851).

Nye Fyrtaarne i Høy Sound (Ørfengerne).

To Fyrtaarne ere bleve opførte paa Den Graemsay i Høy Sound ligeoverfor Stromness, og Fyr viste derfra siden Mai 1851 hver Nat fra Solens Nedgang til dens Opgang.

Det høie Fyrtaarn staaer under $58^{\circ} 56' 09''$ N. Br. og $3^{\circ} 16' 33''$ B. Lgd., og begge Fyrtaarnene staae S. D. $\frac{1}{4}$ D. og N. B. $\frac{1}{4}$ B. for hinanden. Det Høie Fyr, henimod det vestre Indløb til Høy Sound, er et fast rødt Fyr, og det lave Fyr er et fast hvidt Fyr. Overet føre de giennem det vestre Indløb til Høy Sund lige i Farvandet imellem Bows farlige Skær udfor Høy Strand og Kirk Skær udfor Stromness Strand. Naar man har staaet ind ad den Linie til $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Wei fra det lave Fyr, paa omtrent 8 Favne, vil det høie røde Fyr pludselig blive dækket af Landet, og det er da paa Tide at holde ad Stromness Strand, hvorpaa det røde Fyr strax vil vise sig igien.

Det høie Fyr er 115 Fod over Havet, men, da det er et fast rødt Fyr, vil det ikke sees i større Afstand end omtrent 10 nautical Miles. Det lyser over en lille Bue mod S. D. fra S. D. t. D. til S. D. $\frac{1}{2}$ S. ligeoverfor det vestre Indløb til Høy Sund. Imod Stromness viser det høie Taarn et fast hvidt Lys fra S. S. D. $\frac{1}{4}$ D. til B. S. B.

Det lave Fyr er 55 Fod over Havet og vil efter Veirets Bessaffenhed kunne sees indtil i en Afstand af 7 nautiske Miles. Den belyste Bue strækker sig fra N. $\frac{1}{2}$ S. til B. $\frac{1}{2}$ N. igiennem Nord.

Compassets Variation er $27^{\circ} 47'$ B.

(Commissioners of the northern lighthouses, April 1851.)

(Naut. Mag. Mai 1851.)

Sand Key Fyr (Florida).

Efter Shipping & Mercantile Gazette er Fyret paa Sand-Key et fast Fyr. Fyrstibet ligger fortoiet en Qvartmiil længer mod Øst end tidligere, og kan ikke sees inden man er tæt ved.

(Naut. Mag. Febr. 1851.)

De amerikanske Dampskibes Natsignaler.

Fra Marine-Departementet er anordnet, at alle de forenede Staters Dampskibe paa Søen ved Nattetid skulle vise følgende Fyr:

Et hvidt Lys paa Mastetoppen, et grønt paa Styrbords-Hjul-kasse og et rødt paa Bagbords Hjul-kasse, og turde ved almindelig Indførelse af disse Signal-Lanterner mange Ulykker blive forhindrede. (Som bekendt er saavel i Storbritanien som paa Continentet allerede for længere Tid siden udstedt lignende Forordninger for Dampskibe).*)

(Sb. Bd. Nr. 48, 1851).

Havnen ved Maroim.

Følgende Angivelser turde være af Interesse for de til Maroim eller Continguiaba Floden bestemte Skibe:

Barren ved Continguiaba Floden ligger paa 10° 58' eller 10° 59' S. Br. Skibe, der styre ind i Havnen ved Maroim, maae holde sig godt nordlig for Barren, da der, fra October til April (altsaa under Udfibningsstiden), trækker en meget stærk Strømning fra N. O. langs med Kysten. Man kan holde mod Landet til man befinder sig paa 5 til 6 Favnes Dybde, hvor man da endnu vil være 2 til 3 Miles borte fra Barren. Da heiser Skibet et Signal for Lods paa Fokmasten, og han vil da komme ombord, saasnart den indtrædende Ebbe tillader det.

*) Cfr. d. Tdsfr. 3die Bind Pag. 309; 4de Bind Pag. 311 og 312, og 5te Bind Pag. 227.

Saa snart man faaer Signaltaarnet (et ottekantet Trætaarn af circa 90 Fods Hvide) i Sigte, maa man lægge Mærke til følgende Signaler, som ville blive viste derfra til Veiledning for indkommende Skibe:

1) Det øverste Flag alene heist, viser, at Skibet bliver seet fra Land;

2) Det nederste Flag, som er heist paa en bevægelig Flagstang, betyder, at Skibet skal vende enten nordværts eller sydværts, som Flagstangens Retning viser;

3) Begge Flagene i een Linie, det ene over det andet, betyder, at Skibet befinder sig i den rigtige Stilling for Barren og at Flodstanden er gunstig for at indløbe, hvorpaa Skibet maa styre mod Land lige efter Signaltaarnet, og Signalerne ville vedblive at være heisede ogsaa naar Skibet er passeret Barren;

4) I Tilfælde af at eet eller begge Flag blive heisede og igjen nedhalede, saa betyder dette, at Skibet maa holde af.

Hvis iøvrigt en Capitain ikke tidligere har besøgt denne Havn, skal han ikke forsøge at seile ind uden Lods, og kun i yderste Nødstilfælde alene betjene sig af de telegraphiske Signaler.

Med klart Veir vil, længe før man kan see Signaltaarnet, kunne sees en Bjergkæde, kaldet Itabayana, og under dette Navn anført i de engelske Kaart, hvis sydligste Spidse, formedelsst sin Lighed dermed, kaldes Cardinalsøhatten, peilende N. N. V. $\frac{1}{2}$ N. for Barren.

Kommer man nordfra, saa seer man i Afstand en enkelt Øi, kaldet Aracaju, ved Indløbet til Floden, hvilken peiler N. N. V. $\frac{1}{2}$ N. naar man er omtrent 2—3 Miles S. S. D. for Barren.

Hvis man kommer sydfra, saa ere Peilingerne næsten de samme, dog maa man vogte sig for at løbe ind i Bazabarris Floden, hvor Signalerne ere de ovennævnte meget lige og hvis Flodmunding kun er 14 til 15 Miles S. S. for Continguiba Barren. Cardinalsøhattens Peiling fra Bazabarris er N. V. $\frac{1}{2}$ N., og Øien Aracaju er ikke synlig.

Nordlig for Barren findes god Ankergrund paa 6 til 7 Fv.

Band, nemlig haard, fast Sandbund, dog maae Skibene om muligt altid blive under Seil, og selv naar de naae Havnen saa sildigt om Aftenen at de ikke kunne faae Lods ud, dog sætte Lods-signalet til paa Fokkemasten, derefter atter gaae tilsøes holdende sig godt nordlig, i hvilket Tilfælde Lodserne ville indfinde sig derude om Morgen. Lods-fartøiet har Skonnert-Takkelage og fører et Ham-borger Flag som Signal paa Fokkemasten.

(Sb. Bd. Nr. 85, 1851.)

Blinkfyrr paa Cape Pine (Newfoundland).

Følge Bekendtgørelse fra det engelske Admiralitet af 29de Marts 1851 er der den 1ste Januar d. N. oprettet et Blinkfyrr paa Cape Pine, den sydligste Spids af Newfoundland, hvilket befinder sig paa et rundt med røde og hvide Striber malet Fyr-taarn af 56 Fods Høide. Fyrets hele Høide over Vandfladen er dog 302 Fod, og det kan derfor ved klart Veir sees i 22 Miles Afstand. Omdreiningen skeer paa den Maade, at Fyret vil være synligt i alle Retninger tilsøes i Mellemrum af 20 Secun-der, altsaa 3 Gange i hvert Minut.

Fyrtårnet befinder sig 450 Fod fra Strandbredden paa $46^{\circ} 37' 12''$ N. Br., $53^{\circ} 34' 42''$ V. L.

Cape Pine ligger 22 Miles vestlig for Cape Race og 108 Miles S. O. til O. $\frac{1}{2}$ O. pr. Compas fra det faste Fyr paa St Pierre Island. Compas-Variationen circa 26° V.

(Sb. Bd. Nr. 107, 1850.)

Skær sydvest for Vderkanten af Ny-Foundlands Banke.

Dareith's Skær $40^{\circ} 50'$ N. Br., $54^{\circ} 53'$ V. L., seet i Aaret 1700.

Watsons Skær $40^{\circ} 18'$ N. Br., $53^{\circ} 40'$ V. L., seet i Aaret 1824.

Carnilick Banke $39^{\circ} 32'$ N. Br., $50^{\circ} 50'$ V. L., seet i Aaret 1841.

Ulett Skær $40^{\circ} 5' N.$ Br., $53^{\circ} 45' B.$ Lgd., seet i Maret 1849.

Hamilton Skær $40^{\circ} 25' N.$ Br., $54^{\circ} 28' B.$ Lgd., seet i Maret 1851.

Daraith kom Skæret paa $1\frac{1}{2}$ League nær, og angiver dets Længde til $1\frac{1}{2}$ League og dets Brede til $\frac{3}{4}$ League.

Watson kom det paa 15—20 Favne nær; det ligger lige i Vandflorpen, 3 Favne i Diameter; ingen Bund strax ved paa 90 Favne.

Hamilton passerede over Skæret 15 Dvm. fra Øst til Vest.
(Naut. Mag. Marts 1851.)

Syret ved Minots Ledge (Boston).

Ifølge Beretning fra Boston af 23de April 1851 er Fyrtaarnet ved Minots Ledge ødelagt i den stærke N.D.-Storm den 15 og 16de April, og som Følge deraf er Dampskibet N. B. Forbes den 18de om Aftenen afgaaet fra Boston til Minots Ledge for foreløbig at tjene som Fyrskib der.

(Pb. og Skibsf. Tid. Nr. 116, 1851.)

Syrtaarn paa Cap Latour.

Et nyt Fyrtaarn er opført paa Cap Latour, der danner Østfiden af Barrington Harbour omtrent midt imellem Cap Sable og Cape Negro. Det er en firkantet hvidmalet Bygning med en fort Kugle til Søfiden.

Det viser et klart Blink af 15 Secunders Varighed, med Formørkelser afvexlende af 34 og 25 Secunders Varighed.

Fyrtaarnet er under $43^{\circ} 26' 9'' N.$ Br. og $65^{\circ} 23' 7'' B. L.$, Variation $15^{\circ} 40' B. L.$

Cape Sable's sydligste Punkt S. $77^{\circ} B.$ i en Afstand af $7\frac{1}{2}$ Dvartmil.

Black Ledge's sydligste Punkt S. $34^{\circ} D.$ i en Afstand af $1\frac{1}{2}$ Dvartmil.

Salvages eller Halvmaanerne S. $88^{\circ} D.$

Brazil Klippe S. $4^{\circ} 10'$ B. i en Afstand af $5\frac{1}{2}$ Quartmiil.

Bantam Klippe 45° B. i en Afstand af $1\frac{1}{2}$ Quartmiil.

(Boston Post. Naut. Mag. Marts 1851.)

Grunde ved Bugten af San Francisco.

„Shipp. and Commercial List“ af 7de August 1850 indeholder følgende Beretning:

Ved den sydlige og vestlige Spids af den sandede Odde, der fra Fastlandet næsten i en Retvinkel strækker sig 14 Miles nordlig og vestlig for Indløbet til San Francisco Bugten og 12 Miles østlig for Point Mais, befinder sig et Rev, bestaaende af udsprede skarpe Klipper, der kun ere 6—8 Fod under Vandet og vanskelige at opdage, da der ved Flodtid ingen Brænding er synlig paa dem før man er Kysten $\frac{1}{2}$ Mile nær. Dybden paa begge de ydre Sider af Revet er betydelig, og Strømningen mod Kysten tyder aldeles ikke om denne Fares Tilstedeværelse, saa Capitainerne kun med stor Forsigtighed tør nærme sig Kysten.

(Fb. Bd. Nr. 250, 1850.)

Vigtig Bemærkning for Skibe der passere Cap Horn. (Falklands-Øerne).

Det turde være af Bigtighed for alle Capitainer, der fare paa Vestkysten af Sydamerika, Californien eller Øerne i det stille Hav, at erfare, at Havnen Stanley paa den østligste af Falklands-Øerne (beliggende paa den yderste Spids af Gruppen søværts, paa $51^{\circ} 40\frac{1}{2}'$ S. Br., $57^{\circ} 49'$ V. L.), er en Frihavn. Samme besidder eiendommelige Fordele, er nemlig let tilgængelig, godt beskyttet, har en sikker Undergrund og er en overordentlig ønskelig Tilflugtshavn i de vestlige Storme, hvilke ere saa hyppige paa Bredden af Cap Horn. Foruden dette ligger Havnen directe i Coursen af de til eller fra det stille Hav gaaende eller kommende Skibe, og kommer sædvanlig isigte. Der findes her (hvilket er meget ønskeligt for Skibsmandskaber efter lange Reiser) ferskt Vand og ferskt Kød billigt og rigeligt, ligesom alle Sorter Grønt til

billige Priser. Fordelen for Udvandrer-Skibe, at have en Anløbs-havn i det atlantiske Ocean, hvor de kunne forsyne sig med Forfriskninger til billige Priser, uden at udsætte sig for de høie Omkostninger i de brasilianske Havne, turde være indlysende nok, da det større Rum, som ellers udfordres til Proviant og Vand, vistnok fordelagtigere kunde benyttes til Passagerer og Ladning.

Fortræffelige Admiralitetskaart over Øgruppen kunne erholdes hos J. D. Potter i London og Melling & Comp. i Liverpool à 3 Sh.

(Sb. Bd. Nr. 99, 1851.)

Clipperton Klippe.

(Lond. News Febr. 1851.)

Denne farlige Klippe i den nordlige Deel af det Stille Hav tiender man kun meget lidet til, og Mange af dem, der have besøgt disse Farvande, ere af den Formening, at den aldeles ikke er til. Klippen eksisterer imidlertid, og ligger paa den lige Vej til San Francisco.

Clipperton eller Clipparton Klippe ligger i den nordlige Deel af det Stille Hav, under $10^{\circ} 13' 24''$ N. Br. og $109^{\circ} 7' 30''$ V. Lgd. Den er imellem 7 og 8 Qvartmile lang og circa 2400 Alen bred, og er næsten eens høi fra Ende til anden, og omtrent 6 til 8 Fod over Vandspeilet. Paa sit Høieste er Klippespidsen omtrent 150 eller 170 feet. Den bestaaer af det hvideste Sand, og er ifkun bevoxet med Græs. Klippen er kogleformig, ujevn og takket, og paa den nordre Side gaaer et rundt Hul lige igiennem, omtrent 50 Fod fra Toppen. Svære Brændinger omgive Klippen tilluvart og paa N. D.- og S. V.-Siden, i forskjellig Afstand fra Sandbanken. Som det under disse Breder falder pludselig i Stille, og Vindene ere variable — og Clipperton ligger i Kanten af S. O. Passaten — maa det Skib, der vil observere den, passere østfor den, eftersom den vestlige Side er tilluvart, naar det falder i Stille, medens det befinder sig i Nabolavet; der er mindre Fare, naar man er tillæ, da Dyrningen vil holde fra. I nogle af de seneste

Kaart er Klippen affat under $10^{\circ} 26'$ N. Br. og $109^{\circ} 20'$ V. Lgd. Alle Coffardimænd anbefales at holde sig i saa lang Afstand derfra som muligt. Man kan mærke naar man er i Nærheden ved den store Mængde Søfugle som bygge paa Clippertonøen, og som man træffer sværmende en 50 til 60 Qvartmiil og undertiden længere derfra.

Clipperton er den nægste meest affidesliggende Fare, Indbildkraften kan udmale sig, som den ligger midt i Havet, 609 Qvartmile fra Acapulco og 600 Qvartmile fra Socaro og Gallejo.

Klippen kan sees i klart Veir fra Dækket, i en Afstand af 10 eller 12 Qvartmiil og ligner først et Seil, men kommer til at ligne en uhyre Borg jo mere man nærmer sig. Klippens Farve er meget mørk, næsten sort.

Greytown (Mosquitia).

Naar man, bestemt til Greytown, anduber Kysten i et Seilskib, maa man absolut giøre det nordfor Havnen, eftersom stærke Strømninger ialmindelighed sætte S. S. D. i fra $1\frac{1}{2}$ til 3 Qvartmiil i Timen, og det er meget vanskeligt at arbejde sig op, naar man er syd derfor, da der kun blæser en labe Kuling. Kysten bør andubes i Parallelen af Round-Hill, aflagt i Kaartet. Denne Balle er tæt ved den lave Strand, og naar man har den i V. N. V. synes den at strække sig i V. S. V. og dens Udseende svarer ikke til Navnet. Har man den i N. V. viser den sig ogsaa tydelig, ligesom ogsaa naar man gaaer sydester.

Juan de Saras Banke strækker sig ud fra Nebet, der omgiver Kysten imellem Point Arenas og Point San Juan, og strækker sig $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil ud i nordøstlig Retning, hvorpaa Søen stadig bryder, med kun lidt Vand og 7 Favne tæt ved N. V.-pynten. Dampskibe, bestemte til Chagres, styre fra Point Arenas først 5 Qvartmiil i N. D. og saa lige paa, for at undgaae denne Banke.

Greytown Harbour viser sig først i ganske saa Qvartmiles Afstand og da over Point Arenas Sandtunge, og idet man gaaer Kysten fra Point San Juan til Point Arenas paa $1\frac{1}{2}$ Qvm. nær eller

ikke nærmere end paa 11 Favne, før man styrer ad N. B.-Kysten og naar man da kommer paa 5 eller $5\frac{1}{2}$ Favne staaer ind til Havnen, og løber ind, naar man faaer et høit udgaaet Træ halvveis mellem Flagstangen og Østenden af Byen i S. D. t. D.: befinder man sig paa Dybden ($4\frac{3}{4}$ Favn), og naar Havnehovedet er aabent S. for Point Mandeville, har man passeret Banken, og kan gaae tilankers.

San Juan River udgyder sig i Havnen og strømmer (i September i det Mindste) stadig langs den indre Side af Point Arenas og Mandeville, omkring Banken nordvesti 2 Qvartmiil i Timen og langs Vestkysten ogsaa N. V. i, $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil i Timen.

Paa Banken er nu kun $\frac{3}{4}$ à $\frac{1}{2}$ Favn Vand, med Brændinger naar der gaaer Dyrning. Da den jevnlig skal forandre sig, maa man ved Indgaaende have Lods, eller undersøge den iforveien.

Fra November til Begyndelsen af Marts blæser Vinden fra N. med hyppige Storme fra N. B. t. N. Marts og April ere tørre Maaneder; i Juni og Juli stærk Blæst fra N. D., dobbeltrebet Mærseils Ruling for et stort Skib; i September og October laaber Ruling fra S. B. t. B. til N. B.

Skibe kunne trygt gaae tilankers langs Kysten fra Cap Gracias a Dios til Bugten ved Darien, eftersom de stærkeste Vinde blæse fra Land eller langs Kysten.

Øbrisjerne ere aldeles uregelmæssige.

Climatet er særdeles usundt. Selv de Indfødte faae Climatfeberen flere Gange.

Floden stiger og falder omtrent een Fod; Høivande ved Fuld- og Nymaane Kl. 1.

(Naut. Mag. Mai 1851.)

Skær i Nærheden af Labuan

er bleven opdaget af et engelsk Opmaalingsfartoi 2 Qvartmiil fra Nordenden af Labuan Island (Bethum Head) styrende Syd efter en Ankerplads udfor Konbany Bluff. Skibet stak imellem 11 og 12 Fod.

Fra Skæret habes Tarra's Point i S. $0^{\circ} 30'$ D., overreet med et isinesfaldende Jbenholttræ paa Pappan Island;

fremdeles et lille Træ paa en eenlig Klippe tæt udfor Luke's Point lidt fri af Heath Point i S. 44° B,

Lookdan Giland, paa Borneo i S. 65° D.

En Kabellængde sydfør Skæret findes $2\frac{1}{2}$ Favne, men lige ved, $4\frac{1}{2}$ og 5 Favne.

Skibe bør ikke gaae sydvest om Skæret. Et godt Mærke for at klare det østerfra er, at holde Tarra's Point fri af Vestenden af Pappan Giland.

I Raartet er aflagt en Banke med 4 Favne Vand 4 Kabellængder fra dette Skær i N. N. D., af omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Brede. Dennesinde befandtes den ringeste Dybde paa dette Skær at være 6 Favne.

(Naut. Mag. Jan. 1851.)

Coralrev i Dampierstræde.

Efter "Singapore Free Press" stødte Skibet Sophia den 9de Septbr. 1850, paa en Rejse fra Shanghae til Singapur, styrende S. B. igiennem Dampierstræde, paa et Coralrev adskilt fra Pidgeon Island. Paa den ene Side af Skibet kunde Jollen ikke flyde, medens den paa den anden Side havde 8 Favne, og under Bougen 2 Favne. De lode Ankeret falde, hvorpaa Skibet øieblikkelig gled af sydester, de stak 8 Favne ud og havde Lodskud paa 57 Favne. Medens de stode, havde de yderste vestlige Ende af King Williams Island i N. B. t. B. $\frac{1}{4}$ B., Pidgeon Island netop ifigte vel fri af den vestlige Ende af King Williams Island; Gump Island i N. t. D. $\frac{1}{2}$ D. og Foul Island i S. S. D. Høv ind og styrede sydester, indtil S. B.-Punten af Battanda havde i B. t. S. $\frac{1}{2}$ S., og styrede saa midt i Canalen S. B. t. B. $\frac{1}{2}$ B. Rebet antages at ligge omtrent 6 Qvartmiil N. t. N. for Pidgeon Island, og er af særdeles ringe Udstrækning, samt antages at være i stærk Væxt, eftersom det med Lethed blev stukket igiennem med Marerne.

(Naut. Mag. Jan. 1851.)

Bugten ved Antiochia.

(Uddrag af Commander Bauffart's Bemærkninger.)

Bugten ved Antiochia strækker sig fra Cap Possidium til Cap Rhazar, en Strækning af omtrent 22 Qvartmiil. Det Jnderste af Bugten dannes af den lille Vig Karrabojak, Mundingen af Drontes og Sileucias gamle Havn, en Strækning af næsten 8 Qvartmiil, og da alle disse Punkter ere aabne for Vinde fra V. for S. og N., vil Ankerpladsen der i Vintermaanederne være meget usikker; god Ankerplads og Væ er imidlertid at faae i Bugten ved Possidium som udgjør den sydvestligste Deel af Bugten ved Antiochia; om end de vestlige Vinde lille fremherske i Vintermaanederne i Bugten ved Iskenderun, og Bugten ved Antiochia som paa de andre Dele af Syrien, blæse de dog af og til saa stærkt, at de Skibe, der ligge tilankers paa en saa aaben Nhed som det Jnderste af Antiochiabugten, ere udsatte for Farer.

Bugten ved Possidium, 12 Qvartmiil S. S. V. for Drontes' Munding, er, efter Iskenderun, den bedste Ankerplads paa Syriens Kyst; er henimod 1 Qvartmiil bred, dannet af Cap Baziet mod V. og et Næs med en Mosqué mod N. O.; kan rumme en Escadre af store Skibe. Den bedste Ankerplads er udfor Muinerne af et Brohoved, hvor det, som langs hele Bugten, efterhaanden bliver dybere fra 6 Favne i $\frac{1}{4}$ Qvartmiils Afstand, til 9 Favne i $\frac{1}{2}$ Qvartsmiils Afstand og 15 Favne i $\frac{3}{4}$ Qvartmiils Afstand, god Holdebund, Sand og Mudder. Ankerpladsen er beskyttet mod alle Vinde undtagen fra V. N. V. til S. O.; den findes let ved et fiendeligt Tafelland, halvveis opad hvilket ligger en lille Landsby, nedenfor hvilken, i Vandet, findes Muinerne af Brohovedet.

Gaaer man til Ankerpladsen fra Cape Baziet, maa man gaae i en Afstand af $\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra Cap Baziet og Muinerne af Brohovedet, thi saa langt ude er der ingen Skær.

Mundingen af Drontes under $36^{\circ} 3'$ N. Br. og $35^{\circ} 59'$ O. Lgd. er det Jnderste af Bugten ved Antiochia. $\frac{1}{4}$ Qvartmiil

N. for Mundingen af Drontes er Ankerpladsen, der findes ved at lægge Mærke til den hvide Bygning med Kuppel, og 2 Huse paa Stranden ere 2 Qvartmiil N. derfor. God Holdegrund paa 5 Favne 1050 Alen fra Kysten, 8 Favne $\frac{1}{2}$ Qvartmiil og 12 Favne $\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra Stranden.

Ved Udsøbet af Floden er en Sandbarre, men midt paa samme findes et Løb fra 5 til 6 Fod dybt og 270 Fod bredt.

Suidiah og Posfidium ere sundere end Iskenderun.

(Naut. Mag. Marts 1851.)

Gorters Skær ved Java.

Fregatsskibet Johanne Marie Christina, Capt. Gorter, kommende fra Batavia i Juni 1850, rørte Grunden paa $2\frac{3}{4}$ Favne, havende Midten af Middleburgh i S. og Den Lille Kombuis i N. $\frac{1}{2}$ N. Da Skibet havde passeret Banken eller Nebet observeredes Vestpynten af Middleburgh i S. $\frac{1}{4}$ N. og Sydpynten af Lille Kombuis i N. $\frac{1}{2}$ N., og vil Skæret saaledes findes omtrentlig under $5^{\circ} 57'$ S. Br. og $106^{\circ} 45'$ Ø. Lgd.

(Mec. Mag. Mai 1851.)

Skær i Arim Bugt (Guldkysten).

Et spidst Skær med knap 13 Fod Band ved Labbande er opdaget paa Nheden ved Arim, med Fort St. Anthony i N. $\frac{1}{4}$ S., Den Bobowassie i S. D. t. D. $\frac{1}{2}$ D., og Den Sagaba i N. N. D.

For at undgaae denne Klippe, maa man bringe Fortet i D. t. N. eller D. N. D. $\frac{1}{2}$ D., da man kan gaae sikkert tilankers paa 6 Favne.

Strømningen langs hele Bugten er for det Meste østeri Flodens Stigen og Falden er 4 eller 5 Fod.

(Naut. Mag. Mai 1851.)

Den nye Havn ved Bassa (Liberia).

Lige nedenfor Munden af St. Johns, en stor Flod i Liberia, næsten 1 Dm. bred og som strækker sig langt i Landet, men med en Barre, findes den yndige Bassa Vig. Paa den nordre Bred af St. Johns ligge Byerne Berley og Edina, og en ny By, Cresson, ligger inde ved denne Vig. Fri for Farerne ved Barren og beskyttet ved Point of Rocks, der danner den sydøstlige Grændse, er Bassa Vig til enhver Tid en af de bedste Havne paa denne lange Kystlinie.

(Naut. Mag. Marts 1851.)

Om Sundhedsvæsenet ombord paa danske Krigsskibe.

(Et Foredrag ved de skandinaviske Naturforskeres Sammenkomst i Stockholm i Juli 1851

af

Dr. F. B. Mansa, Sætatens Stabslæge.)*

S den Overbeviisning, at en Drøftelse af de skandinaviske Landes offentlige Sundhedsvæsen baade maa ansees som en berettiget og som en høist vigtig, skiondt vistnok hidtil kun lidet benyttet Gienstand for skandinaviske Lægers Forhandlinger ved disse vore Sammenkomster, skal jeg tillade mig at henlede mine høistærede Herrers Opmærksomhed paa Medicinalforholdene ombord paa den danske Flaade. Det er ingensunde fordi jeg nærer den Tro, at disse i mit Fædreland skulde have ordnet sig paa en fortrinligere Maade end i de tvende andre skandinaviske Lande, skiondt vistnok Noget i en Marine, hvor de nævnte Forhold have udviklet sig af flere Aarhundreders Erfaring, vilde kunne tjene til Efterligning, men fordi jeg haaber at der ved gienfærdig Meddelelse skal kunne opnaaes et godt Udbytte for den bedst mulige Ordning af Sundhedsvæsenet ombord paa Nordens Krigsflaader.

Overtilsynet med Sætatens Medicinalvæsen, der tidligere var deelt imellem en Stabsmedicus og en Stabschirurg, er nu siden 1836 ene underlagt en Stabslæge, baade med Hensyn til Sætatens Land- som Søjteneste. Han har dog ingen besluttende Myndighed, ikke engang, som tidligere, ved Antagelsen af subalterne Læger, men maa betragtes som den raadgivende Autoritet, til hvem Marine-ministeren henvender sig i alle Sager, som angaae Sætatens Medicinalvæsen. Her skulde vi blot beskæftige os med alt hvad der

*) Dette Foredrag giengives her saaledes som det var nedskrevet, ikke som det blev holdt, da det paa Grund af Tiden maatte forkortes.

i hygieinist Henseende angaaer Sotjenesten, som den der frembyder en særlig Interesse.

Hvad nu først Krigsskibenes Forsyning med Læger angaaer, da har Danmark fulgt det Princip, som sees at være antaget af alle mindre Stater, hvis politiske Forhold ikke gjøre store eller hyppige Søudrustninger sandsynlige og hvis Finantser ikke taale at bære bestemte store aarlige Udgifter, som ikkun Eventualiter, der maaskee ikke ville finde Sted i flere Mennefskalder, kunne gjøre Fordring paa: Den danske Marine har ingen faste Skibslæger. Naar Udrustning af eet eller flere Skibe forestaaer, stæer Udnævnelsen af det fornødne Antal Skibslæger af Marinesministeriet, for den Tid Togtet varer, efter forudgaaet Dyfording fra Statens Stabslæge og paa hans Forslag. Hvis, under Forudsætning af de udrustede Skibes combinede Virksomhed i en Escadre, Udnævnelse af en Escadrelæge skulde blive nødvendig, vil ogsaa denne stæe paa samme Maade, da ingen af Statens tvende Overlæger, — til hvem en saadan Post ifølge deres Embedsstilling kunde betroes, og hvoraf den ene er Stabslæge og den anden Overlæge ved Statens Hospital i Kiøbenhavn, — formedelst de dem paahvilende Forretninger, kunne forlade Hovedstaden. Indtil den sidste ved Dyrøret i Hertugdømmerne foranledigede Krig var det Bedtægt, at der paa et Linieskib og paa en Fregat ansattes 3 Læger, paa en Corvet 2, paa en Brig 1, og paa et Dampskib, efter dets Størrelse, 1—2 Læger, ligesom ved en Deling Kanonbaade 1 Læge. Formedelst den store Trang til Læger, der maatte opstaae ved de overordentlige Udrustninger samtidigt af Armeen og Flaaden under den sidste Krig, blev det nødvendigt at nedsætte Lægernes Antal paa Fregatter og Corvetter til respective 2 og 1. Ei heller blev noget Dampskib medgivet flere end 1 Læge. Paa de Skibe, der blot tjente til Blokadens Udøvelse, søstes ikke dette Savn; omvendt forholdt det sig derimod paa de Skibe, der havde Søtræfninger at udholde.

Lægerne paa de danske Krigsskibe danne 3 Classer: Over-skibslægerne, Skibslægerne og Underskibslægerne. 3

de to første Classer ansættes kun examinerede Læger, og det i Regelen kun saadanne, som have erhvervet en god Character ved Examen: *Laudabilis* eller *haud illaudabilis 1mi gradus*; til Underfiskislæger derimod kunne ogsaa Studerende antages, naar de ved at frekventere Hospitalerne have opnaaet nogen practisk Færdighed i Sygebehandlingen og ikke ere uden gode theoretiske Kundskaber. Naar et Skib efter Reglement og Vedtægt kun kan erholde een Læge, faaer denne Navn og Løn som Skibslæge. Paa ethvert Skib som medgives flere end een Læge, erholder den første Prædikat og Løn som Overfiskislæge, uanset om han kun har een eller to Læger under sig. Paa et Skib med 2 Læger, hedder den anden — Skibslæge, og lønnes som saadan, hvis han er examineret, som Underfiskislæge derimod, hvis han er uexamineret. Paa Skibe endelig, der ere reglementerede med 3 Læger, vil der være Plads for alle 3 Kategorier af Skibslæger. Skulde Omstændighederne tvinge Marinen til paa et Skib, der udkræver 3 Læger, at behjælpe sig med 1 examineret og 2 uexaminerede Læger, et Tilfælde, der dog hidtil ikke er indtruffet, da vilde den første erholde Navn og Løn som Overfiskislæge, de to andre som første og anden Underfiskislæge.

Med kongelig Resolution af 26de Septbr. 1847 er den maa-
nedlige Løn for Skibslægerne fastsat saaledes: for en Overfiskislæge 50 Rbd., for en Skibslæge 40 Rbd. og for en Underfiskislæge 30 Rbd. Desuden nyde de alle uden Forskiel Diæter af 1 Rbd. daglig, ligesom de øvrige Deeltagere i Messen ombord. Gaaer et Togt ud over vore Farvande (f. Ex. til Middelhavet eller til Vestindien), forøges Lønnen for hver Klasse med 10 Rbd. Efter tilendebragt Togt erholder enhver Skibslæge, — naar han ønsker det og har aflagt rigtigt Regnskab for de ham betroede Medicamenter, Instrumenter og Rekviziter, samt har kunnet forskaffe sig et godt Vidnesbyrd fra Skibschefen om sit Tjenesteforhold ombord, — maa-
nedlige Vartpenge, for en Overfiskislæge af 20 Rbd., for en Skibslæge af 16 Rbd. og for en Underfiskislæge af 12 Rbd., hvilke han beholder til Udgangen af paafølgende Mai Maaned efter et Togts Ende, hvorimod han ansees forpligtet til, saalænge han

nyder disse Bartpenge, at kunne kaldes til Tjeneste. Ved samme Resolution er der givet Skibslægerne militair Rang, hvilket tidligere ikke var Tilfældet, nemlig Overskibslægen efter den yngste Premierlieutenant, de andre Skibslæger efter den yngste Second-lieutenant ombord, dog kun for den Tid Togtet varer.

Siden Aaret 1849 ere Skibslægerne uniformerede. Under 3die Marts s. A. blev det bestemt, at Skibslægerne skulde anlægge og bære Uniform, nemlig Frakke af mørkeblaat Klæde med blaa opstaaende Krave, Overslag og 2 Rader Inferknapper, blaa eller hvide Beentklæder, blaa Klædes Hue af den for Officiererne reglementerede Form, og med samme Guldgalon som for de subalterne Officierer er bestemt, Sidegevær med civilt Felttegn. Som Distinction bæres paa Frakkekraven, af Overskibslægerne: et Anker og en Esculapstav overkors af gult Metal, — af Skibslægerne: en Esculapstav af gult Metal, — og af Underskibslægerne: en Esculapstav af hvidt Metal. Til Galla er det Skibslægerne tilladt at bære Kjole med blaa opstaaende Krave, Overslag og 2 Rader Inferknapper, samt trekantet Hat og de ovennævnte Distinctioner paa Kjølekraven.

Uagtet de ovenfor anførte ikke ufordeelsagtige Betingelser er dog Concurrencen om Skibslægeposterne paa den danske Flaade, under sædvanlige Forhold, yderst ringe, og man har ikke sjældent været i den Nødvendighed at maatte ansætte Læger paa de kongelige Skibe, som man under andre Omstændigheder vilde have vraget, baade med Hensyn til deres mindre fyldestgørende Fagkundskaber, og endnu hyppigere, med Hensyn til at de hverken vare skibs- eller søvante. Under den sidste treaarige Krig hjalp Patriotismen til at gjøre denne Mislighed mindre følelig, idet ikke alene endeel forhenbærende Skibslæger meldte sig til Tjeneste, men ogsaa et ikke ubetydeligt Antal baade Lægeandidater og ældre Studerende modtog Ansættelse paa Skibene i mere eller mindre underordnede Stillinger, hvori de ved den prisværdige Iver, hvormed de hengave sig til Sagen, i kort Tid uddannedes til dygtige Skibslæger. Det lykkedes mig saaledes, uagtet de med hvert Ufredsaar

stigende Udrustninger af Skibe, — ved tillige at gjøre Brug af de Kræfter, som enten ved Bartpenge eller paa anden Maade (ved Ansættelse i Statens Landtjeneste) vare forpligtede til at modtage Udcommando tilførs, — at besætte alle de vigtigere Poster paa en Flaade af 1 à 2 Linieskibe, en stor Fregat (raferet Linieskib, der, ligesom hine, fordrede 3 Læger), 7 andre Fregatter, 5 Corvetter, 4 Brigger, 1 Barkskib, 5 Dampskibe, 1 Escadrille af mindre Skibe, og 3 Delinger Kanonbaade — med sødygtige og skibsvante Læger. Neppe var imidlertid Krigen endt og hiin patriotiske Begeistring ikke længere tilstede, førend de gamle Vanskeligheder atter indstillede sig. Vil man nu spørge om Grunden til et Forhold, der, efter de oplyste Omstændigheder, maa synes saa unaturligt, da maa den efter min Formening, søges deels i den almindelige, at der i Danmark, — siden Lægevidenskaben, efter det chirurgiske Academies Opøsning og Forening med det medicinske Facultet ved Kiøbenhavns Universitet, ene kan finde sine Dyrkere blandt Studenter, — endnu er et for ringe Antal Lægecandidater til at fyldestgjøre baade Krigens og Fredens samtidige Behov, deels i den specielle, at Skibslægeposterne ikke bane Vedkommende nogen nær eller tilstrækkelig tiltrækkende Vej til det Maal i Livet, hvorpaa de med deres mange Forstudier med Rette mene at kunne gjøre Fordring. Saalænge ogsaa Andre end Studenter kunde underkaste sig en Examen (den saakaldte chirurgiske), der berettigede dem til Lægepraxis og Ansættelse i Statens Tjeneste, manglede det aldrig paa Ansøgninger om Skibslægeposterne, fordi disse ustuderede Læger gjorde langt ringere Fordringer til Livet og ikke toge i Betænkning at concurrere om Lægeansættelser, hvormed blot nogen Løn var forbunden. Det staaer imidlertid til at vente, at det rette Forhold imellem Antallet af de til Lægepraxis Berettigede og Landets Trang til dem atter i Tidens Løb vil udvikle sig; hvorefter jeg i hvi Grad nærer Tvivl om, at den anden Grund vil blive hævet, saalænge Skibslægeposterne vedblive at være temporaire, begrændsede til et enkelt Togts Varighed.

Allerede i Maret 1847 indgik jeg derfor til daværende Admiralitets- og Commissariats-Collegium med et Forslag om Dannelsen af et lille Corps af faste Skibslæger. Skiondt det ikke vandt Admiralitetets Bifald, — et Resultat, der dog, saavidt jeg veed, kun fremkaldtes af oeconomiske Grunde, — bevirkede det imidlertid de ovenfor omtalte, ikke uvæsentlige Forbedringer i de temporaire Skibslægers Stilling med Hensyn til Løn, Rang og Uniformering. Men da det tilsigtede Maal saaledes ikke blev opnaaet, har jeg atter i Mar fundet mig opfordret til at bringe mit tidligere Forslag for det nuværende Marine-Ministerium. Maatte man nemlig end for Danmark finde det uhenigtsmæssigt, stadigt at lønne et saa stort Antal af Skibslæger, at alle Flaadens Skibe dermed til enhver Tid kunde forsynes, vilde dog ved et mindre Antal være vunden den Fordeel: stedse at have faste Skibslæger til Besættelsen af de Krigsskibe, som aarligen i Regelen udsendes paa Expeditioner. Mit Forslag gik ud paa, fast at ansætte 5 Skibslæger, der, naar Bagtskibstationerne, som ikke nødvendigviis kræve skibsbante Læger, ikke medregnes, svare til det anførte aarlige Behov, og at lønne dem saa rundeligt, at de kunne føle sig tilfredse i deres Stilling og opfordrede til i en Række af Mar at forblive i samme. Jeg har andraget paa, at de i Rang, Gage og Emolumenter maatte stilles lige med en Premierlieutenant i Søetaten, altsaa nyde en Landgage af omtrent 500 Rbd. aarlig og en Søgage, foruden Messpenge, af omtrent 700 til 800 Rbd. aarlig. For at kunne ansættes som faste Skibslæger maatte de, efter mit Forslag, have en god Character til Embedsexamen — laudabilis eller haud illaudabilis Imi gradus —, kunne fremvise fyldestgørende Beviser for practisk Dygtighed og endelig have gjort eet eller flere Seiltogter med Orlogsskibe og der vist sig som sø- og skibsdygtige samt fortrolige med de militaire Forhold. Foruden den Fordeel: stedse at have en fast Stof af erfarne Skibslæger, som kunde benyttes til de vigtigste Posters Besættelse, vilde man paa den virksomste og ufeilbarligste Maade anspore en tilstrækkelig Mængde yngre Læger, blandt hvilke man i Statens Interesse kunde

giøre det fornødne Udvalg, til at giøre sig skikkede til — giennem een eller flere temporaire Ansættelser paa Krigsskibene — at opnaae en fast og for yngre Mænd fordeelagtig Stilling. Føier man nu hertil, at flere af de ved Søetatens Landtjeneste fast ansatte subalterne Læger (saaledes de 4 Underlæger ved Søetatens Hospital og de 3 vagthavende Læger ved Holmene i Kiøbenhavn), der alle tidligere have faret tilsøs som Skibslæger, ere pligtige til, naar paaafdrøres, at modtage Udcommando paa Krigsskibene, vilde man ved dette Forslags Antagelse, endog under overordentlige Omstændigheder, naar en større Afdeling af Flaaden skulde udrustes, formentlig neppe nogensinde komme i Forlegenhed for erfarne og skibsvante Læger. Jeg troede endelig at see en Støtte for Forslaget deri, at der tidligere i den danske Marine ved Kgl. Resolution af 11te Juni 1802 har været oprettet et Corps af 12 faste Skibslæger, en Bestemmelse, der, saavidt jeg veed, kun af den Grund atter opgaves, fordi den danske Flaade, som bekjendt, ved Katastrophen i 1807 ophørte at eksistere, og først efterhaanden stabtes paany. Ministeriet har imidlertid under 23de Mai d. A. resolveret, at det for Tiden ikke seer sig istand til at bevirke den foreslaaede faste Ansættelse af 5 Skibslæger, der vilde medføre en betydelig forøget Udgift for Marinen, uden at man dog derved blev betrygget for ved store Udrustninger at have det fornødne Antal Skibslæger til Haandighed.

Med Hensyn til de Skibslægerne paahvilende Pligter giælde endnu i Hovedsagen Sø-Krigs-Artikelsbrevet af 8de Januar 1752 og den af det Kgl. Admiralitets- og Commissariats-Collegium givne Instrux for Overflibslægerne af 1789.*) Naar undtages enkelte Bestemmelser i Sø-Krigs-Artikelsbrevet, der aabenbar datere sig fra en Tid, da Skibslægerne udelukkende udgik fra Barbeersstuerne, ere de øvrige Regler for Lægernes Tjeneste ombord saa rigtigt opfattede og fastsatte, at Trangen til Forandringer i disse i

*) Bilag Nr. 1. (Er ikke optaget her).

det Hele ikke har været følt. Nøiagtigere Bestemmelser om Maa-
den, hvorpaa Skibs-Sygejournalerne skulle føres, for at Vedkom-
mende kunne controlere Medicamentforbruget, Regnskabet over de
medgivne Instrumenter, Bandager og Rekviziter, de Syges Behand-
ling, den almindelige Sundhedstilstands Varetagelse ombord m. m.
ere senere affattede, og findes aftrykte foran i Skibs-Sygejour-
nalerne til Skibslægernes Veiledning.*) En Omarbejdelse af Sø-
krigs-Artikelsbrevet er imidlertid paabegyndt under Navn af „In-
structioner og Reglementer for Tjenesten paa de kongelige Skibe,“
hvoraf første Deel paa Marine-Ministeriets Befaling er trykt som
Manuscript i 1849**) og har senere været medgivet de udcomman-
derede Skibe til Prøvelse, men denne Omarbejdelse er endnu ikke
naaet hen til de specielle Bestemmelser for Sundhedstjenesten.

Til Assistance ved de Syges Pasning ombord have Skibs-
lægerne stedse kunnet udtage eet eller, efter Skibets Størrelse og
de Syges Antal, flere Individer af det indrullerede usøvante og
søvante Mandskab, som bedst kan afgive nogle fra den øvrige Skibs-
tjeneste. Disse Folk paalaa det da Skibslægerne, under Togtet selv
at opdrage til Sygeoppassere, saa godt det lod sig gjøre. Det
ligger imidlertid nær, at der af en saa raa og udannet Mæsse, og
med Hensyn til den ringe Velighed til Underviisning, som Ophol-
det paa et Skib maatte frembyde, ikke lod sig udrette meget, og
Skibslægerne have til alle Tider bittert klaget over den ringe
Nytte, de Syge og de selv havde af disse Hjælpere. Da der der-
for i Efteraaret 1849 laae endeel indrulleret Mandskab under Hver-
vingen i Kiøbenhavn, besluttede man sig til at lade et saa stort
Antal af dettes usøvante og søvante Glasser formelig undervise
og øve i Sygepassningen, at ethvert Skib i det følgende Aar
kunde erholde een oplært Sygeoppasser, i det det overdroges Skibs-
lægerne paa sædvanlig Maade at udvælge sig endnu een eller flere

*) Bilag 2.

**) Bilag 3.

} ere ikke optagne her.

af Skibets Besætning til denne Bestilling, naar de ansaae det for nødvendigt. Paa Søetatens Hospital, hvor Alt, hvad der kunde gjøre en saadan Underviisning frugtbringende, var tilstede, modtoges derfor i Løbet af Vinteren 1848, i Hold af 8 og 9 ad Gangen, 25 Individuer til Oplæring, saaledes at ethvert Hold fik omtrent 6 Uger til sin Uddannelse. Med Hensyn til Balget imellem de under Hvervingen værende Usovante og Sovante bestemte man sig først for dem, der af egen Lyst og Drift meldte sig til denne Tjeneste; men da det snart viste sig, at disses Antal kun var ringe, bleve de Øvrige udtagne efter den Formodning om Lærvillighed, humant Sind og Fingernemhed, som man om dem kunde have, i det det forøvrigt overlodes Hospitalets Overlæge at udforske dem, der ikke fyldestgjorde disse Forventninger, og i hvis Sted da Andre bleve valgte. De Forretninger, hvori de bleve underviste og øvede, vare fornemlig at flytte, bære og løfte de Syge, at bistaae Lægerne ved Forbindinger af Saar, Beenbrud, ved Luxationer, chirurgiske Operationer, at tildele Forbindingsstykker og lægge dem tilrette, pille Charpie, stryge Plastre og Salver, koge og tillave Havregrødsomslag, tilberede Blyvandsomslag, Sennepskager o. s. v., rede en Sygefeng, afmaale og række de Syge Medicamenter, anvende Gnidninger, tilberede og anvende varme Bade o. s. v., anbringe Stikbæklener under Syge, sætte Lavementer, Igler, anbringe Felttourniquetter o. s. v. De bleve ogsaa øvede i at opfatte Lægens Forskrifter, saa at disse, baade med Hensyn til den Syges Diæt, Regimen og Lægemidlernes Anvendelse, nøiagtig opfyldtes i den Tid, de Syge ene maae være overladte til deres Omhu; ligeledes i at give Lægen tydelig og bestemt Forklaring om de Forandringer i den Syges Tilstand, som ere indtraadte siden Lægens sidste Besøg, navnlig med Hensyn til Medicament-Virkningerne. Endelig søgte man at vække og stærke deres Sands for Nøgenlighed og Orden. Den saaledes meddeelte Underviisning var i det Hele taget ikke uden heldige Frugter, og flere af de Skibslæger, som i afvigte Aar vare udcommanderede, have afslagt glædelige Vidnesbyrd om den væsentlige Nytte, de have haft af Fleertallet af de oplærte

Sygeoppassere. Derfor er ogsaa i Aar det mindre Antal Sygeoppassere, som nu efter Fredens Wienerhvervelse behøves til de saa betydeligt formindskede Udcommandoer af Skibe, oplærte efter de samme Principer og medgivne disse; ligesom der er sørget for at det nødvendige Antal for Fremtiden vil være til Disposition, idet Ministeriet under 23de Mai d. A. har bestemt, at der af 1ste Divisions 1ste Compagnie vælges et Antal af 10 Arbeidsmænd, som dertil maatte findes bedst skillede, at de i Hold paa 2 Mand ad Gangen øves paa Søetatens Hospital, at de i deres Læretid erholde fri Kost og Ophold i Hospitalet, under samme Disciplin som dettes Tjenestefolk, at de efter endt Oplærelse erholde en Douceur af 5 Rbd. hver, naar de have opført sig godt og have erhvervet sig den fornødne Duelighed, og endelig, at de for den Tid, de ere udcommanderede med Krigsskibene, erholde et Tillæg af 2 Rbd. maanedlig hver.

Med Lægemidler, saavel simple som sammensatte, forsynes Krigsskibene ved deres Afgang fra Kiøbenhavn saa rundeligt, at det, paa det for Skibet bestemte Togt, saa lidet som muligt skal blive nødvendigt at gjøre Indkøb af disse Varer paa andre indenlandske eller udenlandske Steder, hvilket vilde lede til betydeligt forøgede Udgifter for Staten, da der fordres fuld tarmæssig, eller idetmindste langt høiere end den accorderede Betaling. Flere Aar tilbage var Leverancen af Lægemidler — ikke alene til Søetaten men ogsaa til Landetaten — et Privilegium for en enkelt af Kiøbenhavns Apothekere, men efter den sidste Privilegiehavers Død i Aaret 1832 ophørte denne Eneret, hvorimod hans Søn og Efterfølger (den nuværende Leverandeur) overtog Leverancen paa de Villkaar, at han paa det Halve af den civile, af Regjeringen autoriserede Medicinaltart, hvilken Halvdel betragtedes som Indkøbsprisen, maatte beregne sig 20 pCt. Avance. Da en anden af Kiøbenhavns Apothekere imidlertid senere gjorde fordeelagtigere Tilbud, nedsattes Avancen til 10 pCt., men forøgedes atter, paa Grund af den lave Medicinaltart i Aaret 1844, til 14½ pCt. I den sidste Krigs andet Aar,

1849, da Udrustningen af den danske Flaade naaede sit Høieste, og Kiøbenhavn's øvrige Apothekere in pleno androge paa, at de under Krigstilstanden maatte deeltage i Leverancen af Lægemidler til de kongelige Skibe, overensstemmende med de gældende Bestemmelser, tilbød Apothekeren, der hidtil havde forsynet Krigsskibene med Medicamenter, fremdeles, saalænge Krigen varede, og imod, efter Krigen, at blive sikret de tidligere 10 pCt., at gjøre det uden nogen Avance, hvilket Tilbud af Marine-Ministeriet blev modtaget. Denne Leverandeurs velassorterede og paa begge Militairstaters Forsyning beregnede store Lager, den Dygtighed og Nøiagtighed, han stedse havde viist i sine Leverancer af gode og usforfælskede Varer, maatte ogsaa gjøre dette Arrangement ønskeligt, ikke mindre end Hensynet til de mange practiske Vanskeligheder og Ulemper, som nødvendigviis maatte opstaae ved at have med 11 Apothekere at bestille iftefor med een, og ved ligelig at fordele Requisitionerne imellem dem.

Med Hensyn til Medicament-Leverancen gælder den for begge Militair = Stater autoriserede Pharmacopoea militaris, hvis seneste Udgave er foranstaltet i Maret 1840. *)

Hvad Valget af Lægemidler til Krigsskibene angaaer, da er der vel, for at lette Requisitionerne, forfattet trykte Blanketter, hvorpaa saadanne Lægemidler ere opførte, som Erfaring har godtgjort at være de meest brugbare og nødvendige under de specielle Forhold, hvori Skibene komme, men dette forhindrer ikke at Skibslægerne, efter den Mening, som de kunne have dannet sig om de forskellige Lægemidlers større eller mindre Anvendelighed om-bord, kunne erholde Stabslægens Tilladelse til at udstøde et eller flere af de paa Listen opførte Lægemidler og faae andre optagne.

De medgivne Quantiteter rette sig naturligviis i Regelen efter Mandskabets Antal samt Togtets Varighed og Bestemmelse (for Ex. om til et varmt eller koldt Clima, om til en Freds- eller Krigs-expedition). For at oplyse i hvilken Grad Skibene efter

*) Bilag 4. (Er ikke optaget her).

deres forskellige Størrelse forsynes med Lægemidler, tillader jeg mig til behageligt Giennemsyn at fremlægge Requisitionslisterne for Linieskibet Skjold (666 Mand), Fregatten Havfruen (354 Mand) og Briggen Ornen (97 Mand) paa disse Skibes Togter i 1849, altsaa i et Krigsjaar, beregnet paa at vare fra det tidlige Foraar indtil Vinterens Begyndelse. *)

Ved et Togts Ende har Apothekeren den Forpligtelse at tage alle de Lægemidler tilbage, som ikke have lidt ved Fugtighed og som ikke have modtaget Skibslugt. For at vise hvorledes ogsaa dette Forhold stiller sig, har jeg, for de nævnte Skibes Bedkommende, paa de omdeelte Requisitionslister, ligesoverfor de modtagne anført de af Apothekeren tilbagetagne Qvantiteter. Af de øvrige Lægemidler, hvoraf større eller mindre Restbeholdninger som oftest kunne afleveres ved et Togts Slutning, men som Apothekeren af nysansorte Grund ikke anseer sig forpligtet at affrive paa Marinens Conto, i Regelen Plastre, Salver, Urter, Salte, Sukker o. s. v., benyttes den største Deel i den Dispensations-Anstalt, der er forbunden med Sætatens Hospital, fordi de i Almindelighed kun i saa ringe Grad — især paa kortere Togter — have lidt af Fugtighed og Skibslugt, at de derved ikke have mistet deres medicinske Anvendelighed. Alle de til Skibene bestemte Lægemidler blive omhyggeligt, paa den for deres Conservation og Afbenyttelse bedst mulige Maade, optagne i hensigtsmæssige Flasker, Krucker, Blikdaaser o. s. v., forsynede med de fornødne Signaturer. Lægemidler, som ved ofte at udsættes for Luftens Indvirkning vilde tabe i Styrke eller paa anden Maade lide, fordeles paa flere mindre Kar. Urter og Species ere i den senere Tid blevene optagne i sædvanlige Bouteiller, hvori de holde sig godt. — Paa alle de siden 1842 byggede Skibe ere Apteringerne for Lægemidternes Optagelse særdeles hensigtsmæssige, idet det dertil i Nærheden af Lægens Lukaf anbragte Skab optager en ringe Plads i Forhold til den

*) Bilag 5, 6 og 7. (See Pag. 375 sqq.)

Mængde Medicamenter, det rummer, ligesom den dispenserende Læge med Lethed og Hurtighed kan komme til ethvert Lægemiddel, for hvilket han har Brug. En Tegning af et saadant Medicinskab skal jeg lade circulere. *) Til disse Skabe høre egne, stærke og smukke Flasker af hvidt Glas med Glaspropper, Porcelainskrukker, Blikdaaser o. s. v., hvilke Sager forblive som fast Inventarium ved Skibet. Til alle de øvrige Skibe derimod, som have Medicamentskabe af en ældre Construction (med dybe Skuffer inddeelte i flere Rum), leverer Apothekeren ved ethvert Togts Begyndelse de fornødne Kar, og paa disse ligesom paa de øvrige Rekviziter, hvormed han forsyner Skibene til Brug ved Lægemidternes Tilberedning og Dispensation, saasom Messingkar, Vægtstaaale, Tragte, Mortere o. s. v. o. s. v., erholder han paa Indkøbsprisen $6\frac{1}{4}$ pCt. Advance, hvorefter han tager disse Rekviziter tilbage efter endt Togt. Forinden Regningen over de af Apothekeren leverede Medicamenter og Rekviziter anvijes til Udbetaling, bliver den først underkastet Bedømmelse af en dertil lønnet Revisor, som til Brug ved dette Arbejde faaer tilføjet alle de paa de forskellige Skibe, hvortil Leverancerne ere skete, førte Sygejournaler. Lægemidler, der undtagelsesviis requireres paa fremmede Steder, blive strax betalte af Skibschefen, naar vedkommende Læge har undersøgt og bevidnet Regningens Nødvendighed. Det er Overskibslægens Pligt at ordne Medicamenterne i Skibene paa en saadan Maade, at baade han selv og de ham undergivne Læger strax kunne finde ethvert Lægemiddel, som udfordres, til hvilken Ende en nøiagtig Fortegnelse over Medicamenterne med Angivelse af under hvilket Nr. de findes, maa være forfattet og paa rede Haand. Nøglen til Medicinskabet maa stedse være i Overskibslægens Bevaring, med mindre han forlader Skibet, da han overgiver den til den under ham tjenende Læge.

I de senere Kar er det paa mit Forslag bleven bestemt, at der fra Holmen til ethvert Krigsskib udleveres en Tin-Bandbeholder

*) Bilag 8 (er ikke optaget her).

af omtrent 6 Potters Rumfang for større, af noget mindre for mindre Skibe, der ved Medicament-Tilberedningen og Dispensationen ombord maa ansees for at være af stor Bigtighed baade med Hensyn til Bequemhed, Aenlighed og Besparelse af en saa vigtig Artikel tilføies som ferskt Vand. Den er af en egen Construction, forsynet med en Hane til Vandets Aftapning og indrettet til at ophænges i det Locale, hvor Lægemidlernes Tillavning og Uddeling skeer.

Til Krigsstibenes Forsyning med Instrumenter, Bandagestykker og saadanne Redskaber, der ved Sygeoppassningen maae ansees som uundværlige — Theekiedler, Kasseroller, Staalet, Rægere, Stifbækkener o. s. v. — bidrager det saakaldte Sogværsthuus paa den bedst mulige Maade ved sine rige Fonds, der bestyres af en egen Direction, hvoraf Sætatens Stabslæge er Medlem, men som forøvrigt nu paatænkes inddragne under den almindelige Finantsbestyrelse. Næsten alle Instrumenter ere anskaffede i den seneste Tid, og saaledes baade nye og af en hensigtsmæssig Form, som Videnskabens Fremskridt fordrer; thi da ved Stabslægegiftet i Maret 1835 en Revision af de ovennævnte i Sogværsthusets Depot beroende Gienstande blev foretagen, og man besluttede at cassere og ved offentlig Auction at bortselge alle de Instrumenter, som havde lidt ved langvarigt Brug eller vare af en forældet og uhensigtsmæssig Construction, kom næsten Alt under denne Kategorie. Da jeg i Slutningen af Maret 1845 overtog Stabslægeposten, havde Instrumentsamlingen en saadan Størrelse, at 17 Krigsskibe deraf kunde forsynes med de nødvendigeste Instrumenter. I de 6 Aar, som senere ere forløbne, er den næsten bleven fordoblet. Af de Fortegnelser*), som jeg herved lader circulere, over de Instrumenter, Bandagestykker o. s. v., som i 1849 bleve medgivne de ovennævnte 3 Krigsskibe, vil man kunne erfare hvilke og hvormange Instrumenter, Bandagestykker, hvormegit nyt og gam-

*) Bilag 9—14. (See Pag. 380 sqq.).

mest Læred, Flonel, Borden, Charpie o. s. v., der i Giennemsnit uddeles. Stor Omhu anvendes paa disse Giensstandes Vedligeholdelse, og ingen Udgift spares for at de stedse kunne være i den Mængde og af den Beskaffenhed tilstede at de kunne opfylde Skibslægerne's Fordringer. De enkelte Sæt Instrumenter have ikke alene deres eget Foderal, hvori de glemmes, men hele den for et Skib bestemte Samling nedlægges ydermere i en egen dertil indrettet Instrumentkiste. Under Stabslægens Overtilsyn besørger Udlæveringen af Instrumenterne og de vigtigere Bandagestykker (Brokbaand, Bind, Suspensorier, o. s. v.) mod et Honorar, af een af Underlægerne ved Sætatens Hospital, hvor et Bærelse til disse Sagers Opbevaring er indrømmet, for at de nævnte Læger, som have daglige Forretninger der, kunne staae dem det fornødne Tilsyn. De øvrige Bandagegiensstande og Medskaber til Brug ved Sygeoppassningen ombord opbevares i Søkvæsthusets Depot under den derværende Inspecteurs Varetægt. De nævnte Embedsmænd føre Control med de respective, under dem forterende Sagers rigtige Tilbagelevering.

Jeg skal paa dette Sted ikke lade uberørt, at der, paa det forhenværende Admiralitets- og Commissariats-Collegiums Regning, paa mit Forslag, fra Tid til anden er anskaffet en Deel af Hovedværkerne om de locale og climatiske Forhold i de tropiske Lande og om de der hjemmehørende Sygdommes eiendommelige Væsen og Behandling, hvilke Værker paa Forlangende udlaanet til de til Vest- eller Ostindien paa Kgl. Skibe udgaaende Skibslæger.

Jeg skal nu omtale Sygelukaser og Lazarether ombord. — Naar undtages nogle Forsøg, der for flere Aar tilbage gjordes paa at indrette faste Sygelukaser paa Batteriedækket af et Par Skibe, men atter opgaves, have de danske Krigsskibe indtil den allerseneste Tid ikke haft saadanne at opvise, hvortil forøvrigt vel heller ikke lettelig andre end de større: Linieskibe, Fregatter og store Dampskibe, egne sig. De danske Skibslæger maae saaledes efter Samraad med vedkommende Skibschef, naar Sygdomstilstanden skulde fordre det, udvælge sig, og, saa godt det lader sig gjøre med de forhaanden værende Midler, indrette et dertil passende Rum

ombord. Valget af dette maa naturligviis beroe paa Omstændighederne: Skibets Størrelse, de Syges Antal, Årstidens og Klimats Bæftaffenhed, de herskende Sygdommes Eiendommelighed, Tilstedeværelsen af krigerske eller fredelige Forhold o. s. v. Til dagligt Sygelulaf, naar ingen epidemiske Sygdomme herske ombord, eller disse ere af en mild, catarrhalisk og rheumatisk Natur, naar Årstiden er kold og stormende, og Patientantallet ringe, — vælges i Almindelighed en Plads paa Banjerdækket, noget agten for Storlugen, der afdeles med Seildug. Den rummer paa de større Skibe 6—7 Syge. Herske derimod smitsomme, typhøse Sygdomme, er Årstiden varm og Patientantallet stort, — tages helst til Sygelulaf den forreste Deel af Batteriet (paa Linieskibe af det øverste Batteriet), uagtet et saadant Arrangement aabenbart maa komme i Strid med et Krigsskibs egentlige Bestemmelse, og saaledes maa opgives, naar en Sottræfning forestaaer, baade for at kunne have klart Skib og for ikke at udsætte de Syge for den fiendtlige Ild. Grunden til at Skibslægerne, naar Omstændighederne tillade det, fortrinsviis vælge en Deel af Batteriet til Sygelulaf, ligger nær, og er fordi Luften her er tilbørlig reen, navnlig ikke belemret med Banjernes ved saa mange Menneskers Ophold og ved Rabyssens Uddunstninger fordærvede Atmosfære, fordi der her i alt Fald kan sørges for dens Reenhed ved passende Ventilation, og fordi dette Sted endelig, efter Sygeantallet, lader sig udvide og indskrænke og ved Seildug eller paa anden Maade afdele for, efter Omstændighederne, at gjøre Rummet lunere. Kan baade den bagbords og styrbords Side af denne Deel af Batteriet erholdes indcømmet til Sygelulaf, vil der bedst kunne sørges for en kraftig Udluftning, hvilket under typhøse Epidemier er af saa stor Bigtighed. — De Syge ligge enten i deres sædvanlige Koirer, eller, naar Sygdommens Natur kræver det, i Standkoirer eller i saakaldte engelske Kammekoirer, hvis Bund er saaledes udspilet af en Træramme, at Leiet deri bliver magesigere og bekvemmere for de Syge. Ved en hensigtsmæssig indrettet argantisk Lampe oplyses Sygerummet ved Natte-

tide og paa mørke Dage, ligesom det er forsynet med enhver anden Gienstand, som kunde blive nødvendig under Sygepleien. Det saaledes indrettede Sygelukaf er i Hegelen tilstrækkelig rummeligt til sin Bestemmelse, da alle lettere især af udbortes Tilfælde lidende Syge kunne forblive imellem den øvrige Besætning paa Banjerdækket, og enhver sig tilhørende Leilighed benyttes til at bortsende de betydeligere Syge, enten til det nærmeste Hospital i Land eller til et Hospitalskib, naar et saadant er etableret. At Mangler og Ufuldkommenheder alligevel maae klæbe ved et slikt extemporeret Sygelazareth er indlysende, og det er derfor glædeligt, at man nu har gjort en Begyndelse med at hæve denne Deel af Søetatens Medicinalvæsen til lige Trin med andre vel organiserede Mariners. Da Linieskibet „Dronning Maria“ i Maret 1848 raseredes og omdannedes til en Fregat paa 60 Kanoner, blev et fast Sygelukaf indrettet. Det ligger heelt forude paa Banjerdækket, men ved en Brædevæg adskilt fra den øvrige Deel af dette, og har Plads til 12 Køier. Ventilationen i dette Sygelukaf skeer paa den sædvanlige, i de danske Krigsskibe brugelige Maade, hvorom mere siden. Et fast Watercloset er anbragt, hvilket meget bidrager til at forhindre Luftsens Fordærvelse i Sygerummet. Et saadant paa Banjerdækket anbragt Sygelukaf, skiondt vistnok mindre luftigt end et lignende paa Batteriet, medfører den overordentlig store Fordeel, at de i samme liggende Syge under en Bataille ikke behøve at flyttes, hvilket derimod er nødvendigt paa alle de Skibe, hvor Sygelukafet er indrettet paa Batteriet eller andetsteds over Vandlinien.

Efter Sø-Krigs-Artiklerne skulle Lægerne tilsee de køieliggende Syge hver Morgen Kl. 7, senere om Middagen Kl. 12, tildeels for at vaage over, at intet forsømmes ved deres Bespisning og Pleie, og endelig om Aftenen Kl. 5, især for at bestemme Spisereglementet den følgende Dag.

Imodsees en Træfning, da er det Skibslægens Pligt, i Tide at have udseet og indrettet et Locale — et saakaldt Bataille-

Lazareth, hvor de Dvæstede kunne henbringes for at modtage den første og øieblikkelig nødvendige Hjælp, uden at enten de eller Bægerne udsættes for den fiendtlige Ild. Paa de større Skibe vælges hertil i Regelen den saakaldte Agterlast, hvis Fundament bestaaer af sammenstuvede Jern = Vandkasser, der ved at belægges med Brædder danne et fast og beqvemt Gulv. Naar dette Rum fuldstændigt er ryddeliggjort er det, saavel paa Linieskibe som paa Fregatter, istand til at optage 6—8 Dvæstede, hvilket maa ansees tilstrækkeligt, da de lettere Saarede kunne forbindes paa Banjerdækket, ligesom de fleste af de i Bataille-Lazarethet opererede eller forbundne haardere Saarede strax efter kunne flyttes sammesteds hen og der foreløbigt henlægges paa Madratser. I dette Lazareth anbringes, foruden de fornødne Køier til det ovenfor nævnte Antal Dvæstede, et Operationsbord og et mindre Bord til derpaa at hensette Instrumenter, Medicin og Rekviziter. Da Agterlasten, selv paa en klar Dag, mangler den tilbørlige Belysning, maa enhver Operation og Forbinding skee ved Lys, hvorfor ogsaa Skibslægerne, foruden med den omtalte argantiske Lampe og sædvanlige Skibsløgter, blive forsynede med egne dertil indrettede Operations-Laterner, hvori korte og tykke Stearinlys kunne anbringes, der ved en Spiralsfjeder stedse skydes iveiret, efterhaanden som de brænde ned. Disse give et fortræffeligt og klart Lys, og ville derhos ikke lettelig ved at tæbes kunne foranledige nogen Skade ved Ildsaantændelse. Ogsaa Storlasten kunde benyttes til Bataille-Lazareth. Dette Sted er rummeligt, har en god Belysning giennem Storlugen, og de Saaredes Nedfiring skeer særdeles beqvemt giennem denne lige ned til Lazarethet, men det har den høist vigtige Ulempe, at det er meget slet beskyttet mod nedfaldende Bomber eller nedskudt Taffelage, hvorfor dette Rum i Regelen ikke bør benyttes til Bataille-Lazareth. De Saaredes Nedfiring til Agterlasten skeer igiennem Storlugen, hvorfra de bæres til Lazarethet. — Paa mindre Skibe bruges Officiers-Messen til Bataille-Lazareth, som det eneste dertil beqvemme Sted, skjøndt den kun tildeels ligger under Bandlinien, og ved, at Krudlangningen skeer igiennem dette Lo-

cale, medfører stor Gêne for den opererende Bæge. Disse Anker faae dog mindre Betydning derved, at det vel maa ansees som en paa Theorie og Praxis bygget rigtig Regel, at enhver Operation, saa vidt muligt, bør opsættes til Bataillen er endt.

Foruden at have Bataille-Pazarethet og en Deel af Banjer-dækket, som ovenfor bemærket, i fuldstændig Orden, er der ogsaa andre Ting, hvorpaa Skibslægen, naar en Stræfning kan ventes, i Tide maa have sin Opmærksomhed rettet. Saaledes maae Kanon-Commandeurerne være underviste i Felttourniquetters Anbringelse paa Arm og Been, og flere paalidelige Mænd, i Regelen 4 paa hvert Batterie, være øvede i de Saaledes Transportering og Ned-firing til Pazarethet eller Banjerdækket. Til de Saaledes Nedfiring habes en dertil indrettet ret bekvem Stol, forsynet med de nødvendige Louge. Paa Banjerdækket placeres ligeledes Folk, der ere øvede i at flytte og transportere de Syge, under en Underofficiers Commando.

For Keenligheden ombord, saavel for Skibets som for Mandflabets Vedkommende, sørges med den priisværdigste Omhu. Daglig renses og spules Dækket og Batteriet, noget sjældnere de for Luften mindre tilgængelige Rum, Banjerne og Lasten, navnlig for ikke at afstedkomme Fugtighed, der vistnok med Rette ansees for Sundhedens almindeligste og værste Fiende inden Skibsborde. Ethvert Lufaf, fremfor Alt, Sygelufafet, enhver Krog, hvor Ureen-lighed kunde ansamle sig, navnlig Pladsen om Kabysen, omkring de anbragte Waterclosets og Galionen, Pumpesoden o. s. v. efter-sees og renses. Det er Skibschefens Pligt, jevnlig at gaae Skibet rundt, ledsaget af den Næstcommanderende, og nøie eftersee paa ethvert Sted, for at forbyrse sig om Keenligheds og Ordens Ved-ligeholdelse i Skibet. Som et directe Middel til at forhindre Fug-tighed ombord og til at renske Luften, holdes stedsø, saa vidt giørligt en mere eller mindre kraftig Ventilation i Gang. Lugerne (For-, Agter- og Storlugen) holdes ubedækkede, paa Batterierne aabnes flere eller færre Kanonporte til begge Sider, paa Banjerne Luft-

portene, og de saakaldte Kuulseil sættes i Virksomhed, saa ofte skee kan, ved hvilke Midler Luftstrømningen paa en kraftig Maade befordres. Uagtet alle de Forslag til en forbedret Luftcirculation ombord paa Skibe, som allerede i en lang Række af Aar ere gjorte og hvoraf flere maae ansees for sande Forbedringer, vedbliver dog den danske Sømand at holde Kuulseilene i stor Agt og Værd, tildeels maafee fordi de ere en oprindelig dansk Opfindelse, der allerede i Midten af det forrige Aarhundrede fra den danske Krigsmarine overførtes til den engelske.^{*)} For Franskmændene Desaguliers' centrifugale Blæsebælg, for Englænderen Hale's Skibslunger, for Svenskeren Triewalds Ventilator, og endelig for Englænderne Sutton's, Braitwaite's^{**)} og Reid's Ventilations-Metoder, som gaae ud paa, deels ved Kabyssens Varme, deels ved anden anbragt Varme, giennem Rør at bortlede den fordærvede Luft fra Skibsrum, har man i Danmark ikke villet opgive et Middel, som har mange Aars Erfaringer for sig, og som desuden i den senere Tid ved en dansk Marine-Officiers (Commandeur Gandil's) Bestræbelser har modtaget særdeles væsentlige Forbedringer, hvorved Kuulseilene efter Vindens forandrede Retning stille sig selv, og hvorved Lufttrækket kan forplantes til det Nederste af Skibet.^{***)} Jeg skal her ikke indlade mig paa at bedømme, med hvor megen Aet man i den danske Marine har ladet de her berørte og flere andre Ventilations- og Luftforbedrings-Midler uændsede, men kun gjøre den almindelige Bemærkning, at Kuulseilene, om de maafee ogsaa paa sædvanlige Seil- og Dampskibe til Coffardi- og Paletsart maatte være mindre hensigtsmæssige, nogenlunde godt synes at opfylde deres Hensigt paa Krigsskibe, hvor større Reenlighed kan iagttages end paa hine og hvor den friske Luft i et langt rigeligere Maal

*) Jernf. Knowles: An inquiry into the means which have been taken to preserve the British Navy. London 1821.

**) d. Edstr. 2det Bind S. 250 sqq.

***) Forbedret Indretning af Kuulseilet. Arkiv f. Søves. 5te Bind. Kjøbenhavn 1831.

kan strømme ind ad Veie, som mangle paa sædvanlige Stibe (Post- og Handelsstibe), gennem Kanonportene nemlig. Kuulseilene anbefale sig ogsaa ved deres høist simple Indretning og endelig derved, at de under deres Afbenyttelse hverken kræve Anvendelse af Mennekraft, som de forskellige Blæsebælge og Ventilatorer, eller Bekostning til kunstig Varmes Vedligeholdelse, som de andre omtalte Metoder, navnlig Reid's. Som begrundede Indbendinger mod Kuulseilene kunne vistnok anføres, at de ikke bringe Lufttræk ind mellem Spanterne, mellem Stibets Klædning og Foring, og at deres Virksomhed er ulige, for stærk i stormende, for svag i stille Veir, saaledes at deres Anvendelse i Sygelufaset navnlig ikke tilbørligt kan modereres, hvorfor vistnok Kuulseilene her ikke bør gjøre et godt dobbelt Ventilations-Apparat overflødigt, især da det uden stor Bekostning eller Uleilighed kan anbringes. Skulde forøvrigt nogen grundig Reform af Luftrensningen ombord i Krigsstibene afløse Kuulseilene, da maatte den udgjøre en Deel af Stibets Construction, saaledes som f. Ex. den af Reid angivne,*) paa hvilken Methode jeg derfor ikke har undladt at henlede den danske Fabrikmesters Opmærksomhed.

Fortrinsviis sørges paa danske Krigsstibe for at vedligeholde god og reen Luft paa Banjerdækket. Den Masse Mennekter, som her tilbringe en stor Deel af Dagen og Natten, kunne ved deres Uddunstninger og ved den hos Almueen saa naturlige Tilbøielighed til at holde al Træk ude, for at have det ret luunt og varmt, ikke andet end bidrage til at forpeste Luften i dette forholdsviis saa indskrænkede Locale. Foruden derfor med Strengthed at sørge for at Reenlighed iagttages og at Ventilationsmidlerne, saavidt gjørligt, ere i tilbørlig Gang, paaseer man noie, at Mandflabet ikke uden Nødvendighed tilbringer Tiden paa Banjerdækket; navnlig nogen Tid førend Røjerne nedtages om Aftenen og Mand-

*) Illustrations of the theory and practice of Ventilation, by D. Reid, London 1844.

skabet begiver sig til Hvile, blive Alle fjernede fra Banjerdækket, for at underkaste det en giennemgribende Udluftning. Allerede ved Udrustningen til Søjtenesten har man sørget for at holde alle de Individer borte, der i nogen mærkelig Grad lide af stinkende Dre-
flod, af Fodsved, eller andre saadanne med Stank forbundne Syg-
domme.

Ikke mindre Opmærksomhed habes i den danske Orlogsmænd henvendt paa Reenlighedens Overholdelse i Lasten. Erfaring har viist, at der under visse Omstændigheder, især naar Skibet er paa Seilads og Veiret er stormende, herfra, navnlig fra Agterlasten, udvikler sig en affkyelig Stank, den saakaldte Skibslugt, som trænger ind i alle Rum, hvorved ikke alene alle metalliske Dele miste deres Glans, og Lugtnerverne paa en høist ubehagelig Maade angribes, men hvorved ogsaa Skibsbefættningens Sundhed kan antages at lide. Dette Onde opstaaer, som bekendt, derved, at den Fugtighed, som ansamler sig i Lasten mellem Tømrene, med de organiske Legemer, hvormed den kommer i Berørelse (døde Infusionsdyr, Extractivstof af Træet, Slam og anden Urrenlighed), undergaaer en forraadnende Gæring, hvorved flere stinkende Gasarter, navnlig Svovlbrinteluft, Phosphorbrinteluft, Ammoniakgas o. fl. udvikles. Endeel Midler have paa de danske Krigsskibe været anvendte for at forhindre Dannelsen af disse Gasarter og decomponere dem, naar de vare dannede. En Tidlang troede man at see nogen Nytte af et af afdøde Apotheker Møller paa Frederikshospital foreslaaet Middel, nemlig en Forbindelse af 4 Dele Beentulpulver og 1 Deel Allun. Dette Pulver blev udrørt i Vand og i denne Tilstand nedgydt i de paa begge Sider af Skibet anbragte Abninger, som føre ned imellem Klædningen og Foringen, navnlig i Nærheden af Kabhyten. En anden Anvendelse af Midlet var at overstryge Bunden af Skibet med en Malerfarve af lige Dele fint præpareret Dyr- eller Træful med $\frac{1}{3}$ tilsat Sølvglød og saameget kogt Linolie, at den behørigte Consistents opnaaedes. Efter at være forsøgt paa et Par Skibe, opgaves Midlet imidlertid igien, jeg veed ikke af hvilken Grund. Man har ogsaa i samme Hensigt anvendt

Ethorkalk og Jernvitriol, men uden at disse Midler have kunnet erhverve sig almindelig Tiltro. Senest har man gjort Forsøg med Ethortin og især med det af General-Directeuren for den britiske Marines Medicinalvæsen, Sir Burnett, saa stærkt anbefalede Ethorzink, der, foruden den Egenskab at tilintetgjøre Skibslugten, tillige skulde være skiftet til at befrie Luften for Miasmata og bidrage til Tømmerets Bevarelse. I Maret 1849 og tildeels ogsaa i 1850 medgaves flere af de udgaaende danske Skibe en tilstrækkelig Mængde af sidstnævnte Middel med Anvisning til Skibslægerne om dets Brug. 1 Deel Ethorzink skulde opløses i 96 Dele Vand, og deels nedbringes i Pumpesoden, for at hæve Skibslugten og bidrage til Tømmerets Bevarelse, deels anvendes som Stærkningsmiddel i Sygelskiferne eller andetsteds, for at rense Luften og tilintetgjøre Miasmata. Man kom imidlertid ved disse Forsøg ikke til noget afgjørende Resultat, dog ene og alene af den glædelige Grund, at Skibslugten paa de paa Station liggende Blokadestibe kun i en næsten umærkelig Grad viste sig, og fordi den gode Sundhedstilstand, — som i begge de nævnte Aar herskede paa de danske Skibe, navnlig med Hensyn til saadanne Sygdomme af miasmatiske Natur, hvorimod Midlet skulde have være anvendt, — ikke dertil frembød nogen Leilighed. Paa en af Fregatterne, hvor der i 1849 viste sig flere Tilfælde af en mindre godartet Rosen med Tilbøielighed til Omvanken, anvendtes Midlet uden at vise nogen bestemt fremtrædende Nytte. Ei heller have de Forsøg, som i Land gjordes med Ethorzinken, forinden Skibene forsynedes dermed, i den Grad stillet Midlets absolute Værd udenfor al Tvivl, at man, efter de Erfaringer, der forelaa, troede at burde efterligne det af Englænderne givne Exempel*) at befale dets Anvendelse paa alle danske Krigsskibe. Vel have de iland anstillede Forsøg godtgjort, at Midlet formaade at standse Forraadnelsen af organiske

*) Ved Regulativ af 22de Januar 1848 er det befaleet, at alle engelske Krigsskibe skulle være forsynede med visse, efter Skibenes forskellige Størrelse, bestemte Quantiteter Ethorzink.

Regemer og undertrykke Svovlsbrintelugten, men dette sidste neppe i nogen betydeligere Grad end Chloralkali, hvormed de danske Krigsskibe i en Række af Aar ere blevene forsynede. Den Fordeel, som Chlorzinken skulde have for Chloralkali, nemlig at den selv ikke udvikler nogen Lugt, kan ikke tillægges den; vel bringer den Svovlsbrintelugten til at forsvinde, men fremskalder i dens Sted en anden eiendommelig sad og ubehagelig Lugt. — Under saadanne Omstændigheder vil man finde det forklarligt, at de danske Marine-Officerer mere eller mindre have tabt Tilliden til kemiske Midlers Virksomhed mod Skibslugten, og at de fremfor alt vente Hjælp derimod af en omhyggelig Reenholden af Steder, hvorfra den har sit Udspring, i hvilken Henseende dog to forskellige Veie følges, idet Nogle foretrække en Rensning paa den tørre Wei, Andre en Rensning paa den vaade, nemlig ved Til sætning af en større eller mindre Qvantitet Vand og ved Pumpens flittige Anvendelse, de Sidste støttende sig paa den formeentlige Kiendsgierning, at Skibe, som lække noget og paa hvilke Pumperne jævnlig maae være igang, mindst vise Skibslugt. Dog har den første Methode, saavidt mig bekiendt, Pluraliteten af Meninger for sig.

Som Middel til Sundhedens Bevarelse paa Krigsskibene føres en nøiagtig Control med Mandskabets personlige Reentlighed. Reglementet byder (§ 93), at Skibschefen hver Søndag for Guds-tjenesten lader sig Mandskabet præsentere, forat overtøge sig om, „at Folkene holde sig rene samt nette i deres Paaklædning.“ Hver Mandag er bestemt til almindelig Basterdag for hele Mandskabet, saaledes at Sygeboosterne tillige vaskes Tøiet for de Syge. Her-til gives, saavidt muligt, ferskt Vand. Ansees det nødvendigt, at Mandskabets Tøi vaskes 2 Gange ugentlig, skeer dette tillige om Torsdagen. Til Ankers vaskes Køierne 2 Gange maanedlig; til-føes idetmindste 1 Gang om Maaneden. En Gang ugentlig (hver Onsdag Eftermiddag) holdes Folkene til at eftersee og lufte deres Tøi og Poser. Det er en priselig Skik paa danske Orlogsmænd, hvis Overholdelse Chefen og Bægerne ombord lade sig være magt-paaliggende, at Folkene, saa ofte Lufttemperaturen dertil egner sig,

holdes til at bade sig eller tage Styrtebade*), hvilket sidste almindelig skeer om Morgenens ved Dækkets Spuling. Der vaages fremdeles i samme Hensigt over, at Mandskabet ikke overanstrenges, men at No og Hvile følge paa Vaagen og Anstrengelse, naar ikke bydende Omstændigheder for en Tid skulde gjøre denne Sundhedsregels Baretagelse umulig. Med ikke mindre Samvittighedsfuldhed paaføres det, at Mandskabet, naar langvarig Stille indtræffer, eller anden Grund tvinger det til Uvirksohmhed, ikke undlader at gjøre sig den for Helbredets Bevarelse, især paa lange Særeiser, saa nødvendige Bevægelse, hvilket søges opnaaet ved Lege, Dands eller paa anden Maade.**)

Paa dette Sted, hvor Talsen er om at forhindre Sygdommes Udbrud ombord ved directe Midler, kan jeg ikke lade uberørt en høist nyttig og efterlignelsestørdig Foranstaltning, som blev truffen, efterat en voldsom Koppe-Epidemie i 1835 og 1836 havde hjem-søgt Danmark og ikke staaet danste Krigsskibe, den nemlig, at et Skibs Mandskab, saavel det faste som indrullerede, bliver underkastet en Revaccination, forsaavidt denne Operation ikke hos enkelte Individider beviisligen allerede er bleven foretagen i de nærmeste 10 Aar.

Vi komme nu til en Gienstand af høieste Vigtighed for Sundhedstilstanden ombord, Mandskabets Bespisning nemlig. Denne skeer paa de danske Krigsskibe paa en Maade, som kun kan geraade Marine-Bestyrelsen til den største Gæ. Vel er Kosten ombord nu som tidligere i Hovedsagen beregnet paa saadanne Næringsmidler, der i lang Tid kunne taale at opbevares uden at bedærves, saasom haardt Brød (Biscuit), saltet eller røget Kød og Flesk o. s. v., Næringsmidler, hvis udelukkende og i lang Tid fortsatte Nydelse Erfaringen har paavist som skadelig for Sundheden, men Marine-

*) See Beretning om Corvetten Galathea's Verdensomseiling, ved Com. Capt. St. Bille. 1ste D. Side 112. Fremdeles Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de Rgl. Skibe. Kbhvn. 1849, § 241—42.

**) Bille a. St. S. 113.

Bestyrelsen har ikke styet noget Offer for at Krigsskibene i tilstrækkeligt Maal kunde forsynes med saadanne andre Spiser, som kunde modvirke de skadelige Følger af hine forresten saa nærrende og kraftige Fødemidler, og tillige tjene Mandskabet til Afverling i den eensformige Diæt og til Vederqvælgelse.

Efter det nu gjældende Sø- Spisereglement erholder Mandskabet hver Morgen til Frokost: ($\frac{1}{2}$ Pot) Thee, tilberedt ved Paaghydning (ikke ved Røgning) af $\frac{1}{4}$ Lod Thee med det fornødne Sukker ($1\frac{1}{2}$ Lod) og dertil Skibsbrod og Smør, eller istedet — efter Enhvers Forgodtbefindende — Ælbrød af $\frac{1}{2}$ Pot Æl og $\frac{3}{4}$ Pund haardt Brød med 2 Lod Sirup. I Almindelighed foretrækkes Theen. Til Middag gives 4 Gange ugentlig Erter ($\frac{1}{2}$ Ottinglar pr. Mand), kogte paa Flesk med Tilfætning af $\frac{1}{8}\frac{1}{4}$ Pot Eddike og dertil Flesket ($\frac{1}{2}$ Pund), 2 Gange ugentlig Grød af Byggryn ($\frac{1}{2}$ Ottinglar) med Smør ($\frac{1}{2}$ Pund) og derefter salt Riød (Dre- eller Lammefiød 1 Pund), og 1 Gang ugentlig Gryn- suppe af Bankebyggryn eller Byggryn ($\frac{1}{2}\frac{1}{4}$ Ottinglar) tilberedt med Sirup (2 Lod) og Svedsker (2 Lod) samt $\frac{3}{4}$ Pot Eddike og derefter salt Riød. Aftensmaden bestaaer af Brød og Smør, Thee (eller i dens Sted Brændeviin $\frac{1}{8}$ Pot pr. Mand). Hver Mand erholder det ham dagligt tilstaaede Quantum Smør ($\frac{1}{8}$ Pd.) udleveret paa eengang, hvilket han da efter Behag kan anvende til hvilket Maaltid han vil. Det samme er Tilfældet med Ællet, hvoraf daglig udgives til hver Mand 1 Pot af det saakaldte 4 Dalers Æl, en fortrinlig Ælfort, der nu koster Marinen imellem 4 og 5 Rbd. Tønden og hvortil der medgaaer pr. $2\frac{1}{2}$ Tønde Æl: 1 Td. Malt, $1\frac{3}{4}$ Pund baiersk Humle og $1\frac{3}{4}$ Pd. brunsviger dito. I varme Climater, hvor denne Sort ikke vel holder sig, gives, istedetfor samme, 5 Dalers Æl, Maal for Maal, en endnu dyrere Ælfort (nu 7 à 8 Rbd. pr. Tønde), hvortil der medgaaer det dobbelte Malt og Humle mod til 4 Dalers Ællet. Det brygges med megen Omhu i Maris Maaned og fordærvs ikke lettelig selv paa Togter til Bestindien. Brødet, hvoraf hver Mand daglig erholder 1 Pd., er haardt, og det „ordinære“, af sædbanligt, saakaldet „sammen-

fænget" Rugmeel i Tvebalkform bagt Skibsbød, der i sanitær Henseende, idetmindste for den til daglig Nydelse af Rugbrød vante danske Almue, er at foretrække for haardt Brød af Hvedemeel. Til Afvoerling uddeles dog hver Søndag fiint haardt Brød *), „Kegs“, 4—5 Stkr. pr. Pund, ligesom i Regelen i Barmen. I de første Dage efter Kistflørens Tændelse udgives almindeligt blødt Rugbrød. Hvad Brændeviinsforbruget paa de kongelige Skibe angaaer, er det mig en Tilfredsstillelse at kunne anføre, at Læringer og saadanne Halvbefarne, som i fysisk Henseende kunne sættes i Klasse med dem, intet heraf erholde, hvorimod den fulde Ration godtgøres dem i Penge, og at man, med Hensyn til det øvrige Mandskab, deels ved Opmuntring deels ved Exemples Magt, i den senere Tid har bragt det derhen, at ogsaa dette næsten uden Undtagelse til Aftensmaden, hvortil Brændevinet nu ene og alene er reglementeret (tidligere var det reglementeret til Frokosten), foretrække Thee for dette, saa at kun enkelte Rationer Brændevin uddeles. Naar Mandskabet har været udsat for vedholdende og betydelige Anstrengelser, f. Ex. under en Storm, eller naar Kulden stiger til en usædvanlig Høide, udgives Extra-Brændevin, dog kun $\frac{1}{2}$ Pot pr. Mand, under hvilke Omstændigheder forresten ogsaa uddeles Extra-Rationer Ol eller Vin. Yderligere Detail, navnlig med Hensyn til Vægt- og Maal-Bestemmelserne ville kunne erfares af den trykte nugældende Sø-Spisetart for de kgl. Skibe, som jeg herved lader circulere.**)

Er et Krigsskib ved Land eller i Havn, hvor friske Provisioner kunne erholdes, da gives Suppe og Kød, som Forfriskning, saa ofte Leiligheden tillader det, i Regelen 3 Gange ugentlig og saaledes, at $\frac{3}{4}$ Pund ferskt Dyrskød træder istedetfor $\frac{1}{2}$ Pund Fæst eller 1 Pund salt Kød. Paa den ferske Kødsuppe gives

*) Tidligere vare Ingredienterne til dette „fine haarde“ Brød: $\frac{2}{3}$ Hvedemeel og $\frac{1}{3}$ sigtet Rugmeel. Nu bages dette Brød ubelukkende af Hvedemeel og af samme Størrelse og Vægt, Aliden og det saakaldte Papiirsmel frataget.

**) Bilag Nr. 16. See b. Bdfr. 5te Bind, Dff. Deel, Pag. 39.

grønne Urter, Salt og til Jevning $\frac{1}{3}$ Dlr. Byggryn pr. Mand til hvert Maaltid. Fremdeles udgives 1 Gang ugentlig et Maaltid fersk Fisk. Endelig uddeles under disse Omstændigheder blødt Brød, saaledes at $7\frac{1}{2}$ Pund blødt Brød træder istedetfor 5 Pund haardt Brød.

Til Brug paa længere Reiser eller paa Stationer, hvor ferskt Kiød, Grønt, Ol, Smør, — hvis det medtagne Forraad af de sidstnævnte tvende Artikler skulde være sluppet eller fordærvet f. Ex. ved Varmen i tropiske Egne, — ikke kunne erholdes, medgives Krigsskibene endeel Extra-Næringsmidler, saasom: paa hermetisk tillukkede Kar opbevarede kogte ferske Kiødspiser (preserved meats), franskt Brændeviin til Tilberedelse af Grog ($\frac{1}{3}$ Pot Brændeviin til $\frac{1}{3}$ Pot Vand med 1 Lod Puddersukker), Sennep, Suurkaal, Peberrod, tørret Grønkaal, saltede Løg og flere andre, enten tørrede eller saltede Grøntsager, hvilke, eftersom de passe, enten nydes stuvende til de saltede Kiødspiser, eller, som tørret Grønkaal, koges med Suul til Søbemaad, eller, som Løg, sættes til Søbekaalen og til Grter i passende Forhold og i det Hele saaledes tillavede og anvendte, at de blive velsmagende for Mandskabet. De omtalte henvokte ferske Kiødspiser (preserved meats), hvilke, saavidt vides, allerførst i den danske Marine ere blevne anvendte til Menigmands Forpleining, udgives een eller to Gange ugentlig istedetfor Saltmadsmaaltriderne, saaledes at hver Mand erholder $\frac{1}{2}$ Pund Kiød uden Been og $\frac{1}{2}$ Pund Kraftsuppe med Urter, hvilken fortyndet med Vand indtil $\frac{1}{2}$ Pot Kiødsuppe giver et nærende og velsmagende Maaltid.*)

Foruden de her nævnte Extra-Artikler, der ere optagne i Sø-Spisereglementet, ere endnu endeel andre til Prøve medgivne

*) Angaaende Præparationen af disse Spiser, deres Opbevaring ombord, deres Uddeling, de ved deres Brug medgaaende Befosninger, de danske Fabrikaters Sammenligning med de udenlandske m. m. maa jeg henvise til den Commissions Indberetning, hvorpaa deres Indførelse i det danske Sø-Spisereglement grunder sig. Bilag 17. (Et Uddrag heraf, see længer hen Pag. 389.)

de senest paa lange Reiser udgaade Skibe, Corvetten *Galathea* paa dens Verdensomseiling og Corvetten *Balkyrien* paa dens Expedition til Nicobarerne og Ostindien, hvoraf jeg her kun skal nævne: Kaffe, Chocolate og en Essents af Lærkeknopper (*Essence of spruce*), hvilken sidste Artikel skulde benyttes, naar Olforraadet slap, til deraf, med Vand og Melasse samt lidt Gær eller Humle, at brygge paa selve Skibet en extemporeret Olsort, det saakaldte *Sprucebeer* eller *Knopul*.*) Kaffen var meget yndet af Folkene, dog i Regelen knap saa meget som Theen, som nu er indført i Sø- og Episetarten. Chokoladen var bestemt til at udgives, naar Smørret slap, for at erstatte dette fedt og nærrende Bestanddele; men Mandskabet, som i Almindelighed i Begyndelsen med Begierlighed modtog dette Næringsmiddel, tabte temmelig snart Lysten dertil. I Knopul saae man kun et middelmaadigt Surrogat for det hjemmebryggede Ol, og da dets antiscorbutiske Kraft er tvivlsom, har man senere ikke fundet nogen Grund til at foretrække det for Groggen, som nu Reglementet foreskriver, naar Olet slipper.

Endelig ere foreløbige Undersøgelser med Hensyn til Anvendeligheden for de paa længere Togter udgaade Krigsskibe, af hængt Melk**), af Edwards preserved patent Potato og af Kartofler, kogte hele og hermetisk opbevarede, bleve anstillede. Man er derved kommen til den Overbeviisning, at begge de førstnævnte Artikler fortrinlig vilde egne sig til Næringsmidler ombord, naar de kun ikke vare saa kostbare; men af denne Grund har den til at afgive en Dom nedsatte Commission kun turdet anbefale en indskrænket Anvendelse deraf til Syge og Reconvalescenter nemlig. Edwards patenterede Kartoffelgryn ere navnlig et fortrinligt Fødemiddel, hvori alle Kartoflens nærrende, antiscorbutiske og velsmagende Bestanddele ere bevarede i en concentreret Tilstand,†) og

*) Nøiere Underretning om Tilberedningen af dette Surrogat for Ol vil findes i bemeldte Commissions Betænkning. (See længer hen, Pag. 389.)

**) Cf. foran Pag. 275.

†) Efter Ure bestaae de af 60 Dele Stivelse, 30 Dele opløselig Gibrine af en demulcerende og antiscorbutisk Beskaffenhed, 5 Dele Eggehvide-stof og 5 Dele Gummi.

som let lade sig tilberede, f. Ex. til Mos som Biret til salt Risd eller Flesk. Kartofler, kogte hele med Skallen og derpaa hermetisk tillukkede, kunne vel holde sig ombord, men den store Plads, de optage, og Emballagens Kostbarhed gjør dem uanvendelige.

Det er forøvrigt Skibschefen tilladt, naar han og Skibets Overlæge finde det nødvendigt for Mandskabets Sundhed, at indkøbe og uddele alle saadanne Forfriskninger, f. Ex. Frugt, Viin o. s. v., som efter Omstændighederne findes tjenlige,*) ligesom ogsaa paa Reisen et Fødemiddel kan træde istedetfor et andet, enten paa Grund af Climatiforhold, eller i Tilfælde af at en medgiven reglementeret Artikel skulde være sluppen, f. Ex. $\frac{1}{4}$ Pot Madera-viin istedetfor 1 Pot Ol, eller ogsaa anden Viin, saaledes at denne Drik ikke bliver dyrere end Ollet, hvilket Hensyn stedse er at iagttage, hvor den ene Artikel træder istedet for den anden. I Mangel af Thee eller til Afværling kan Grød med Viin og Vand med Sukker udgives.

Byder Nødvendigheden at afsnappe Nationerne, godtgøres det Afsnappede enten i extraordinaire Forfriskninger ved Ankomsten til Havn, eller i Penge ved Togtets Ende, hvorom da fornøden Antegnelse gøres i Mandskabets Contrabøger.

Sammenlignes den nugældende danske Sø- Spisestaxt med de ældre af 1752, 1794 og tildeels med den af 1802, vil den førstes store Fortrin med Hensyn baade til en mere velsmagende, til en mere styrkende, en mere ligelig fordeelt og sund Næring tydeligt fremtræde, i hvilken Henseende jeg blot behøver at gjøre opmærksom paa, at efter de tidligere Spisereglementer fik Mandskabet kun 3, senere 4 Gange ugentlig animalsk Føde, idet det de respective 4 og 3 øvrige Dage om Ugen baade til Middag og Aften blot fik Grød med det reglementerede Brød, Ol og Smør. Siden 1827**) erholder Mandskabet hver Dag animalsk Føde, eller i Alt

*) See Regl. § 65.

**) Spisereglement af 8de April 1827, cfr. allerb. Resolution af 19de October 1848.

ugentlig 2 Pund Flest og 3 Pund Kiød pr. Mand. Tidligere fik hver Mand ugentlig vel omtrent det samme Qvantum, nemlig $1\frac{1}{2}$ Pund Flest og 3 Pund Kiød, men upassende fordeelt, idet han de enkelte Dage, da disse Næringsmidler uddeelttes, i Almindelighed fik mere end han paa een gang kunde eller burde spise. Rationerne af Flest ere derfor siden 1827 reducerede fra 1 Pund til $\frac{1}{2}$ Pund og af Kiød fra 2 Pund til 1 Pund pr. Mand daglig. Paa længere Togter eller paa Stationer, hvor fersk Kiød, Grønt o. s. v. ikke kunne erholdes, manglede man tidligere aldeles de mange, for Sundhedens Vedligeholdelse og for Belsmagen saa fortræffelige vegetabiliske og ferske animaliske Fødemidler, som det nugældende Reglement tilsteder. Ikke mindre Betydning kan man tillægge den glædelige Kiødsøgierning, at nu Brændeviin ombord næsten ganske har maattet vige for den langt sundere Thee, en Drif, der er saa yndet ombord i danske Krigsskibe, at den efterhaanden synes aldeles at ville fortrænge det nu alternativt reglementerede Øllebrød om Morgenens. Som Beviser paa den formindskede Brug af Brændeviin i den danske Krigsmarine kan jeg, efter en officiel Angivelse i „Nyt Archiv for Søvesenet“, anføre, at der i Corvetten Ballyrien, paa dens Togt til Ostindien i 1848, kun er forbrugt $40\frac{1}{4}$ Potter Brændeviin, hvorimod det reglementerede Qvantum vilde have udgjort 2806 Potter, at der i flere mindre Skibe under Campagnen samme Aar aldeles intet Brændeviin blev udgivet, og at der paa 18 Skibe og Stationer til 2623 Mennesker ialt samme Aar kun blev uddeelt 3144 Potter, der udgjør $10\frac{1}{4}$ pSt. af det reglementerede Qvantum = 30,681 Potter. I 1849 var den stedfundne Forbrug, paa 22 Skibe og Stationer til 3452 Mand, 6900 Potter, eller $16\frac{1}{3}$ pSt. af det reglementerede Qvantum = 42536 Potter.

Da Bespiisningen ombord naturligviis maa rette sig efter eller tildeels slutte sig til Folkenes Levemaade iland, hvis man vil vente at tilfredsstille Skibsmandskabets billige Fordringer, og den sædvanlige Levemaade er endel forskiellig hos de forskiellige Nationer, tildeels begrundet i Klimatforskueligheder, lader en directe Sam-

menligning imellem de maritime Nationers Sø- og Spisereglementer sig vanskeligt anstille. Nogenlunde kunde man imidlertid maaſkee vurdere i Forhold til hinanden de Bestemmelſer, der i ſaa Henſeende gjælde hos de Søſtater, der f. Ex. ligge omtrent under ſamme Bredegrad, og jeg ſkal derfor fremhæve enkelte Sammenligningspuncter imellem Engländernes, Nordamerikanernes og det danſke Sø- og Spisereglement.

Som i det danſke finde vi da i diſſe fremmede Nationers Sø- og Spisereglement den ſamme, i den yderſte Detail gaaende Omſorg for at tilfredſtille Mandſkabets Appetit og Ganens Fordringer — denne væſentlige Deel af Folkeneſ Velvære ombord, — ligesom ogſaa, iſær hvad det engeliſke Reglement angaaer, den ſamme Stræben hos Beſtyrelſen efter at indſkrænke den fordærvelige Nydelse af Brændeviin, idet den daglige Ration i den ſeneste Tid er nedſat til det Halve, eller fra 1 gill = 0,14696 Pot danſk til $\frac{1}{2}$ gill = 0,07348 Pot danſk Maal eller lidt mere end den danſke Ration (= 0,0625 Pot); hvorimod i den nordamerikaniſke Marine den daglige Ration er $\frac{1}{2}$ pint = 0,29392 Pot danſk. Som hos os maa i den engeliſke og nordamerikaniſke Marine unge Menneſker aldeles ikke gives Brændeviin, og derfor ligesom for hvad der af det øvrige Mandſkab menageres af denne Artikel tilſtaaes Godtgjørelſe i Penge eller Equivalent i Thee og Sukker. I begge diſſe fremmede Mariner udgives Øl i langt ſtørre Rationer end hos os. Hovednæringsmidlerne ere hos dem ſom hos os Fieſk og Kiød. Af Fieſk gives paa de engeliſke Skibe ugentlig 3,1745 Pund og af Kiød 2,7777 Pund, paa de nordamerikaniſke ugentlig 2,721 Pund Fieſk og 3,1745 Pund Kiød, og hos os 2 Pund Fieſk og 3 Pund Kiød, Alt danſk Vægt, og bemærkes, at baade i den engeliſke og nordamerikaniſke Marine Fieſk- og Kiødrationerne ere anſatte omtrent lige vægtige, medens i den danſke Kiødrationen er anſat dobbelt ſaa vægtig ſom Fieſkrationen. Smør udgives ikke paa de engeliſke Skibe, men derimod daglig en Ration Cacao, ugentlig 12,7008 Lod danſk Vægt, og derhos flere Fikſtøf indeholdende Ingredienser til deres nationale Pudding-

spiser; paa de nordamerikanske Skibe gives deels Talg (suet) 0,464 Pund og Smør 0,1134 Pund ugentlig; hos os derimod 0,9376 Pund ($\frac{1}{2}$ Pund) Smør ugentlig. Thee og Sukker-rationerne ere hos hine Nationer meer end dobbelt saa store som hos os; men de paa de danske Skibe uddeelte Portioner heraf tilfredsstille fuldkommen den til en tarveligere Levemaade hante danske Matroses Fordringer, og dette er jo den sande Maalestof, hvorefter disse Forhold maae bedømmes. Den daglige Brødration er paa de engelske Skibe 1 Pund engelsk (= 0,907 Pund d. B.), altsaa lidt mindre end den danske, den nordamerikanske er kun 0,7938 Pund dansk daglig.

Ogsaa et Sygekost-Reglement mangler ikke paa de danske Krigsskibe. Efter Sygdommens Beskaffenhed falder det i 3 Afdelinger: Heel Diæt, halv Diæt og Extrakost. Heel-Diæten bestaaer: til Frokost, af Thee ($\frac{1}{2}$ Lod) med Sukker ($1\frac{1}{2}$ Lod) og fiint haardt Brød ($\frac{2}{3}$ Pund); til Middag, af tyk Havresuppe ($\frac{3}{4}$ Pot, tilberedt af $\frac{1}{10}$ Ottingkar Havregryn) med Sirup ($\frac{1}{8}$ Pund), Eddike ($\frac{1}{32}$ Pot), Mosiner eller Svedster ($\frac{1}{8}$ Pund) og lidt Salt ($\frac{1}{3}$ Ottingkar); til Aften, af Thee og Brød som om Morgen. Desuden erholde de Syge, som ere paa heel Diæt, tynd Havresuppe ($\frac{3}{4}$ Pot) med Sirup, Eddike og Salt til Drik i Dagens Løb. Den halve Diæt bestaaer: til Frokost, af Thee, ligesom den hele Diæt, men dertil noget mere fiint Brød ($\frac{1}{2}\frac{1}{4}$ Pund); til Middag, afværende af Risengrynsuppe, Byggbrød med Smør (2 Gange ugentlig), Øllebrød (2 Gange ugentlig), Byggrynsuppe og endelig Risengrød med Smør. Behøver en Syg eller Reconvalenscent en mere nærende Diæt, sættes han paa den saakaldte Extrakost, der da træder istedetfor det reglementerede Middagsmaaltid, hvortil hører: paa hermetisk tillukkede Daaser opbevarede ferske Supper med Riødet (Dre-, Kalve- eller Hønsfød), ligeledes opbevarede Grøntsager (Spinat eller Syrer), Vin, Øl o. s. v. — Detaillerne i denne Henseende ville kunne erfares af det trykte Sygekost-Reglement.*) Citroner og acidum citri have Lægerne

*) Bilag 18. (See længere hen, Pag. 392.)

med ombord i deres Medicamentforraad, doels til Lægemidlers Tilberedning deels til at uddеле som et Diæticum.

Krigsskibenes Forsyning med Vand stienkes naturligtviis den høie Grad af Opmærksomhed, som Sagens Bigtighed fortjener. Man vælger hertil fortrinsviis saadant Vand, der baade kan tjene til Drik og til oeconomist Brug, og som i Længden kan holde sig, altsaa Vand, der, saavidt mueligt, er frit for fremmede Bestanddele, som enten kunne gjøre det haardt og uskikket til oeconomist Brug (svovlsuur Kalk o. s. v.) eller ville bringe det let til at forraadne (som dyriske og vegetabiliske). Vandet opbevares i danske Krigsskibe tildeels og for den langt større Deel paa Jernkasser, der sammenstuede anbringes i Lasten, tildeels paa Egetræs Tønder, hvis indvendige Overflade, forinden, ved Forkulning eller paa anden Maade, er præpareret til dette Brug. Ved en Pumpe bringes Vandet fra Vandkasserne i Lasten op i en Beholder paa øverste Dæk. Hvor stor Forsigtighed der maa anvendes, for at Vandet under denne Oppumpning ikke stadigt skal komme i Berørelse med skadelige navnlig metalliske Bestanddele, derpaa afsaiver den danske Fregat „Bellona“ under et Togt i Middelhavet i Maret 1835 et mærkeligt Exempel. Efterat Fregatten havde været 23 Dage i Søen, angrebes Flere af Besætningen mere eller mindre heftigt af Smerter i Maveregionen og Underlivet, af bitter, metallisk Smag, Qvalme, Brækning, Kramper i Underextremiteterne, Forstoppelse, Svimmel o. s. v. I Sygerummet sporede Lægen en eiendommelig Uddunstning, navnlig naar han bøiede sig over Kvierne, og ved at føre Fingrene, hvormed han havde berørt de Syges Hud, til sin Tunge, troede han at bemærke en metallisk Smag. I Løbet af 6 Dage var en Trediedeel af Skibets Besætning (310 Mand) angreben paa denne Maade. Ved Undersøgelse af Ferskvandspumperne, hvormed Vandet bringes op fra Lasten, fandtes i samme en betydelig Ansamling af Kobberilte i Form af en snart blødere snart haardere fidtagtig, grønfarvet Masse, som var dannet derved, at det Fidtstof (Olie eller Tran), — hvormed Læderslangen, der forbinder Pumpens Kobberrør med Vandkassen, og

der indvendig var forsynet med Spiraler halvt af Kobber og halvt af Jern for at forhindre dens Sammenfalden, jevnlig var bleven smurt, — som Fidsyre, i Forbindelse med Vandet havde indvirket paa Kobberet og Jernet i Spiralerne. Ved en senere i Land anstillet nøiagtig Undersøgelse af det saaledes med skadelige metalliske Dele svangrede Vand, fandtes det, at Mandskabet dagligt havde nydt 15 Gran Kobberilte, altsaa i 29 Dage 435 Gran. Giftstoffet var ene dannet i Røderslangen; Kobberrøret i Pompen selv var frit for Jr. *)

Med Hensyn til Muligheden af, at selv et meget rigeligt Forraad af Vand paa lange Togter kan slippe, forinden en Havnaaes hvorfra Forsyningen paany kan skee, har man, efter fransk Mønster, gjort Forsøg med at medgive Corvetten Ballyrien paa dens Togt til Island i 1847 et eget, med Kabyssen i Forbindelse staaende Destillations-Apparat (af Peyre & Rochers), hvorved Havvandet kunde destilleres til ferskt Vand. Dette Apparat bestaaer af 2 store Kobberkedler, hvoraf den ene indeholder Havvandet, der skal koges og som derfor har en Ildkasse, der er forbundet med Bagerovnen, under sig. Igicnnem et Rør ledes Dampen fra denne Kiedel ind i den anden, der er omgiven af et større Kar, hvori der bestandig holdes koldt Vand, for at condensere Dampen, der da, som ferskt Vand, løber ned igiennem et Rør til Vandkasserne i Laften. Et Indløbsrør gaaer til Apparatet fra Skibets Side om Bagbord 4 til 6 Fod under Vandgangen, og et Udløbsrør paa hver Side lige ved Banjerdækket.**) Ved de anstillede Forsøg viste det sig, at man ved Hjælp af dette Apparat var istand til at kunne forskaffe sig et betydeligt Quantum ferskt Vand, der, navnlig til oeconomisk Brug, Intet lod tilhage at ønske; men at tillige stor Omhyggelighed maatte anvendes paa jevnlig

*) Om en paa Fregatten Bellona opstaaet Sygdom, formeentlig foranlediget ved Kobberoxyd i det Vand, der anvendtes til Drik; af Retskræftlæge Willumsen, i „Bibl. f. Læger 1837“ Nr. 1, S. 142 f.

**) Cf. „Corvetten Ballyrien i 1847“; af Capitain - Lieutenant Chr. Wulff, i Nyt Archiv for Søvesenet; 2den Række 2det Bd. S. 484 f.

(idetmindste een Gang ugentligen) at bortskaffe den store Masse Salt, der affætter sig paa Bunden af den Kobberkedel, hvori Vandet koges, for at ikke hele Apparatet ved den underste Kobberplades Giennembrænding skulde lide en saadan Beskadigelse, at det ikke længer kunde benyttes, og hvorved tillige Kabyssen selv gjordes ubrugelig. — Uagtet nu vistnok Fordelen af, stedse at have det i sin Magt at kunne supplere Forraadet af ferskt Vand ombord, er overmaade vigtig, især med Hensyn til at man i saa Tilfælde ikke behøver at medtage saa meget ferskt Vand, hvorved stor Plads vindes, saa er der dog en heel Deel Ulemper forbundne med dette Destillations-Apparat, saa at det, idetmindste ikke forinden det bliver fuldkomnere og navnlig opnaaer større Soliditet, (paa Ballyrien indtraf mange Uheld med det), neppe almindeligt vil blive optaget i den danske Krigsmarine, mindst naturligtvis i de smaa Skibe. De Ulemper, som det medfører, foruden de allerede paa-pegede, ere, at Befosningen ved det forøgede Brug af Brændsel er meget stor, at den stærke Varme, som udstraaler fra Apparatet, især i varmere Climater og paa mindre Skibe er utaalelig for det paa Banjerne sig opholdende Mandskab og skadelig for dets Sundhed, at den nødvendige Huvendelse af Steenkul (istedetfor Brænde) foranlediger stor Ureenlighed paa Banjerne og andesteds ombord, at altid en Deel af Vandet siver ud giennem de mange Hør og forarsager Fugtighed paa Banjerne, og endelig at den Plads, som spares ved at et mindre Antal Vandkasser behøver at medtages, for en stor Deel atter tabes ved det store Forraad af Kul, hvormed Skibet maa være forsynet for at have Nytte af Apparatet. *) Lægger man imidlertid Hensyn til den Sikkerhed og Hurtighed, hvormed Skibene nu, takket være Navigations-Videnskabens Fremstridt, tilbagelægge Reiser, vil vel heller ikke virkelig Vandmangel lettelig kunne indtræde ombord.

De Klædningsstykker, hvormed ethvert Individ, saavel af det faste som af det indrullerede Mandskab, skal være forsynet, naar

*) Cfr. C. Wulff l. c. S. 499 f.

de udcommanderes tilføjes med Krigsstibene, bestaae, det faste Mandstabs Munderingsstykker deri indbefattede, af følgende Sager: 2 Klædes- eller Badmels Troier, helst blaae, hvori det er tilladt at have Hnkerknapper, 1 Par lange Beenklæder af Klæde eller Badmel, helst blaa, 2 Par hvide ditto af Seildug eller Lærred, 2 Par Underbeenklæder, 2 Veste eller Undertroier, 2 à 3 hvide Lærreds Skjorter, 1 ulden Skjorte, 3 Par uldne Strømper, 2 Par Lædersko, 2 Halssterklæder, 1 Hat og 1 ulden Hue, helst blaa. Forsaavidt en Mand ikke har disse Ting (og desuden 1 Skee, 1 Kniv, 1 Smørkande, 1 Nedekam, 1 Tættekam, Synaale, Garn og Traad) i ordentlig og brugbar Stand, er det Skibschefens Pligt at foranstalte det Manglende anskaffet paa hans Regning, f. Ex. ved Afdrag i hans Paaklædningspenge, der udgiøre 3 Rbd. for et Togt, eller i alt Fald i hans Sogage, (der, efter Mandens Stilling ombord, udgiør fra 8 til 2½ Rbd. maanedlig). Foruden de nævnte Klædningsstykker er det enhver Matros tilladt at medbringe ombord: 1 Pitjaek eller Dvertroie, 2 Mattroier, 1 Par lange Klædes eller Seildugs Beenklæder, 2 Skjorter, 1 Hue, 1 Par Stobler, 1 Par Seildugssko, 1 Par Vanter, 4 Par Strømper, 6 Stykker Lærklæder og 1 Pose til at giemme Tøiet i. Til Afbenyttelse erholder enhver Mand en Mandsel, ligesom der ogsaa anvises ham Giemmerum i de i Skibet anbragte Kistebænke. Kun det faste Mandskab har Uniform, der bestaaer af blaa Klædes Troie med Hnkerknapper og egne uldne Distinctioner for de forskellige Glasser, blaa Vest, blaae eller hvide Beenklæder og en Læderhat, hvorpaa Skibets Navn.

Hører en Afdeling Soldater med til et Skibs Besætning, paaføres det noie, at de, efter den angivne Maalestof, ere forsynede baade med Munderingsstykker og Skibsklæder, hvis Anskaffelse og Vedligeholdelse paaligger Marine-Ministeriet, og med de Undermunderingsstykker og Bepakningsrequisiter, som hver Mand skal anskaffe og vedligeholde, hvortil der udbetales ham for et Togt 7 Rbd. Ist det paaføres at Paaklædnings-Gienstandenes mere eller

mindre varme Beskaffenhed retter sig efter Varsliden og navnlig efter Egnen, hvorhen et Krigsskib er bestemt, er en Selvfølge.

Til Krieklæder erholder Enhver af Skibets Besætning en Krølhaars Madrats, en dito Skraapude og 1—2 uldne Tæpper. Kun Syge erholde Lagener til deres Kvie.

For at oplyse de Side 348 sqq. berørte Forhold, meddeles her eksempelvis Fortegnelser over de Medicamenter, Instrumenter, Bandager og Rekviziter, som ere leverede et Linieskib og en Brig, deels strax ved Skibenes Afgang fra Kiøbenhavn deels senere under Togtet, og over de Gienstande heraf som ved Togtets Ophør ere tilbageleverede. (See næste Side og følgende.)

Fortegnelse

**over Medicamenter og Reqvifiter, som fra Apo-
theket i Kiøbenhavn ere leverede til Linieskibet
Skjold, og ved Togtets Ophør tilbageleverede.**

(Skibets Besætning 666 Mand; Togtets Varighed 4 Maaneder
og 4 Dage.)

Medicamenter.	Pb.	Unc.	Dr.	Tilbageleverede		
				Pb.	Unc.	Dr.
Aceti squillitici		4			4	
— vini	16			4		
Acidi sulphurici rectific.		8			5	
— tartarici pulver.						
Aether. sulphur. (in vitr. IV)		12			4	
Agarici Chirurgorum	1					
Aluminis crudi pulv.	1				1	
Ammonii muriat. depur. pulv. (in vitr. IV)	2			1		
Amyli pulverati		8			3	
— marantæ	8					
Aqvæ amygdal. amar. concentr.		8				
Argenti nitrici fusi		1				
Balsami copaivæ	1					
— peruviani		1			1	
Calcaris chloratæ	2			2		
Calcis vivæ	1					
Camphoræ (in vitr. IV)		12				
Cantharidum tritar. (in vitr. ij)		6				
Cerati simplicis (in fictilib. iv)	8			4		
Chinini sulphurici		1				5
Cortic. chinæ reg. contus.	2					
Cubebæ pulver.	1					
Elixir. pectoralis	1					
Empl. adhæsivi albi	2					
— — supra linteum ex- tensi	2					

	℥b.	Unc.	Dr.	Tilbageleverede		
				℥b.	Unc.	Dr.
Empl. gummosi	2					
— — supra linteam ex-						
tensi	1					
— meliloti						
— vesicator. perpet.		4				
Flor. chamomillæ vulg. concis.	2					
— sambuci conc.	1					
Folior. sennæ conc.		8				
Gummi arabici pulv.	2				4	
— asæ foetidæ		4			3	
Herbæ digit. purpur. pulv.			2			
— salviæ conc.	4					
Hydragyr. muriat. corrosiv.			2			2
— — mit. pulv.		2				1
Kali carbonici depur.		8			3	
— hydrojodici		4			3	2
— nitrici depur. pulv.	2					
Kreosoti			4			3
Lichen. islandic. conc.	1					
Liquor. ammon. caustici	2					
— ferri muriatici		4			2	
Magnes. carbonic. pulv.		4			3	
— sulphuric. non depur.	24					
Mellis crudi	8					
Moschi			2			1½
Natri carbon. acidul. pulv.		8				
Olei crotonis		1			1	
— menthæ piperit.			4			2½
— raparum	12			5		
— ricini (in vitr. vj)	6					
— terebinthinæ	1				14	
Opii pulverati		1				
Plumbi acetici depur.	2				12	
Pulveris vermifugi		4				
Radic. columbo conc.		4			4	

	℥b.	Unc.	Dr.	Tilbageleverede		
				℥b.	Unc.	Dr.
Radic. ipecacuanhæ pulv.		2				
— jalappæ pulv.		2				
— rhei conc.		14				
— — pulv.		8				
— squillæ pulv.						
— valer. min. pulv.		2				
Sachari albi pulv.	8					
Sapon. hispanic. alb.	2					
Semin. sinap. nigr. pulv.	2			1		
Specierum emollientium	4					
— pr. infuso pector.	4					
— resolvent.	4					
Spiritus vini rectificatissimi	8					
Succi liquiritiæ depur.	4					
Sulphuris citrini pulv.						
— præcipitati	6			3		6
— stibiati rubri	2			1		1
Tartari depurati pulv.	1			6		
— stibiati	4			3		
Theæ amaræ	2					
— demulcent.	4					
Tincturæ amaræ	4					
— aromaticæ	1					
— digitalis purpureæ	2			2		
— guajaci ammoniatæ	4			4		
— myrrhæ	8					
— opii crocatæ	6			4		
— — simplic.	2					4
Ungventi basilici flavi	2					
— hydrargyri ciner.	1					
— — rubri	2					
— de lapid. calam.	1					
Vini colchici e semin.	4					
Zinci sulphurici puri	2					1

	Pb.	Unc.	Dr.	Tilbageleverede		
				Pb.	Unc.	Dr.
<i>Acidi muriatici</i> *)		4			3	
<i>Chloroformylii</i>		8			7	6
<i>Chorur. stanni</i>	4			4		
<i>Collodii</i>		8				
<i>Empl. canthar. ord.</i>	2					
<i>Flor. arnic. conc.</i>	1					
<i>Morphii acetici</i>			4			3 $\frac{2}{3}$
<i>Tinct. cantharid.</i>		2			1	6
— <i>gentianæ comp.</i>	1					
 <i>Emplastri adhæsivi anglic.</i>	2 Urt					
<i>Fructuum citri</i>	100 Stf.					
<i>Hirudinum medicin.</i>	200 —					
<i>Vini oportens.</i>	12 halve Flaske					

Genere requirede Medicamenter

	Pb.	Unc.	Dr.	Tilbageleverede		
				Pb.	Unc.	Dr.
<i>Aquæ destillatæ</i>	14					
<i>Axung. porc.</i>		4				
<i>Argent. nitr. fus.</i>		1				
<i>Cupri sulph. chryst.</i>		2			1	7
<i>Empl. adh. alb. supr. lint. ext.</i> . .	1					
— <i>gumm. supr. lint. ext.</i> . .	1					
<i>Flor. sambuc. conc.</i>	1					
<i>Herb. digit. purp. conc.</i>		4				
<i>Hydrarg. ammoniato mur.</i> . . .			1			$\frac{2}{3}$
<i>Magn. sulph.</i>	16					
<i>Mel. crudi.</i>	4					
<i>Spirit. vini.</i>	2					
<i>Spong. cerat.</i>		4				

*) Svab er sat med cursiv Skrift, findes ikke paa de trykte Blanketter.
Sfr. Pag. 347.

Requifiter.

		Tilbageleverede
Glas til 8 Uncer	24 Stk.	
— til 4 Uncer	24 —	
— til 1 Unce	24 —	
Krukker til 2 Uncer	8 —	
— til 1 Unce	8 —	
Mensurglas	3 —	2 Stk.
Tinmaal paa 8 Uncer	1 —	1 —
— paa 4 Uncer	1 —	1 —
Spisesteker af Tin	24 —	16 —
— af Horn	6 —	5 —
Theesteker af Tin	24 —	22 —
— af Horn	6 —	6 —
Tærmorter med Riber	1 —	1 —
Vægtfkaale (af forskiellig Størrelse)	3 —	3 —
Bliktragte (af forskiellig Størrelse)	3 —	3 —
Porcelainsmortere med Riber (af for skiellig Størrelse)	3 —	3 —
Spøskummer	24 —	5 —
Propper, store	50 —	
— mindre	200 —	
Alunskind	4 —	
Penneposer	50 —	
Hvide Bændler, brede	8 —	
— — smalle	4 —	
Rnappenaale	8 Brev	
Syenaale	1 —	
Vaskevamp	64 Lod	
Blæk	32 —	
Seglgarn, fint	32 —	
Syetraad	16 —	
Ligaturtraad	4 —	2 Lod
Medicinalvægt	4 Sæt	3 Sæt
Medicinæstær	12 —	
Skrivpapiir	16 Bøger	

		Tilbageleverede
Conceptpapiir	16 Bøger	
Maculaturpapiir	8 —	
Pappapiir	12 Ark	8 Ark
Borpapiir	8 —	
Grønt Papiir	12 —	
Glastragt*)	1 Stk.	
Saarsigte	2 —	
Siltrerpapiir	4 Bøger	
Glasfer, Glas Kruffer		106 —

Fortegnelse

over Instrumenter, Bandager og Rekvister, som
fra Søqvæsthusets Depot ere leverede til Linie-
skibet „Skjold“.

		Tilbageleverede
Amputationsbestik i Foderal . .	2 Stk.	2 Stk.
Trepanationsbestik i ditto . .	1 —	1 —
Forbindbestik i ditto . .	2 —	2 med Undtagelse af en Sax
Landsbestik i ditto . .	1 —	1 Stk.
Solvcatheter i ditto . .	2 —	2 —
Troisquart i ditto . .	1 —	1 —
Smaae Sproiter i ditto . .	4 —	4 —
Lavementsproiter i ditto . .	2 —	2 —
Skarrificationsapparat i ditto . .	1 —	1 —
Bestik med 12 Lancetter og 6 Bistourier	1 —	1 —
Ættherdampapparat i Foderal . .	1 —	1 —
Lavementsrør	1 —	1 —
Petitsourniquet	1 —	1 —
Feltourniquets	50 —	48 —
Plasterspatel	2 —	2 —

*) Hvad er sat med udhævet Skrift findes ikke paa de trykte Blanketter,
sfr. Pag. 347.

		Tilbageleverede
Rugletænger	1 Stk.	1 Stk.
Rabenschabel		
Cauteria	1 —	1 —
Detrusores	1 —	1 —
Federaler med 12 Bougier . .	2 —	2 —
Charrieres Elevatorium		
Bracheria simplicia	16 —	15 —
— duplicia	6 —	6 —
— elastica	6 —	6 —
Strygerem	1 —	1 —
Flaschenzug	1 —	1 —
Suspensoria	40 —	20 —
12 Alensbind	50 —	20 —
6 Alensbind	50 —	25 —
3 Alensbind	50 —	25 —
Pharmacopoea militaris	1 —	
Sagemanns Pincetter		
Kareladsneppert	1 —	1 —
Stibesteen	1 —	1 —
Suturnaale	1 Sæt	1 —
Carlsbadernaale	1 —	1 —
Afskiber	1 Stk.	1 —
Nyt Lerred	24 Alen	23 Alen
Flonel	12 —	
Bordug	20 —	
Charpie	18 Pund	17 Pund
Blaar	8 —	
Mullepuder, større	20 Stk.	20 Stk.
— mindre	20 —	20 —
Gamle Lagenet	40 —	2 —
Kobbertheekiedler	2 —	2 —
Kobberkasferoller	2 —	2 —
Tinfaale	24 —	24 —
— bægere	24 —	24 —
— stiftbællener	2 —	2 —

Fortegnelse

**over Medicamenter og Requisiter som fra Apo-
theket i Kjøbenhavn ere leverede til Briggen
Ornen og ved Togtets Ophør tilbageleverede.**

(Skibets Besætning 97 Mand; Togtets Varighed 8 Maaneder
og 22de Dage.)

Medicamenter.	Pb.	Unc.	Dr.	Tilbageleverede		
				Pb.	Unc.	Dr.
Aceti squillitici						
— vini	4			4		
Acidi sulphurici rectific.		2				
— tartarici pulver.		4				
Aether. sulphur. (in vitr. ij.)		2			1	
Agarici Chirurgorum		4				
Aluminis crudi pulv.		2			2	
Ammonii mural. depur. pulv. (in vitr. ii)		8				
Amyli pulverati	1					
— marantæ	2					
Aqvæ amygdal. amar. concentr.			4			
Argenti nitrici fusi						
Balsami copaivæ		6			6	
— peruviani						
Calcariae chloratæ	1			1		
Calcis vivæ		4			4	
Camphoræ (in vitr. ij)		2			1	
Cantharidum tritar. (in vitr.)						
Cerati simplicis (in fictilib. ij.)	2					
Chinini sulphurici		1				4
Cortic. chinæ reg. contus.		8				
Cubebærum pulver.		8				
Elixir. pectoralis		6				
Empl. adhæsivi albi		8				
— — — (supr. linteum extensi)		4				

	℥b.	℥nc.	Dr.	Tilbageleverede		
				℥b.	℥nc.	Dr.
Empl. gummosi		8				
— meliloti						
— vesicator. perpet.		4				
Flor. chamomillæ vulg. concis. .	1					
— sambuci conc.	1					
Folior. sennæ conc.		4				
Gummi arabici pulv.		6			3	
— asæ foetidæ		1			1	
Herbæ digit. purpur. pulv. . . .		1			1	
— salviæ conc.		6				
Hydragyr. muriat. corrosiv. . .						
— — mit. pulv.		1			1	
Kali carbonici depur.		4			4	
— hydrojodici		2				
— nitrici depur. pulv.	1					
Kreosoli			1			
Lichen. islandic. conc.						
Liquor. ammon. caustici		4			3	
— ferri muriatici						
Magnes. carbonic. pulv.		4			4	
— sulphuric. non depur. . . .	4					
Mellis crudi						
Moschi			1			1
Natri carbon. acidul. pulv. . . .		4				
Olei crotonis			1			1
— menthæ piperit.			2			
— raparum	4			2	8	
— ricini (in vitr. ij)	2			2		
— terebinthinæ		4			4	
Opii pulverati			4			
Plumbi acetici depur.		8			4	
Pulveris vermifugi						
Radic. columbo conc.		4			1	6
— ipecacuanhæ pulv.		2			2	
— jalappæ pulv.		1			1	

	℥b.	℥nc.	Dr.	Tilbageleverede		
				℥b.	℥nc.	Dr.
Radic. rhei conc.						
— — pulv.		8				
— squillæ pulv.						
— valer. min. pulv.		4			4	
Sachari albi pulv.	2					
Sapon. hispanic. alb.		6				
Semin. sinap. nigr. pulv.	2					
Specierum emollientium	2					
— pr. infuso pector.	2					
— resolvent.	1					
Spiritus vini rectificatissimi	2					
Succi liquiritiæ depur.		6				
Sulphuris citrini pulv.		2			2	
— præcipitati		2			1	4
— stibiati rubri						
Tartari depurati pulv.		8				
— stibiati		1				6
Theæ amaræ						
— demulcent.	2					
Tincturæ amaræ	6				2	
— aromaticæ						
— digitalis purpureæ						
— guajaci ammoniatæ		4			4	
— myrrhæ		2				
— opii crocatæ		4			3	
— — simplic.						
Ungventi basilici flavi	2					
— hydrargyri ciner.		8				
— — rubri						
— de lapid. calam.		4				
Vini colchici e semin.		4				
Zinci sulphurici puri		1				1
Aquæ destillatæ	2					
Acid. nitr. depur.		1				1
— citrici		4			4	

	Pb.	Unc.	Dr.	Tilbageleverede		
				Pb.	Unc.	Dr.
<i>Chloroformylii</i>		2				
<i>Cupri acetici</i>			1			1
<i>Empl. canth. ordin.</i>		8				
<i>Flor. arnicæ</i>	1					
<i>Lapid. caust.</i>			4			4
<i>Liqu. anod. m. H.</i>		2				
<i>Opodeldorch</i>	1					
<i>Syrupi rubi idæi</i> ¹		6				
<i>Tinct. gentianæ comp.</i> . . .		8				
— <i>rhei amaræ</i>		4			2	
<i>Emplastri adhæsivi anglic.</i> . . .			8 Stf.			
<i>Fructuum citri</i>						
<i>Hirurdinum medicin.</i>			100 —			

Genere requirerede og modtagne Medicamenter.

	Pb.	Unc.	Dr.	Tilbageleverede		
				Pb.	Unc.	Dr.
<i>Ammon. mur. deq.</i>		8				
<i>Cort. aurant.</i>		12				
<i>Empl. adhæs. alb.</i>	2					
<i>Kali hydrojod.</i>		1				
<i>Magnes sulph.</i>	1					
<i>Pilul. drastic.</i>		1	7			
<i>Rad. gentianæ conv.</i>		12				
— <i>liquiritiæ</i>		6				
<i>Sapon. virid.</i>	1½					
<i>Spirit. Mindereri</i>		6				
<i>Succi liquiritiæ</i>		12				
<i>Syr. rubi idæi</i>		6				
<i>Thea pector.</i>	2					
<i>Tinct. chinæ comp.</i>	2					

han helder saavel Humleaffloget som den med Vand blandede Sirup og Spruceessents varm paa, deels ved at han, inden han fylder Karret, stikker en Stok ned giennem Spundshullet og et Qvar-
teerstid rører den nys sammenblandede Bædske stærkt om. (Hvad det derimod skulde stude at flytte Bryggekarret NB. imellem Bryg-
ningerne — forstaaer jeg ikke). Tilføetningen af Humle har en
dobbelst Fordeel, idet den deels er et mavestyrkende og antiskorbutisk
Middel, deels bidrager til at Øllet vil kunne holde sig langt be-
dre, forsaavidt man kunde have ifinde at aftappe det paa Flasker
o. s. v. Det af Capitain Sødring beskrevne Bryggekar, der inde-
holder 200 Potter, vilde være tilstrækkelig stort for en Besætning
som Galathea's; da man imidlertid gjorde bedst i at lade Bryg-
ningen staae i 24 Timer, inden den tages i Brug, var man
nødt til at have to saadanne Kar, for daglig at forsyne Mand-
skabet.

W. Rosen.

Syge-Kost-Reglement

for

de Kongelige Skibe.

1. Heel Diæt.		Fiint haardt Brød.	Havregryn.	Thee.	Sukker.	Sirup.	Gddife.	Rosiner eller Svedster.	Salt.	Risengryn.	Byggryn.	Ol.	Smør.
For een Mand													
Hver Dag:	Srokost, Thee og Brød	dertil $\frac{2}{7}$ Pd.		$\frac{1}{6}$ Lod.	$1\frac{1}{2}$ Lod.								
	Middag, $\frac{3}{4}$ Pot tyk Havresuppe	—	$\frac{1}{10}$ Dittfr.			$\frac{1}{16}$ Pd.	$\frac{1}{32}$ Pot.	$\frac{1}{16}$ Pd.	$\frac{1}{273}$ Dittfr.				
	Aften, Thee og Brød	—	$\frac{2}{7}$ Pd.	$\frac{1}{6}$ Lod.	$1\frac{1}{2}$ Lod.								
	At drikke hele Dagen, $\frac{3}{4}$ Pot tynd Havresuppe	—	$\frac{1}{20}$ Dittfr.			$\frac{1}{16}$ Pd.	$\frac{1}{32}$ Pot.		$\frac{1}{273}$ Dittfr.				
2. Halv Diæt.													
For een Mand													
Hver Dag:	Srokost, Thee og Brød	dertil $1\frac{1}{2}$ Pd.		$\frac{1}{6}$ Lod.	$1\frac{1}{2}$ Lod.								
	Middag, Brød	— $\frac{5}{21}$ Pd.											
	Aften, Thee, Brød og Smør	— $\frac{5}{21}$ Pd.		$\frac{1}{6}$ Lod.	$1\frac{1}{2}$ Lod.								$\frac{1}{8}$ Pd.
Søndag:	Middag, Risengrøsuppe	—				$\frac{1}{16}$ Pd.	$\frac{1}{32}$ Pot.	$\frac{1}{16}$ Pd.		$\frac{1}{8}$ Pd.			
Mandag:	— Byggbrød med Smør	—							$\frac{1}{273}$ Dittfr.		$\frac{1}{2}$ Dittfr.		$\frac{1}{2}$ Pd.
Tirsdag:	— Allebrød	— $\frac{2}{7}$ Pd.				$\frac{1}{16}$ Pd.						$\frac{1}{2}$ Pot.	
Onsdag:	— Bygggrøsuppe	—				$\frac{1}{16}$ Pd.	$\frac{1}{32}$ Pot.	$\frac{1}{16}$ Pd.			$\frac{1}{4}$ Dittfr.		
Torsdag:	— Risengrød med Smør	—							$\frac{1}{273}$ Dittfr.	$\frac{1}{4}$ Pd.			$\frac{1}{2}$ Pd.
Fredag:	— Byggbrød med Smør	—							$\frac{1}{273}$ Dittfr.		$\frac{1}{2}$ Dittfr.		$\frac{1}{2}$ Pd.
Lørdag:	— Allebrød	— $\frac{2}{7}$ Pd.				$\frac{1}{16}$ Pd.						$\frac{1}{2}$ Pot.	

Anmærkninger.

1. En Syg, der skal bispises med Sygekost, udgaar strax af den almindelige Skibskost og forpleies efter Sygekost-Reglementet.
2. Istedetfor det reglementerede Middagsmaaltid, kan Extra-Kost, hvortil henhører: henlagt Suppe og Kød m. m., af Skibslægen requireres til saadanne Syge i halv Diæt, som maatte behøve et andet eller mere styrkende eller nærende Maaltid.
3. Naar Mandflabet bispises med fersk Suppe og Kød eller med henlagt Suppe og Kød, hvorom Proviantregnskabsføreren Dagen forud underretter Skibslægen, opgiver Denne strax hvilke Syge der skulle deeltage i dette Maaltid, og for Saadanne bortfalder da ligeledes det her reglementerede Middags-Maaltid.
4. Finder Skibslægen, at en i Skibskost indgaaet Reconvalescent behøver et andet Middagsmaaltid end f. Ex. Erter og Fæst, kan ogsaa til en Saadan requireres Extra-Kost, imod at det tilsvarende Middags-Maaltid Skibskost inddrages.
5. Hvid Vin og andre Styrkningsmidler for de Syge og Reconvalescenter kan ligeledes requireres af Skibslægen.
6. Proviantregnskabsføreren aflægger for Fremtiden særskilt Regnskab for Sygekosten og har derved nøie at iagttage de sædvanlige Regnskabsformaliteter.

Ogsaa et Par Ord om Søcadetternes nautiske Uddannelse paa Cadetflokbet.*)

S det sidst udkomne Nummer af „Nyt Archiv for Søvesenet“ findes under Mærket - -h— et Stykke, som vel nærmest maa ansees rettet imod den under 8de October f. A. allernaadigst nedsatte Commission, angaaende Ordning af Udgangen til at blive Sø-officier, men som tillige saa nær berører den nuværende Indretning af Cadetflokstogtet, at Undertegnede skal tillade sig nogle Bemærkninger i den Anledning. Meget nylig ansat som Cadetchef, er jeg endnu saa fremmed i denne Post, at man neppe vil kunne antage mig særligen indtaget for det hidtil Giældende, og disse Linier maae derfor kun betragtes som nedskrevne af en Officier, der har været saa heldig at have endeel Fart i vor egen Marine, ikke ganske ubetydelig i en fremmed, og saa megen Erfaring, som denne Fart har givet ham Leilighed til at samle.**)

*) Efter Forfatterens, Hr. Capitain E. Suensons, Anmodning her astrykt efter Berlingfke Tidende af 13de August d. A. Nr. 186.

**) Hvad der nærmest har foranlediget nærværende Artikel, er følgende Paasus i Archivet: „At løse denne Opgave (at øve Cadetterne praktisk i Alt hvad der er nyttigt for en Sømand), er ikke vanskeligt, naar man blot vil tage Sagen ret praktisk, thi der er nok at beskæftige de unge Herrer med, hvis man stænker det Meget, der betragtes for upassende og overflødig for tilkommende Officierer at lære, passende Opmærksomhed.“

„For Exempel: lad Cadetterne staae ordentlige Tørn tilrods, ikke som svingende Personer agtenfor Rattet, kiggende paa Kompas-fet, saa at de tiebe og genere gamle flinke Rorgængere, men som Rorgængere selv med Rattet i Haanden, og kunne de ikke Alle styre, da maae de, som ei kunne det, staae som blinde Mænd ilæ saalænge til Styret kan betroes dem. Lad et Par af de unge Herrer sidde paa Uldig, især om Ratten: det er en ubmærket Øvelse for Diet. Derved lære de at opdage og fælske Gienstande paa Søen, at ju-

Hr. — h — mener, at det unge Menneſke, der i det 19 til 20de Aar fra Søcadet=Academiet indtræder i Marinen ſom Lieutenant, ikke kan være complet Sømand, og heri maa viſſeligen Enhver med ham være enig; derimod kan jeg ikke indrømme, at

gere alt Bigtigt ved diſe Gienſtande, ſom: hvorlebes en Seiler ligger, rumt eller bidevind, Med- eller Modgaaende, hvor langt borte ic. ic., Alt hidragende til at udviſle Opfattelſesvevnen giennem Diet. Flere af dem kunne nogle Gange i Etmaal, iſær i Storm, gaae tilveirs og efterſee for Skamſling: det øver ogſaa, og giver tillige de unge Legemer en ſund Bevægelse. Cadetterne maae holdes ſaa meget paa Dækket ſom muligt i ſtormende Veir, og der maa ikke foretages noget Slags Manoeuvrer, det være ſig om Dagen eller om Natten, uden at de ſiebliffelig maae op, ja, om det ſaa var ti Gange om Natten, i Regn, i Sne, i Blæſt, op maae de og det hurtigt, thi de maae ogſaa vænnes til at kunne ligge i Klæderne, ſaa at Iſorelſen af Sokſole, Støvler og Hat er hele Toiletten de have at gjøre. De unge Menneſker maae naturligviis have deres nødvendige Søvn, men den maa tages efter Tid og Leilighed, og gaaer det ſtrængt til om Natten, maae de have Regres om Dagen, effersom det kan falde. Vi bemærke her, at Cadetterne, efter vor Anſtuelſe, ikke maae commandere Dndtveirs = Manoeuvrer, men at den vagthavende Officier eller Ræſtcommanderende i Skibet altid bør gjøre det, deels fordi Skibets og Mandſkabet's Sikkerhed kræver, at Manoeuvrer i ondt Veir ikke blive forſuſtede af unge Menneſker, der endnu ere i Lære, og deels for at Cadetterne altid kunne ſee diſe Manoeuvrer udførte ſaaledes ſom de bør udføres. Naar da en ſaadan Manoeuvr er tilende, bør Officiere, der har udført den, fremhæve for Cadetterne det Mærkelige ved den og forklare dem hvorfor han gjorde ſaaledes og ikke anderledes.

„Paa den Maade kunne Cadetterne blive ret godt beſtieftegede om Eſteraaret og Vinteren i ſtormende Veir, og ſkulde der da ogſaa blive nogen ledig Tid for dem, maa den ærede Commiſſion vel erindre, at det, at kunne være ubeſtiefteget ombord i et Skib i ſlet Veir uden at fløves, hører ogſaa med til det, ſom Cadetterne ved Eſteraarsſart ſkulle vænnes til. Skulde nu ogſaa derved Cadetſkibet, ſom Commiſſionen ſiger, tage ſit Præg ſom Skoleſkib, vilde dog denne Maade at øve, tilvænne og oplære Cadetterne paa, give det et ganſt andet Præg af Dannelsesſkib for Sømand end hidtil.“

den Paagældende, paa Grund af Varsstiden, Cadetsskibet er ude, slet ikke skulde være mere end Sommer- eller Godtveirs-Sømand. Vel ere Nætterne i vore Farvande lyse i Sommermaanederne og vi have ofte endeel Solskin; men at Sømandsblivet paa denne Vars-tid kun skulde lade sig see fra Solsiden, kan jeg ikke indrømme uden forsaavidt at Solen har Nord-Declination og kommer høit paa Himmelen, naar den lader sig see. — Den, der har tilbragt 2—3 Maaneder i Nordsøen, selv i den bedste Sommertid, har vissefælgelig erfaret, at det ikke altid er Gyssefæls, man der finder, og meget skulde det forundre mig, om ikke en stor Mængde Skibsjournaler, ligesom Cadetsskibets for iaar, afgive Brevs for at den Musik, som Hr. —h— forklanger til Dandsen, eller simplere: det onde Veir til Ondtveirs Manoeuvrer, meget hyppigt er tilstede. Man er i Almindelighed villig til den Tro, at Sommeren paa Sjælland naaer ud i Nordsøen, — Goffardimanden og ethvert Skib, der har en fjernere Bestemmelse, finder det en let Sag at passere den i Sommermaanederne; men dette er kun forsaavidt rigtigt, som man ofte slipper hurtigt over den i disse. Det Skib, som skal blive derude i flere Maaneder, troer jeg i Almindelighed vil finde saa meget ondt Veir, som med Villighed kan forlanges. Er dette Tilfældet, da have jo Cadetterne den Øvelse, som Hr. —h— ønsker dem ÷ Sne; thi Taage, Regn og Kulde høre ikke til Sjeldenhederne.

Den 20 Mars Lieutenant er ikke og kan ikke være erfaren Sømand, heller ikke troer jeg, han vil blive det meget mere ved det foreslaaede Efteraarstogt fra medio September til medio November, derimod vil Cadetten helligt sige disse 2 Maaneder, $\frac{1}{4}$ af den Tid, han har om Aaret til sin theoretiske Uddannelse i alle Retninger. Den egentlige Sømandserfaring kommer først med Ansaret. Lad den afgaaede Lieutenant saa hurtigt som muligen komme tilføes og faae Qvarteer, lad ham jo før jo heller faae en Commando, den være sig saa lille, som den vil, og Erfaringen vil komme Haand over Haand, thi Ansaret er der, og Ingen i Nærheden at hente Raad hos.

Den engelske Kulfart skal, efter Hr. —h—, være den bedste

Sømandsskole som gives. Dette kan være muligt og forekommer mig endog ret rimeligt, naar Tiden er om at uddanne Matroser; men at denne aldeles locale Fart skulde bringe udmærkede Commanderende tilveie, tvivler jeg paa. At Nelson, Duncan og Flere kunne have havt Gavn af Matroser, der vare opvoxede i denne Skole, er rimeligt; men at den skulde have leveret dem Befalingsmænd, eller at de selv igiennem den vare blevne hvad de have været, betvivler jeg. De ikke sjeldne Exempler vi have paa engelske Coffardicapitainers mindre gode Navigation og meget skædesløse Seilads tyde ikke paa, at de i nogen særlig Grad besidde den Dygtighed, man her i Landet pleier at forlange af Skibsførere, og det er min Mening: at vore Coffardicapitainer, skiondt de vel neppe have giennemgaaet den engelske Kulfart og hvist 3—4 Gange om Noret passere Kattegattet, staae over de engelske i fornuftig Navigation og paalidelig Seilads.

Man vil tilgive mig disse Linier, der efter min Formening egentlig ere Sagen uvedkommende; men det forundrede mig saameget at see den engelske Kulfart fremhævet ved at omtale Uddannelsen af danske Søofficerer, at jeg ikke kunde gaae den aldeles forbi.

Nu atter til Cadetterne.

Disse staae ikke som slingrende Personer agten for Rattet og ligge paa Compasset, end mindre kiede og genere de „gamle og flinke Morgængere“. Naar Cadetterne staae tilrørs, og dette er Tilfældet en stor Deel af Etmaalet, saa er den gamle, flinke Morgænger (om der ikke arbeides) paa Kobryggen eller Rundholterne og faaer sig en Pasfiar med sine Kammerater, og den unge Cadet har Ratknagerne i Haanden og styrer i Almindelighed godt. Ja der ere ikke saa Faa af dem, som under den tidligere omtalte Ondtveirsk-Musik, ved Noret, føre Corvetten ligesaagodt, som jeg troer de iland vilde føre deres Dame i en Dands, og det er saare Faa man ikke under almindelige Omstændigheder kan betroe Noret.

De „unge Herrer“ sidde eller staae paa Uldig baade Nat og

Dag, naar der er noget at see ud efter, og jeg kan forsikre, at en stor Deel af dem baade see og jugere ret godt.

Flere Gange i Etmaal, naar det er ondt Veir, gaae Mange af dem tilveirs, ikke for at eftersee Skamfling, men for at tage 3die og 4de Meb i Krydsseilet, eller beslaae det, naar det ikke mere kan føres, fordi den omtalte Musil bliver altfor stœiende, og de unge Begemer ere ombord i en saa jevn Bevægelse, at der, af Sanitets-Hensyn, vist ikke behøves mere.

Cadetterne ere paa Dækket hvergang alle Mand pibes op, og meer end een Gang have de paa det nu endte Togt gjort dobbelt Nattevagt for at Mandskabet paa Frivagtsquarteren ikke skulde nødsages til at tørne ud. Om Dagen kaldes de i Regelen op ved enhver Manoeuvrere for at hjælpe Vagtmandskabet, da Besætningen i Cadetsskibet kun er svag.

De vænnes ikke til at ligge i Klæderne, noget som er forbudt i Kongens Skibe, da man antager det skadeligt for Sundheden; men denne Vane vil indfinde sig om Nødvendigheden fordrer det.

Derimod commandere Quartiercheferne altid Ondtveirs-Manoeuvrerne og ere saa vidt, at de ikke forfusse dem. At den tjenst-havende Officier stedse er klar til øieblikkeligen at tage Commandoen i det mulige Tilfælde, at dette skulde finde Sted, falder af sig selv.

Efter enhver udført Manoeuvrere, i eller udenfor Manoeuvretiden, bliver Cadetten, i det første Tilfælde af Chefen, i det andet af denne eller den vagthavende Officier, gjort opmærksom paa de Feil, han har begaaet, eller den endnu rigtigere, bedre eller smukkere Maade han kunde have udført Manoeuvren paa.

Daglige Forelæsninger i Sømandskab, Observationer og disses Beregning, saa ofte Veiret tillader dette, Bestikholden (Cadetterne besørge udelukkende al Styrmandstjeneste), Splidsning og Journalsføring sysselsætte desuden Cadetterne, og mig er intet Arbeide ombord bekjendt, der betragtes som upassende og overflødigt at lære for tilkommende Officierer, uden det maatte være enkelte Grene af den daglige Ængstgjøring.

Paa denne Maade ere Cadetterne ret godt beskæftigede saalænge Togtet varer, og det skulde være mig kært om den ærede Forfatter fik Leilighed til at overbevise sig om at dette er Tilfældet. Uagtet Cadetsskibet er, hvad det bør være: et Skoleskib, nærer jeg det Haab, at han ved nærmere Bekendtskab vilde overtøye sig om, at de hidtil fulgte Principer ikke forhindre at det paa samme Tid er, eller idetmindste ikke aldeles forgæves stræber efter at være: et Dannelsesskib for Sømand og Søofficerer.

Jeg troer saaledes at Cadetsskibstogterne, omtrent i den nuværende Form, ere tilstrækkelige til at give Cadetterne en saadan Underviisning og Erfaring, at de i deres 20de Aar kunne forlade Academiet og indtræde i Secondlieutenants-Classen som brugelige subalterne Officerer. Den omtalte „complete Sømand“ vil og kan først senere blive til, naar Fart og Ansvar som Officeren har, fuldkommen udvikler og modner den Frugt som Academiet har faaet og forhaabentlig bragt i den første frodige Bært.

Kjøbenhavn i August.

Edouard Suenson.

Capitain i Søetaten.

Besvarelse af Hr. Capitain E. Suensons
 „Ogsaa et Par Ord om Cadetternes
 nautiske Uddannelse paa Cadetsskibet“,
 i Berlingske Tidende af 13de August (foran Pag.
 393), foranlediget af en Recension i d.
 Tidsskr. over Commissions-Betænkningen
 af 30te April sidstl. angaaende Ord-
 ning af Udgangen til at blive Sø-
 Officier.

I Berlingske Tidende af 13de August har Chefen for Søcadet-
 Corpset, Hr. Capitain E. Suenon, fremsort nogle Bemærkninger
 mod vor Recension, i Nyt Archiv for Søvæsen sidste Hefte, over
 Commissions-Betænkningen om Søcadetternes nautiske Uddannelse
 paa Cadetsskibet.

Disse Bemærkninger, skiondt rettede mod os giennem det meest
 udbredte danske Dagblad, besvarede vi ikke dengang i samme Blad,
 dels fordi vi ei, ligesaa lidt som nu, ønskede at give denne Discus-
 sion mere Offentlighed end nødvendigt og dels fordi vi eengang
 have valgt „Archiv for Søvæsenet“ til vort Organ, som det vi
 ansee for meest passende for en Discussion som denne. Der er
 rigtignok saaledes forløben nogen Tid siden Capt. Suensons Ar-
 tikel blev publiceret, men idet vi haabe at Interessens for den der-
 for dog ikke er tabt, opfyldte vi nu hvad vi i Berlingske Tidende
 af 14de August forpligtede os til.

Men endnu en anden foreløbig Bemærkning have vi at gøre,
 inden vi indlade os paa den reelle Besvarelse af bemeldte Bemærk-
 ninger.

Vor Recension over Commissions-Betænkningen blev frem-
 kaldt af Marineministeren, der, hyldende Nutidens Mænd, overgav

Commissionens Betænkning til offentlig Discussion, for derved at fremkalde den Drøftelse, som kun ved Offentlighed kan opnaaes.

Efter de almindelig vedtagne Regler for en saadan Discussion maae nemlig alle personlige Hensyn saavel som hvert Embeds- og Tjenesteforhold holdes udenfor, saa at hverken Person, Stand eller Stilling fremslydes ligesom Forkæmpere for de Meninger eller Anskuelser man agter at forsvare, idet man antager for indrømmet, at man blot ønsker sine reelle Grunde veiede og at undgaae endog det blotte Skin af ad anden Vei at ville virke paa Publicums Dom.

Det har derfor ikke lidet forundret os at læse disse Ord i Begyndelsen af Hr. Capt. Suensons Artikel:

„Meget nylig ansat som Cadetchef, er jeg endnu saa fremmed i denne Post, at man neppe vil kunne antage mig særligen indtaget for det hidtil Gældende og disse Linier maae derfor kun betragtes som nedskrevne af en Officier, der har været saa heldig at have endeel Fart i vor egen Marine, ikke ganske ubetydelig i en fremmed, og saa megen Erfaring, som denne Fart har givet ham Leilighed til at samle.“

At en Capitain i den active Orlogstjeneste har samlet sig en Deel Erfaring i denne Tjeneste, følger vel ganske af sig selv. Med Hensyn til den fremmede (franske) Tjeneste, som Capitainen ogsaa henpeger til, da maae vi tillade os at bemærke, at ihvorvel en saadan Omstændighed for Øieblikket skal have Betydning i Marinen, var det muligt det kun veiede meget let hos Publicum, hos hvem Heklas brave Chef (for 1850) derimod betyder en Deel.

At Cadetchefs Værdigheden ogsaa stilles i Forgrunden, har egentlig overrasket os meest, da vi deraf see, at Capt. S. endnu har de fra det 18de Aarhundrede i den danske Marine gældende Fagmænds Prærogativ-Ideer. Migtig nok præsenteres Cadetchefen paa den meest beskedne Maade med den Bemærkning, at han aldeles ikke skal have Stemme i Sagen, men — saasnart man læser noget videre — erfarer man imidlertid at det dog meest er ham som taler.

Naar saaledes Publikum underrettes om, at Cadetterne efter et Par Maaneders Sommerfart i et Par Aar ere særdeles

flinke ombord paa Dækket og tilveirs til Alt hvad der forefalder i alt Slags Veir, da er det Cadetchefen der underretter og ham som ved sin Underretning opvækker Forbauselse, der dog vel neppe opstaaer af ligeartede Følelser hos Alie. Men — vi have iøvrigt ikke med et eneste Ord berørt hvorledes Cadetterne beskæftiges ombord under Cadetstibets Sommertogt, idet vi kun ganske i Almindelighed have ytret os om hvorledes de unge Mennesker skulde kunne undgaae den meget befrygtede Lediggang under et Eftersaarsogt.

Vi skulle nu udtale os angaaende Hr. Capt. Suensons enkelte Ytringer.

Herr Capitainen siger:

„Man er i Almindelighed villig til den Tro, at Sommeren paa Sjælland naaer ud i Nordsøen, Goffardimanden og ethvert Skib, der har en fiernere Bestemmelse, finder det en let Sag at passere den i Sommermaanederne, men dette er kun forsaavidt rigtigt, som man ofte slipper hurtigt over den i disse. Det Skib, som skal blive derude i flere Maaneder, troer jeg i Almindelighed vil finde saa meget ondt Veir som med Villighed kan forlanges. Er dette Tilfældet, da have jo Cadetterne den Døvelse, som Hr. — h — ønsker dem ÷ Sne; thi Taage, Regn og Kulde høre ikke til Sielvenhederne.“

Hvad man troer om Sjællands og Nordsøens Sommer vide vi virkelig ikke, saalidt som vi have Ider om hvem Capitainen vil betegne med dette ubestemte Pronomen. Vi vide derimod, at een Svale gjør ingen Sommer, og at en Sommer, som den vi havde iaar i Maanederne Mai, Juni og Juli, vel kan fremføres som et Exempel paa, at en Sommer kan være slet, men man kan ikke fremsætte et saadant Exempel som Beviis for, at — alle Sommerer derfor ere slette. Hænder det, som f. Ex det hændte iaar, at Cadetstibet træffer en Deel slet Veir i Nordsøen, bør Cadetterne netop efter Commissionens Princip blive 2 Maaneder længer ude, for at benytte det gode Manoeuvre Veir, som man kan være temmelig sikker paa vil komme efterat det slette er tilende. Men det vil Herr Capt. Suenson ikke, for hvem Tiden er vigtigere iland end ombord; han siger nemlig:

„Den 20 Aars Lieutenant er ikke og kan ikke være erfaren Sømand, heller ikke troer jeg han vil blive det meget mere ved de forestaaede Efteraarstogter fra medio September til medio November, derimod vil Cadetten høitigen savne disse to Maanedes, $\frac{1}{2}$ af den Tid han har om Aaret til sin theoretiske Uddannelse i alle Retninger. Den egentlige Sømands-Erfaring kommer først med Ansvaret. Lad den afgaaende Lieutenant saa hurtigt som muligen komme tilføes og faae Qvarteer, lad ham jo for jo heller faae en Commando, den være sig saa lille, som den vil, og Erfaringen vil komme Haand over Haand, thi Ansvaret er der, og Ingen i Nærheden at hente Raad hos.“

Capitainen vil altsaa kun have 3 Maanedes Sommerfart aartlig, fordi der ellers vilde savnes for meget af den Tid, som skulde bruges til Underviisning iland; hvilket vel er det samme som at Chefen for Søcadet-Corpsen vil — at Tingene skal blive i sin gamle Gang.

Skulde dette blive Resultatet af denne Commissionsag, da, i Sandhed, maae vi beklage, at Marineministerens frisindede Hensigt med at lade den passere den offentlige Discussion kun har baaret saadanne Frugter.

En Søofficiers Virkefreds er egentlig et Krigsskib, og hans Bestilling der, at være over- og underordnet Befalingsmand. Hovedegenskaben ved Befalingsmanden er igien at være Sømand, og er han det, da er han indenborde altid noget, ja maaskee meget, og alle hans andre Egenskaber og Kundskaber, som ikke directe høre med til hans Virksomhed ombord, blive der kun — Bieegenskaber og Bikundskaber. Altsaa, den Officier som er en dygtig Sømand, men blottet for alle Kundskaber, er ombord i sin Virkefreds altid noget, hvorimod den, som er Alt andet end Sømand, hans theoretiske Dannelse uagtet, er ombord i et Skib — et O. — Kan der indvendes Noget imod det vi her have fremført? Vi mene Nei; altsaa, naar det at være Sømand spiller en saa overveiende vigtig Rolle for Officiere, maa der sandeligen ogsaa tages Hensyn dertil ved Benyttelsen af Tiden paa Academiet, og Sømands-Professionen gives det Supermati den bør have over de andre Læregjenstande. Skulde Cadetten derved tabe nogen Tid for Uddannelsen

iland, som Cadetchefen mener, kan Cadetten jo vedblive at deeltage i Underviisningen paa Akademiet, efter at han har faaet Officiers-Recommendation, lige til han kan præstere hvad i denne Retning fordres af ham som Officier.

„Den egentlige Sømands-Erfaring kommer først med Ansvar“, siger Capitainen; men vi kunne ikke indrømme Nødvigheden af denne Paastand. Den egentlige Sømands-Erfaring erhverves alene ved Søfart, og den kommer ialmindelighed bedst ved Søfart med Ansvar. Vi sige ialmindelighed, fordi vi have den Overbeviisning, at Regelen ikke gælder for Alle. Meget ængstlige Personer f. Ex, med baade Talent og Lyst til Faget, tabe ofte baade Omløb i Hovedet og det moralske Mod til at handle under Ansvarstrykket og sættes derved ud af Stand til at kunne samle Erfaring, saalænge Ansvarret varer; men tag dette fra dem, og det er anderledes: de see skarpere, de opfatte hurtigere og rigtigere, de raisonnere fornuftigere, kort, de ere ganske andre Mennesker. Drengen, f. Ex. den norste Lodssøn, der fra sin tidligste Alder har tumlet sig i Baade og Skibe uden at der af Forældre eller andre Foresatte er bleven lagt ham Hindringer i Veien for at følge sine Lyster i den Retning, han er, som en Hvalp, allerede temmelig routineret i et Skib og hjemme i en Baad, saa at Faderen endog saa ofte lader ham alene seile ind fra Søen i maadeligt Veir med Lodsbaaden, naar alle Mand ere satte af i Skibe for at lodse dem ind. En saadan Dreng bliver tidlig stillet til at bære et Ansvar, da han fra Barndommen af er bleven vænnet til at hjælpe sig selv og at gaae frem paa Erfaringens Wei. Hvad var vel Tordensskjold andet end en uvorn Arabat, der, istedet for at gaae i Skole, løb ned til Skibsbroen og tumlede sig i Skibe og Baade med andre Dreng? Og da den fyrige Gut, for at holdes i Tømme, blev sat i Lære hos en vranten Skrædder, løb han af denne Lære og hengav sig, uden at blive hjulpen i mindste Maade af Andre, til den Stand hvortil han fælte sig kaldet. Saadanne Folk er det der siden blive stilkede til at have en uafhængig Com-

mando og til at bære Ansvar meget tidlig, thi de ere, skøndt unge, allerede Sømand med Erfaring.

Underledes forholder det sig med den unge Lieutenant, der systematisk er oplært i Sømands-Professionen paa Cadetstibet, thi han kan en tidlig (for tidlig) Commando med Ansvar lige saa let ødelægge som dygtiggjøre. Hr. Capt. S. siger rigtignok: „lad ham faae en Commando, den være sig saa lille som den vil, og Erfaringen vil komme Haand over Haand, thi Ansvarer er der, og Ingen i Nærheden at hente Raad hos“; men en sliq Ytring holder ikke Stil paa Papiret end sige i Praxis. Commandoen, som den unge Lieutenant faaer, den være sig saa lille som den vil, er altid saa stor, at han faaer 1 Mand at commandere over, altsaa saaledes at der idetmindste er Een i Nærheden at hente Raad hos. Man forbauser maaskee over Muligheden af at en Lieutenant skulde nedværdige sig til at søge Raad hos Mand, der af Cadetchefen betegnes som Ingen, der er det samme som Intet, men det bryde vi os ikke om, da vi ere forvissede om, at de erfarne Søofficerer (Hr. Capt. Suenson iberegnet, naar han faaer overbeiet denne Sag) have for megen Respekt for Erfaring, til at de skulde synes om, at brave erfarne Sømand, af den ringere Klasse, blive saa hensynsløst betegnede. Ligesaa mange Mand Lieutenanten har under sin Commando, ligesaa Mange har han i Nærheden at hente Raad hos; — hvad iøvrigt i anden Henseende kan være slemt nok, — thi da han ofte har meer Selvtillid end Selvstændighed, kaster han sig maaskee, naar det kniber, i Armene paa den der med sledste Ord og Dientjenerie har indsmigret sig hos ham ved at kildre hans Selvtillids-Følelse, hvoraf Følgerne kunne blive slette og Resultatet det, at Selvtilliden ganske kan forlade ham og medtage den Smule Selvstændigheds-Rod han er i Besiddelse af. En saadan ung Lieutenant vil, idetmindste for længere Tid, være uskikket til selvstændig Commando. Underledes vil det derimod forholde sig med den unge Officier, der har mere Selvstændighed end Selvtillid, han vil ikke lade sig forblinde af Dientjeneren, men vide at stielne imellem en saadan og den erfarne Sømand. Kniber det for ham, vil han, da hans egen Selvtillid og andres

Dientjeneri ikke har forblindet ham, kunne see klart og vide hvor han vil kunne faae det bedste Raad. Dette vil da blive sagt hos den erfarne Mand, hvis Erfaring vil komme den Unge tilgode og blive et Plus til den Dygtighed, han ved sin selvstændige Commando vil kunne erhverve sig. Den unge uerfarne Lieutenant bør aldrig overse eller skamme sig ved den erfarne underordnede Sømands Raad, thi Erfarenhed er den unge Sømands bedste Ven, hvad enten den stikker under et Par Epauletter eller — en gammel beget Trøie.

Og vi spørge derhos, hvorfra de selvstændige Commandoer for unge Officierer vel skulle komme? — Er Marinebestyrelsen saaledes doteret af Staten, at den kan giøre noget i den Retning? — Nei tilvisse; det er den ikke, og Udsigten til at det skal blive bedre, er vel ikke meget smilende. Den unge Officier maa altsaa kaste Diet paa Coffardifarten og søge der den Sømands-Erfaring, han saa høiligen trænger til og hvortil hans Dannelse paa Cadetstibet henviser ham. Men — vil den staae aaben for ham som forhen? — Vi troe det ikke; thi Marinen omstraales ikke længer af den Nimbus, som endnu omgav den efter Freden 1814, da saamange Officierer indtraadte i Coffardifarten, og heller ikke er den Iver for at komme tilsvæ, og som gjorde, at flere af disse gik ind i meget underordnede Styrmænds Stillinger, for Tiden tilstede. Uden denne Nimbus, stiller nu den unge Officier sine Fordringer høiere end for, og samtidig med at han pretenderer at kunne springe over alle underordnede Coffardiofficierss Charger, læser man i Berlingske Tidende af 13de August Cadetchefens Bemærkninger, der vistnok end mere ville forringe det allerede ringe Haab, den unge Lieutenant endnu kunde have om at opnaae en Ansættelse i Coffardifarten.

Coffardifarten er den Basis hvorpaa den danske Orlogsfart er begrundet; den maa derfor skænktes det Hensyn den med Rette tilkommer, og Intet, mindst Opgaven om Cadetternes nautiske Uddannelse, maa stilles udenfor det, hvis man ønsker det atter skal

blibe lyst for Marinen. Skal det storte paa Noget i Uddannelsen under Cadetcarriren, da maa det heller være paa den theoretiske Deel end den nautiske-practiske, thi theoretiske Kundskaber kan Cadetten selv hjælpe paa efter at han er bleven Officier, men ikke paa Søfart, da det er en heel Deel lettere at skaffe sig en Bog til Afbenyttelse, end et Skib.

Hr. Capt. S. siger endvidere:

„Den engelske Kulfart skal efter Hr. —h— være den bedste Sømandsskole som gives. Dette kan være muligt og forekommer mig endog ret rimeligt, naar Taleren er om at uddanne Matroser, men at denne aldeles locale Fart skulde bringe udmærkede Commanderende tilveie, tvivler jeg paa. At Nelson, Duncan og flere kunne have havt Gavn af Matroser der vare opvoxede i denne Skole, er rimeligt, men at den skulde have leveret Befalingsmænd, eller at de selv igiennem den vare blevne, hvad de have været, betvivler jeg. De ikke sjældne Exempler vi have paa engelske Coffardicapitainers mindre gode Navigation og meget floddesløse Seilads tyde ikke paa, at de i nogen særlig Grad besidde den Dygtighed, man her i Landet pleier at forlange af Skibsførere, og det er min Mening, at vore Coffardicapitainers, skiondt de vel neppe have giennemgaaet den engelske Kulfart og høist 3—4 Gange om Aaret passere Kaategattet, staae over de Engelske i fornødt Navigation og paalidelig Seilads“.

Vi maa tillade os at bringe i Erindring, at vi i vor Recension over Commissions-Betænkningen, ei have indladt os paa andet end det reent Nautiske af Cadetdannelsen, uden Hensyn til Orlogsfaget, og at vi ikke have fremsat den engelske Kulfarts apprenticeship som et Mønster for vor Cadetdannelsesmaade, men som Mod sætning til den som den nu er, og vi have udtalt os saa tydeligt i begge disse Retninger, at man neppe med Lethed har kunnet misforstaae os. Vi valgte Kulfarten til Mod sætningen, deels fordi den ved sin regulære Læretid, som vor Coffardifart ikke har, er meer passende dertil end denne, deels ogsaa fordi vi i en tidligere Afhandling havde benyttet den til Sammenligning, da Taleren var om de ringere søfarende Classer. At vi uddrog en Passus af denne Afhandling, gjorde vi for at vise, at vi alt for længere Tid siden havde fundet, at den nautiske Dannelsesmaade her ikke var som den

burde være, og vi fremsatte den ikke for at bevirke at man skulde tro at Nogen kunde antage, at Nelson, Duncan og Flere vare udgaaede fra Kulfarten. Vi forandrede Intet i dette Uddrag, men bemærkede kun, at det var skrevet, da Taleren var om at rekrutere Marinens Officierer fra Corpsernes Underofficiers-Classer, altsaa, at det egentligen var fremsført vel i en lignende, men dog fra denne forskiellig Sag, og vi antog, at denne Bemærkning maatte være tilstrækkelig til at bevirke, at det ikke skulde blive hverken mistydet eller — misbrugt. If vore fremsatte Ord: „Men Kattegatssejladsen med sin Efteraars- og Vinterfart er for os hvad Kulfarten er for England“, kunne jo Alle see, at vi sætte vore Coffardimænd ved Siden af de engelske, og Hr. Capt. Suenson kunde derfor ogsaa gierne have båret saa galant at see det.

Hr. Capitainen siger, at Kulfarten nok kan danne dygtige Matroser, men ikke dygtige Skibsofficierer, men hvorfor, det beretter han ikke. Skibe, der ere i en levende Fart, baade Sommer og Vinter, og som seile over Søen med en meget lille*) Besætning, er den bedste Skole baade for Matroser og Skibsofficierer, da det der skal til for at skabe de Første, ogsaa er hvad der behøves for at danne de Sidste, naar Taleren, som her, alene er om Sømandsdygtighed. Om bord i et saadant Skib er Forskiellen imellem Styrmand og Matros ikke meget stor, og ikke saa stor som til Orlogs imellem

*) Der udfordres naturligviis langt meer Sømandsdygtighed, Paapasenhed og Udholdenhed for at fare over Søen med en lille end med en stor Besætning. Men man maa vel stielne imellem en Orlogsmands og en Coffardimands lille Besætning, da hiin omtrent er 8—10 Gange stærkere end denne. Naar derfor Hr. Capt. Suenson klager over at Cadetcorvetten kun har en lille Besætning, samtibig med at han vurderer Coffardimanden som Sømand saa ringe, er det dog ret interessant at vide, at Cadetflibets ringe Besætning er 80 til 90 Mand foruden Cadetter og Cadetlærlinge, hvormod en Coffardimand af samme Drægtighed ikke har meer end imellem 12 à 15 Mand, Capitain og Dreng iberegnet.

Lieutenant og Matros, men hiin ringe Forskiel kommer af at Matrosen staaer saa høit og ei af at Styrmanden staaer saa lavt, skiondt man rigtignok for det meste demmer omvendt, fordi Kul-farten er en smudsig Fart, der gjør, at Alle, som seile i den, gaae og maae gaae i meget snabsede Klæder. „Kiid flaber Heste, Klæder Folk“ siger et gammelt Ordsprog, hvorefter vi ere tilbøielige til at tro, at hvis en Kulcapitain, paa hvem Cadetchefen kaster saa megen Brag, blev affæbet, vasket og iført pæne Klæder, kunde det være, at samme Chef endda ei vilde synes saa ilde om ham, især naar han erindrede sig, at denne Collierskipper netop havde og maaflæe i længere Tid havde haft en Commando, „hvorved Erfaringen kommer Haand over Haand“, og det ganske anderledes, end ved f. Ex. at fiøre med et Dampskib imellem Kiøbenhavn og Kiel.

At engelske Skibsførere skulde lægge mindre Dygtighed for Dagen end vore egne og andre Nationers, betvivle vi. Det er temmelig naturligt, at et større Antal engelske Skibe have Haveri imellem Mar og Dag end andre Nationer, da Skibsantallet er langt større i England end i noget andet Land. Heller ikke maa det oversees, at engelske Skibsførere altid, frem for andre, ere iforhaanden med at benytte Tid og Leilighed, som kommer af, at ingen meer end den engelske Kiøbmand vurderer Tiden. Tre Skibe opstoppede for Modvind eller Storm paa en eller anden Ankerplads, er Engelsen strax paaferde med at benytte den mindste Fordeel af Binden, naar der kun er Mulighed af Udsigt til at opnaae noget, og næsten altid er det Tilfældet, at naar de opstoppede Skibe begynde at røre sig, komme Engelskmændene først under Seil. Er der Mulighed for at vinde noget ved at knibe klos under Land, da kan man søge de engelske Skibe der, imedens andre som oftest foretrække den længere, men sikrere Route til søs. Engelsen lader staae til og exponerer sit Skib meer end andre, ikke af Ukyndighed eller Skiodesløshed, men fordi han vil vinde ved at vove, da han veed, at Tid vundet paa en Reise ofte bringer ham til godt Marked for Ladningen. At nogle Seil og Stænger gaae tabt og ulykkelige Tilfælde kunne indtræffe ved at følge dette Prin-

cip, kan gierne være, men — da den engelske Assurance, ved Siden af at kiende sin egen Interesse, er liberal og Kiøbmanden kun holder Skibe i Fart for at tjene Penge, er det naturligt at denne never mind practice bestaaer, thi — den betaler sig.

Hr. Capt. Suenzon slutter sin Kulfarts Tale med disse Ord:

„Man vil tilgive mig disse Vinier, der efter min Formening egentlig er Sagen uevdkommende; men det forundrede mig saameget at see den engelske Kulfart fremhævet ved at omtale Uddannelsen af danske Soofficierer, at jeg ikke kunde gaae den aldeles forbi“.

Vi tilgive Heklas modige Chef ikke alene disse Cadetchevens Vinier om Kulfarten, men ogsaa den hele Artikel i Berlingske Tidende.

Vi have opfyldt vort Løfte at besvare Hr. Capitain Suenzons Bemærkninger i Berlingske Tidende af 13de August og kunne nu lægge Pennen.

Finder vor ædle Modstander, at vi have en fordeelagtigere Stilling i denne Discussion end han, idet vi under et valgt Mærke svare ham, der, under Navn og Stilling, har tiltalt os, maa det vel mærkes, at vi følge den Regel vi ansee for den eneste rigtige i en offentlig Discussion: ei at navngive sig, for at ikke Navn, Stilling eller Forhold skulle komme i Betragtning der hvor kun Grunde skulle have Bægt; men skjøndt vi vel saaledes have stillet os med luffet Visir imod en Modstander med aabent, føre vi dog et Skjoldmærke, der neppe er ukiendt af vore Naabenbrødre.

August 1851.

—h—

Om Ordningen af Udgangen til at blive Søofficier.

Det vi anerkjende den Nøiagtighed hvormed de to Forslag angaaende Ordningen af Udgangen til at blive Søofficier ere blevne udarbejdede af den desangaaende under 8de October f. A. allernaadigst nedsatte Commission, kunne vi ikke undlade, efter Evne her at fremsætte nogle Indvendinger imod det første af disse Forslag, der omhandler Antagelsen ved Akademiet af Individuer i en Alder fra $14\frac{1}{2}$ til $16\frac{1}{2}$ Aar. Denne Alder foretrække vi nemlig for Antagelsen i en yngre Alder, naar den Fordring, vi senere ville fremkomme med, bliver fyldestgjort, inden der gives Tilladelse til at den Paa-giældende underkaster sig Udgangsprøven.

Foreløbig maae vi dog udtale, at vi ikke ere enige i at anerkjende den absolute Nødvendighed af medfødt Talent for Enhver der vil være Søofficier, men vi tænke os de nødvendige Anlæg for Standen pleiede ved Opdragelsen, og forudsætte kun for Drengen i den tidlige Alder en Lyst til at færdes paa Vandet og til at giøre sig fortrolig dermed, for en Deel vækket ved allerede som Barn at have hørt Sølibet omtale, ved at bo i Nærheden af Havet, ved at giøre sig fortrolig dermed i sine Lege, ved at see Slægtninge og Bekjendte færdes derpaa. Dette maa, efter vor Mening, være Forældres eneste Mettesnor i at bestemme deres Sønner til Søofficiersstanden, thi denne Lyst opfostrer Anlægget allerede hos Barnet, og Talentet vijer sig kun engang imellem. Alle ere de derimod begavede med Taalmodighed og Rolighed, disse for Danske særegne Dyder, der giøre det saa let at danne Sømand af dem. At opdage hiin Lyst til Søen er Forældrenes Sag, men Akademiet maa fordrø, at Aspiranterne, inden de i indskrives til Examen, have været tilføes med et Seilskib i f. Ex. et halvt Aars Tid, for at de kunne have faaet en Forsmag paa Sølibet, være mere berettigede til at udtale deres Lyst til Søen og befrie

Cadetstibet for at blive et Probetib for Subjecter, der maaskee ere aldeles ubrugelige for Søofficiersstanden. Mod denne Fordring finde vi i Commissionens Forslag ingen Grunde, undtagen for saavidt det kunde kaldes en „særlig Forberedning“, medens vi see det optaget i Forslagets § 3 som Noget der ved Anmeldelsen skal gives Oplysning om. Naar en Dreng fra Barn af altid i sine Lege har følt sig hentrucken til Vandet, har tumlet sig i Stibenes Reisninger, har moret sig med at ro eller seile, da udtale Forældrene, at Drengen har Lyst til Søen og kunne da enten vælge Orlogs- eller Goffardimarinen. Men i begge Tilfælde er en Sætour nødvendig for Drengen, og vi ansee det som Noget der følger af sig selv, at naar en Dreng ikke har opnaaet at blive Søcadet, paa Grund af den store Concurrence, da maa han have Lyst til Goffardifarten, thi da at prøve paa at lade ham blive Landcadet eller Landmand bliver altid — kun en Udvei.

I en Realskole faaer nu Drengen en god Underviisning i Forening med Andre der ogsaa skulle være Fagmænd, og han lære nu ogsaa her Lydighed og Orden nødvendige for alle Mennesker, men især for dem der skulle færdes paa Søen. I en Alder af fra $14\frac{1}{2}$ til $16\frac{1}{2}$ Aar, regnet efter Calenderaaret, maa hans Realdannelse slutes, for at han i en theoretisk og practisk Skole og Optræningsanstalt kan uddannes til Søofficier, dog maa $16\frac{1}{2}$ Aars Alderen da ogsaa være det Allerseneste, thi efter det for en 3—4 Aar siden foretagne Prøvetogt maa han nu have meer end tilstrækkelig Selvbevidsthed til at kunne udtale sin Lyst til Søen. I denne Alder skeer derfor Anmeldelsen til Akademiet, og efter Indberetning til Ministeriet bestemmer nu Dette hvorvidt Afgangsprøven iland kan tilstedes den Anmeldte.

I Henseende til Charactererne ved denne Prøve finde vi det fastsatte Minimum af 1 for Dansk, Historie, Mathematik og Geographi at være for lavt, og foreslaae det ansat til 2 i Dansk og Mathematik og til 1.5 for de to andre Fag.

Vi kunne ikke stemme overeens med Commissionen i at ansee Gymnastik og Svømning for at være af saa ringe Værd, at der

ved Udgangsprøven ikke skulle gives Characterer derfor og at disse ikke skulle have Indflydelse, thi Fermhed deri betegner dog altid en Livlighed og Mæsthed hvortil det vel er værdt at lægge Mærke.

I Henseende til Prøven ombord i Cadetsskibet finde vi det ikke tilstrækkeligt, at alene hans „Anlæg for Standen“ undersøges, thi hvorvel det er godt, at han med Lethed kan komme tilrette med de eiendommelige Forhold Skibet medfører, uden Utilfredshed kan finde sig i dets Savn, kan vænne sig til dets Besværligheder og Farer, viser Mæsthed, Livlighed og Tegn til Mod og Landsnær-værelse, samt er fremmed for Forvirring, saa er dog Næmheden til at lære Begyndelsesgrundene i Sømandskab, nemlig Benævnelsen paa Skibets, Rejsningens og Seilenes forskellige Dele, Seilenes Tilfætning og Bjergning, samt Theorien for at vende med et Skib af saamegen Vigtighed, at vi foreslaae at bestemme en Examen heri, den saakaldte „Aufseramen“, som en absolut Nødvendighed for den der skal bestaae Prøven ombord. Vanskeligheden i at bestemme de medtagne Aspiranters Anlæg for Standen ved et 4 Maaneders Togt faaer derved en Understøttelse, der neppe er at forkaeste, og Næmheden til at lære disse Begyndelsesgrunde er saavidt forskiellig fra Dygtighed i Videnskaberne prøvede i Land, at der fra Dygtighed i det Ene ikke kan udledes Noget til Lærenæmheden i det Andet. Enhver Underviisning synes ogsaa at fordre, at der gives Nede for det Lærte. De Characterer som Skibsofficererne ugentlig skulle indgive til Chefen over disse Aspiranter burde ogsaa tages tilfølg, thi foruden at det er en „Garanti for det Offentlige“, er det ogsaa et godt Middel til at finde det rette Medium ved Enden af Tøgtet. — Vi have ikke kunnet finde, om det er Commissionens Mening, at den Aspirant, der medtages paa Prøvetogtet, foruden Halvdelen af Kostpengene, ogsaa skal betale for Underviisningen; men skal dette være Tilfældet, da bliver Udgiften for de 4 Maane=der circa 70 Rbd.

Omprøve, efterat en Aspirant har været med paa et Cadetsskibstogt, men ikke er bleven antagen til Søcadet, bør ikke finde

Sted, thi her er dog altid den „fiellige Grund til at nægte det“: at der er viist Mangler, hvorpaa neppe bødes ved at forsøge Lykken engang endnu, medens det unge Menneſke, ved at gaae over i de „Søfarendes Række“, maaſkee lettere ved de bestemte Søtogter vil blive mere hjemme ombord og forsøge sine „Anlæg for Standen“. Hele denne Udgang for Søfarende bliver i det Hele neppe benyttet uden at de ere opdragne med særdeles Hensyn til at blive Søcadetter; naar nemlig enten en Goffardicapitain ved Hjælp af en yngre Søofficier eller og en ældre Officier som Fører af et Goffardiskib vil danne Aspiranten dertil. I alle Tilfælde bør da Dennes Udgangsprøve være lig Cadetternes Udgangsprøve saa at han kan komme frem med sine Jevnaldrende. Bestaaer han ikke Prøven, kan han dog derved maaſkee have taget Styrmandsexamen og Akademiet har da derved, rigtignok kun indirecte, hidraget til Søfarendes forøgede Dannelse. Ved Prøven ombord i Cadetſkibet finde vi det, af samme Grund som tidligere, nødvendigt, at der tages Hensyn til en Rahytsprøve for at bestemme den indbyrdes Concurrence, iſtedetfor at en ſaadan Prøve, efter Comiſſionens Forſlag, efterat Aspiranterne ere antagne til Søcadetter, ſkal bestemme i hvilken Claſſe tilføes de ſkulle ſættes. Omprøve bør her finde Sted ved Udgangsprøven iland, ligesom i 15½ Aars Alderen, men ikke ved Prøven ombord.

Den foreſlaaede Ombytning af Ordet „Akademi“ med „Drøſegſkole“ finde vi mindre hensigtsmæssig, thi, foruden at det ſkal være en Underviisningsanstalt, er det dog idetmindſte ligesaa nødvendigt at det ſom hidtil bliver en Opdragelſeſanstalt, hvor der ved Strengheſed, ligefra Chefen til Cadetofficiererne, Lærerne og Cadetterne, ſkal bibringes Cadetterne det militaire Snit og hvor desuden ikke alene Fornuften, men tillige Villien ſkal dannes og de modſtræbende Ytringer i diſſes Indre neddæmpes; hvor det indprentes Cadetten, at Pligten altid maa være Drivſjælden i hans Handlinger, og at Opfyldelſen af denne og ikke Forventningen om Være og Hæder vil danne ham til Sømand. „Taalmodig og rolig maa han kunne møde Beſværlighederne og Farerne ved ſit Kalb, Dag og

ikke tænkes, idetmindste ikke saaledes at det er bedre end at lade dem blive hjemme; det vil være endnu mere forkasteligt end at udscommandere mange Officierer med de andre Orlogsskibe, hvor de mange Befalende, paa hvilke intet Ansvar hviler, komme til at gaae omkring som Børn med Faldhætte. Den Ene kommer til at stole paa den Anden, de behøve ikke at anstrenge deres Sjælskræfter, og disses Uddannelse er dog netop Dvælsesstogtets første Formaal; ja, naar det kniber og Faldhatten aftages, da ville de vikle, og altid ville de have en urigtig og høist skadelig Forestilling om hvad der i Krigstid indtræffer, hvor netop det ringe Antal af Befalende haardest trykker Tjenesten.*) Vi ere fuldkommen enige i at det fornemmelig er i de første Aar at den yngre Officier skal til Orlog, thi naar han ved Afgangen fra Akademiet slipper ud af de militære Bånd, styrter han undertiden hovedkulds ud i Livet og spiller gierne længere Tid inden han kommer til at indse, at den erholdte Opdragelse kun skal danne en Grundvold for ham, kun er**) en Opfordring til ufortrøden at vedblive med at indsamle Kundskaber, der senere kunne komme Naadsnærheden tilgode; til ved fortsat Tænkning at øve sig i at gjøre Combinationer og giennemskue Ideernes Række, saa at han forbereder sig til den hurtige Opfattelse og Tankecombinationen man kalder „Bliffet“; ja, at han endvidere erindrer, at Anlæg kun udretter Lidet, uden Praxis og boglært Kundskab. Om bord i en dansk Orlogsmænd har han at lære Praxis og faae Beviser for de Grundsætninger han har lært paa Akademiet. Ved Afgangen derfra er han forud indtagen i enhver ældre Officier, har Tillid til ham, og denne Tillid kun underholdes

*) Denne Erfaring kunne vi tage til Indtægt fra Sverrig, hvor det har været prøvet i mange Aar, og hvor Ovenstaaende er yttret i den svenske Marineminister Grev Platens Forslag angaaende den svenske Marines Organisation.

**) Commandeur Daplerup i en Afhandling i Archiv for Søværnet for 1842.

ved at han stilles under den Eldres Commando. Man bliver ikke Søofficier ved i de første Aar at ansættes paa Holmene, og see Skibene ligge i Flaadens Leie med Tag over Hovedet som Exemplarer af Noahs Ark, og vænne sig til det mere magelige Liv iland; men man har Udsigter til at blive det, naar Staten ved fornødne Pengemidler søger at holde Staten i samme Øvelse som i de sidste 18 Aar; naar, ved Bibeholdelsen af den hele Lønning, Officiererne opmuntres til at hente Øvelse i Søfart, og naar de efter Myndighedsalderen ved Stipendier opmuntres til at søge fremmed Tjeneste. Den aarlige Udgang fra Akademiet er ikke saa stor, at Landet ikke skulde være istand til at have saamange Orlogsskibe ude, at de unge Officierer i de første to Aar altid kunne være tilsvæ.

Vi ville derfor ønske, at Rigsdagen nu vilde give det samme Bidrag til Marinens Budget, som Gnevoldskongerne i de sidste 18 Aar have givet; ja, gid den med kyndig Haand vilde vide at anvende og bevare det kostbare Materiale hvorafl Flaaden bestaar, saa at Landet engang i Tiden ikke maatte komme til at fortryde den store Sparommelighed og græmme sig over de flette Menter.

September 1851.

R—I.

Sølieutenants-Selskabet af 1784.

Paa den ædle Henrik Gerners Tilskyndelse, stiftedes i Aaret 1784 Sølieutenants-Selskabet, der satte sig det Formaal, at udbrede nautisk Oplysning iblandt sine Medlemmer. Dette Selskab, der har bestaaet i 67 Aar, ukiendt af Verden, og kun lidet kiendt af Marinens Herrer Officierer udenfor Selskabet, har i de sidste 10 Aar kun bestaaet af Mavn, og det maatte næsten ansees som opløst, efterat dets Medlemmer, under den almindelige Begjæstring i Aarts 1848, havde med dets hele Capital, 1300 Rbd.

i lgl. Obligationer, bidraget til Anskaffelsen af Dampskibet *Walde-*
mar. Dog — flere Medlemmer fandt sidste Vinter, at Tiden til
 ny Virksomhed for Selskabet kunde være kommen, efterat Danmark
 med en ny Statsforfatning havde faaet Fred, og forsaavidt syntes
 ogsaa Interessens for Selskabet gienfødt, som de ugentlige Forsam-
 linger begyndte. Men denne Interesse var kun en kortvarig Op-
 brusning, og det var umiskienkelig, at uagtet Forsamlingerne
 vedbleve i Løbet af Vinteren, var Iveren for Selskabet ikke synderlig
 stor, hvilket kunde stignes, deels af det ringe Antal Medlemmer
 der mødte i Forsamlingerne, og deels deraf, at kun een Officier,
 under Forsamlingstiden, indgik som Medlem i Selskabet.

Grunden til denne Selskabets stagnerende Tilstand, der under
 de sidste Forsamlinger flere Gange kom under Discussion, tør vel
 antages at ligge, deels i Officierernes Mangel paa sand Interesse
 for det, deels i, at det i sin Form ikke ganske svarer til Tidens
 Fordringer. At det imidlertid ikke derfor burde gaae sin Opløs-
 ning imøde, men tvertimod netop nu, under en forandret Organi-
 sation vil kunne virke og være til positiv Nytte for Søetaten, derom
 ere vi, og Flere med os, inderlig overbeviste.

Følgende korte Fremstilling, samt et Uddrag af Sølieutenants-
 Selskabets baade ældre og yngre Love, vi tillade os at meddele, *)
 vil formeentlig være tilstrækkeligt til at sætte Læseren i stand til
 fuldelig at burdere dets Væsen og Virksomhed, samt hvad man tør
 vente sig af det nu og i Fremtiden.

Sølieutenants-Selskabet stiftedes i 1784 efter Henrik Berners
 Tilskyndelse, af flere yngre Officierer i Staten, navnlig af da værende
 Lieutenant Sneedorff, der i Maret 1824 døde som Contre-Admiral
 og Chef for Søcadet - Corpsen, og det satte sig det Formaal: ind-

*) Idet vi udføre dette, opfylder vi tillige et Pærv, vi paatog os i
 en af de sidste Forsamlinger i dette Foraar, da et Medlem foreslog
 at gjøre dette „Archiv“ Læseren naiere bekendt med Sølieutenants-
 Selskabet, og alle tilstedeværende Medlemmer vare enige med For-
 slagstilleren.

byrdes blandt dets ordentlige Medlemmer, at udbrede de Kundskaber, som kunde nytte den danske Søofficier.

Selskabet fik sit Navn af, at kun Lieutenanter kunde indtræde og at kun Lieutenanter og de ældre Officierer, der ikke havde meldt sig over som ældre Medlemmer, kunde være Embedsmænd, incl. Formand i Selskabet.

Nr. 1 af Lovene fra 1784, lyder saaledes:

Selskabets Formaal er, indbyrdes iblandt dets ordentlige Medlemmer, at udbrede ved fælleds Hjælp alle de Kundskaber, hvilke kunde nytte den danske Søofficier.

Sømandskabet, Styrmands-Kunsten, Søartilleriet, Evolutionen, Constructionen, den skandinaviske Hydrographi, blive især de Videnskaber, hvilke Selskabet saavel practisk som theoretisk agter at dyrke.

Dog vil Selskabet ei binde sig alene hertil, men alt det der paa nogen Maade kunde fremme dets Hensigt, f. Ex. Beskrivelse over Sømagternes saavel positive som relative Styrke, Constitution og Drift; Beretninger om en eller anden god Søkrigs-Handling, Anmeldelser om nye Opfindelser eller indførte Skikke, Orlogsvæsenet vedkommende; men det vil i disse Sager see meget paa Nuthencitet.

Nr. 1. Dette Lovsted, efter Revisionen i 1839, lyder saaledes:

Selskabets Formaal er: indbyrdes iblandt dets ordentlige Medlemmer, at udbrede de Kundskaber, som kunne nytte den danske Søofficier.

Sømandskab, Styrmandskunst, Søartilleri, Evolution, Construction, den skandinaviske Hydrographi, blive især de Videnskaber, hvilke Selskabet agter at gjøre til Gienstand for sin Virken.

Dog vil Selskabet ei binde sig alene hertil; men alt det, der paa nogen Maade kan fremme dets Hensigt, f. Ex. Beskrivelser over Sømagternes saavel positive som relative Styrke, Organisation og Activitet, Beretning om en eller anden god Søkrigs-handling,

Anmeldelser om nye Opfindelser eller nye indførte Skikke, Orlogs-væsnets vedkommende o. s. v., vil være Selskabet velkomment.

Art. 2 af de ældre Love.

a) Alle i dansk Orlogstjeneste staaende Solieutenanter kunne blive ordentlige Medlemmer af Selskabet.

Naar Nogen henvender sig til et af Selskabets Medlemmer med det Ønske, at indgaae i det, skal samme Medlem forevise ham Selskabets Love, under Tausheds-Forpligtelse, ifald han efter denne Giennemlæsning ikke skulde ville indgaae; ønsker han derimod at indgaae, indgiver han derom en skriftlig Begiering til Selskabet, i hvilken han melder, at han har læst dets Love, da han af Formanden anmeldes til Paastemning om 8 Dage, samt anføres paa Listen, der til Medlemmernes Estersyn skal hænge i Forsamlings-salen, med Forslagets Datum og de Foreslaaendes Navne.

Hver anden Arbeids-Forsamling, kan et ordentlig Medlem indstemmes.

Indstemningen af nye Medlemmer skeer saaledes: *) Først stemmes skriftlig af hvert Medlem, indtil en af de Foreslaagne faaar de fleste Stemmer; skulde Nogen ved denne Stemning faae $\frac{2}{3}$ Stemmer for sig, er han antaget, hvis ikke, stemmes med Ja og Nei paa den som har faaet de fleste Stemmer, og skal han da ligeledes have $\frac{2}{3}$ Stemmer for sig, for at være antaget.

Saa snart et Medlem er indstemmet, har han strax Udgang i Selskabet, dog kan han ei tage Deel i Stemningen, forestaae noget af Selskabets Embeder, eller være Medlem af nogen Commission, førend han har indgivet en Afhandling.

Naar et Medlem bortreiser, melder han det skriftlig til Sel-

*) Der maa fra Begyndelsen af, da Selskabet constituerede sig, have været en Bestemmelse for, hvor stort Medlemmernes Antal maatte være, men de ældre Love nævne ikke dette Tal. Senere Love bestemme, at Selskabet ei maa have flere ordentlige Medlemmer, end $\frac{1}{2}$ af det Antal Lieutenanter, der ere i Staten.

Nye Love limitere altsedes ikke Antallet af Medlemmerne.

skabet, samt sender Contingent for saamange Maaneder, som han venter at blive fraværende, eller et andet Medlem skriftlig forbinder sig til at betale for ham ved Forsaldstiderne, forsemmer han dette, ansees han som den, der har forsemt i saa lang Tid, dog uden at Bøderne stige.

Contingenterne skulle betales 8 Dage i det seneste efter de ere forfaldne, under 8 § Bøde.

Alle Bøder skulle betales i det seneste 8 Dage efter de ere afsagte. Skulde Nogen, 4 Uger efter de 8 Dage ere udløbne, ikke betale, ophøre vel Bøderne med samt deres Stigning, men han kan da ei komme i Selskabet, eller paa anden Maade tage Deel i det, og han ansees da, uagtet hans Contingent dreier, som den der ikke er i Selskabet, indtil han med den fulde Betaling af Bøder og Contingent har indfundet sig, da han 8 Dage efter dette er meldt Forsamlingen, atter indtræder i sine Retligheder.

b) Alle ordentlige Medlemmer skulle være forbundne at levere Afhandlinger efter den af Lov-Commissionen underskrevne, og af Selskabet autoriserede Liste, imod at de blive advarede 8 Uger iforveien, eller i det Sted bidrage 2 Rbd. til Selskabets Kasse.

Disse Afhandlinger skulle være originale, skrevne paa Dansk over en Materie, henhørende under § 1, og ei ringere end et Ark stort.

Naar Nogen, som har meldt sig til at levere Afhandling, undlader at indgive den til bestemt Tid, bøder han 1 Rbd. foruden Bidraget til Kassen. Er han formedelsf Sygdom eller kongelig Tjeneste bleven hindret, anmelder han saadant Selskabet, som da ved de fleste Stemmer afgjør om han skal befries fra Bøde og Bidrag.

Indtrædende Medlemmer kunne ei, omendskiøndt de bidrage til Kassen, istedetfor at indlevere deres første Afhandling, erhverve sig Stemmeret og Ret til at være Embedsmand.

Selskabets ordentlige Medlemmer skulle indeles i visse Noder til at kritisere de indkomne Afhandlinger.

Enhver Afhandling henvises efter Tour til en vis Node, hvis Medlemmer ere forbundne til at kritisere den under 1 Mk. Bøde.

Tiorten Dage efter Afhandlingen er kritiseret og bleven Forfatteren tilsendt, besvarer han Kritikerne, hvorved da ethvert Medlem har Ret til mundtlig at give sin Mening tilkiende. Over de tvivlsomme Punkter, hvor Forfatteren og Recensenterne ere uenige, deciderer Selskabet ved Stemning.

Da Hensigten med Kritikerne er, baade at øve hinanden i at dømme, saavel om Arbeidets Plan, som dets Udførelse, samt tillige, ved siden at nytte disse forskellige Domme, at give Afhandlingen den muligste Fuldkommenhed, saa skulle de kortelig indeholde enhver Mening om Arbeidet, hvad han synes kunde forandres, borttages eller burde tilføjes, og skal det være en bellig Pligt, som paaligger ethvert Selskabet elskende Medlem, at han noie vogter sig for alle de Udtryk, som endog kun have Stin af Bitterhed, Angreb mod Personer, Spodskhed eller Myndighed, men Sproget i disse Kritiker, bør til alle Tider forlynde, at det er Brødre, som venstabeligen og ærligen meddele hinanden Raad til fælleds Oplysning og Gavn.

Ethvert Medlem kan indgive Selskabet skriftlige Spørgsmaal til Oplosning, i Materier henhørende til Orlogsvæsenet.

Selskabets Medlemmer ere alle indbudne til at besvare saadanne Spørgsmaal. Naar Svaret har de Egenskaber, at det kan gielde for en Afhandling, hænger det af Forfatteren, om han vil det skal gielde derfor.

Saasom det er en af Selskabets første og ypperste Hensigter, at gavne hinanden indbyrdes, saa bliver det en Pligt, som paaligger hvert Medlem, med de Ideer eller Kundskaber han kunde have i Besynderlighed, eller klarere end en anden hans Brøder, utilbageholdende og ufortrøden at tiene ham, og da Selskabet bør udgjøre saadant et Hele, eller at tale lignelsesviis, eet Legeme, saa kan det ei være tient med, at enkelte Lemmer af det have visse Fordele, naar de andre mangle dem, derfor bør i Samtalerne al Breidelse af Uvidenhed, al Forundring over den Kundskabs- eller den Idees-Mangel hos een eller anden være langt borte; men enhver oprigtigt Medlem, bør giøre Udgangen til hans Kundskaber let for de Spørgende, og med Beskedenhed og al mulig Fuldstændighed

og Aledobnbed meddele Alt hvad han veed i den Sag han søger, og bør Formanden især vaage over, at denne Kundskab opphiælpende Geist bestandig vedligeholdes i Selskabet, uden mindste Hinder af Alder, Rang eller andre Selskabet uvedkommende Aarsager.

c) Omendstiondt det er Selskabets Hensigt, og henhører til det Ligheds-Princip paa hvilket det er bygget, at dets ordentlige Medlemmer skulle være Lieutenanter, saa hænger det dog af de ordentlige Medlemmer, som overgaar til en høiere Grad i Staten end Lieutenant, enten at forblive saalænge ordentlige Medlemmer i Selskabet, som de maatte ønske det, eller og strax eller siden at overgaar til at være dets „ældre Medlemmer“, hvilket de da skriftlig anmelde det.

Selskabets ældre Medlemmer ere fri for alle Selskabets Forretninger.

Nr. 2. Tilsvarende Love i 1839.

a) Enhver i dansk Orlogstjeneste staaende Lieutenant kan blive ordentligt Medlem af Selskabet.

Naar en Lieutenant ønsker at indgaar i Selskabet, indgiver han derom en skriftlig Begiering, i hvilken han anmelder at have læst dets Love. Efter at denne Begiering er oplæst for Forsamlingen, ansees han for Medlem. Han vil derom blive underrettet, og har da strax Afgang til Selskabet.

b) Ethvert ordentligt Medlem bør ansee det som en Pligt, han med Fornøielse opfylder, at bidrage til Opnaaelsen af Selskabets Formaal, ved at meddele skriftlig eller mundtlig sine Erfaringer og Tanker om Gienstande henhørende under det i § 1 Fremfatte.

De ordentlige Medlemmer indbydes til at levere Afhandlinger over Emner henhørende under § 1, skrevne paa Dansk, og ei mindre end eet Ark. Afhandlingerne skulle enten være originale, eller, om Kilderne til dem ere hentede andetsteds fra, idetmindste være en fri Bearbejdelse. Endvidere indbydes de ordentlige Medlemmer til at oplæse Oversættelser eller Noticer af et eller andet

interessant Værk, Orlogsfaget vedkommende, samt til at fremsætte Ideen til Discussion.

De ordentlige Medlemmer anmodes om, efter endt Togt, at oplæse Beretning om de interessanteste Tilfælde og Hændelser paa Reisen. Af dem, der have været i fremmed Tjeneste eller i Gøsfardisarten, ventes lignende Meddelelser. De, hvis Stilling tillader noiere Kiendskab til Administrationen af, eller Arbejderne ved, det kongelige Værst, anmodes om, ved Nytaar, at forelæse Beretning om de vigtigste Forandringer der have fundet Sted ved deres respective Fag.

Naar de frivillige Bidrag ei ere tilstrækkelige, afgjør Selskabet ved Stemning, om det desuagtet ønsker Afhandlinger indgivne. Det paaligger da ethvert ordentligt Medlem, efter foregaaende Tilfigelse, at indgive en saadan. Paa samme Maade kan det paalægges dem efter Tour at oplæse Noget, hørende under § 1. Dog ere de tiltrædende Medlemmer fritagne de 2 første Aar.

Selskabets ordentlige Medlemmer inddeles i Noder til at kritisere de indkomne Afhandlinger. Ethvert Stykke eller enhver Afhandling henvises efter Tour til en vis Node.

De Medlemmer, som udenfor Noden maatte tilbyde sig at kritisere en Afhandling, faae den til Circulation paa samme Maade.

Senest 14 Dage efterat Afhandlingen er Forfatteren tilstillet besvarer han Kritikerne. Kunne Forfatteren og den Kritiserende ei blive enige, afgjør Selskabet, om denne Sidste skal frasalde sin Paastand, eller om den skal vedfoies Afhandlingen i Margine, eller som et Tillæg. 14 Dage efterat Kritikerne ere besvarede indleverer Forfatteren sin Afhandling, rettet efter disse. Er en Afhandling bleven 2 Aar gammel, uden at være kritiseret, kan dette efter Selskabets derom afgivne Mening forbigaaes.

Da Hensigten med Kritikerne er: saavel at øve hinanden i at dømme om Arbejdets Plan og dets Udførelse, som ogsaa, ved fiden at benytte disse forskellige Domme, at give Stykket større Fuldkommenhed, saa skulle de indeholde Enhvers Mening om Ar-

beidet, hvad han synes der burde forandres, udslettes eller tilføies. Derfor er det en Pligt, som paaligger ethvert Selskabet elskende Medlem, at han nøie vogter sig for alle Udtryk, der endog kun have Skin af Bitterhed, Angreb paa Personer, Spodskhed eller Myndighed. Orthographiske Feil berøres ikke, naar Meningen ei ved dem bliver utydelig.

I Forsamlingen fremsættes og diskuteres Spørgsmaal. Indleverer et Medlem sit Spørgsmaal anonymt, oplæses det i næste Forsamling for Selskabet, som dernæst afgjør om det skal indføres i Protocollen.

Selskabets Medlemmer ere alle indbudne til at besvare de skriftlige Spørgsmaal. Naar Svaret har de Egenskaber, at det kan gielde for en Afhandling, afhænger det af Forsfatteren at indlevere det som saadan.

Selskabets Formaal kan kun opnaaes ved at alle dets Medlemmer arbejde for det efter Evne, med Velvillie og Lyst. Det forventes saaledes, at ethvert Medlem stadigt møder i Forsamlingerne; med Nædebonhed giver Oplysning i de Ting hvorom han spørges; med Bækheden viser tilrette, naar Ideer eller Begreber fremsættes, som han anseer urigtige, og lader ethvert Udtryk af Forundring over formeentlig Uvidenhed, eller al Spot være borte. Sprog og Tone bør vise, at det er Venner, der med fælleds Hjælp stræbe til et høit og ædelt Maal, som de kun ved Samdrægtighed og forenede Kræfter kunne naae.

I Selskabets Forsamlinger ere alle Medlemmer lige, saaledes at ethvert Hensyn til Rang eller Stilling udenfor Selskabet bortfalder.

c) Omendstikøndt det er Selskabets Hensigt, og henhører til det Lighedsprincip, hvorpaa det er bygget, at alle dets ordentlige Medlemmer skulle være Lieutenanter, kan dog Enhver vedblive at være ordentligt Medlem, saalænge han henhører til Søetaten.

Naar en Lieutenant, som er ordentligt Medlem, avancerer til højere Grad i Staten, kan han overgaae til ældre Medlem, hvilket

han da melder Selskabet; dog maa et saadant Medlem forinden have leveret en kritiseret Afhandling.

Selskabets ældre Medlemmer ere frie for alle Forretninger. Deres Nærværelse i Forsamlingerne vil være Selskabet behagelig, saameget mere som det ønskes, at de tage Deel i alle Discussionerne, og nu og da i Arbejderne. Deres Afhandlinger kritiseres ikke uden Forfatterens Ønske.

Nr. 3. Ældre Lov.

Tausshed om alt det der angaaer Selskabet skal være alvorlig paalagt hvert Medlem. Skulde nogen af Medlemmerne erfare, at, uagtet denne Artikel i Lovene, een eller anden foretog sig at fortælle i Publicum, hvad der skete i Selskabet, eller foreviste Uvedkommende Selskabets Love, Afhandlinger, Kritiker o. s. v., da skal det være ham paalagt som en Pligt, under Selskabets Ugunst, at anmelde det for Formanden, der første Gang uden Navn giver det Medlem offentlig Advarsel i Forsamlingen; anden Gang sætter ham i 2 Rbd. Bøde, og tredje Gang udelukker ham af Selskabet uden videre Stemme.

Nr. 3. Tilsvarende Lov i 1839.

Intet Medlem maa forevise Uvedkommende Selskabets Afhandlinger, Kritiker o. s. v. Hvo som overtræder denne Bestemmelse, ansees for i høi Grad at krænke de enkelte Medlemmers Rettigheder.

Nr. 4. Ældre Lov.

Selskabet forjamler sig een Gang om Ugen.

Ingen Forsamling maa vare længere end i 2 Timer.

Forsamlingerne sættes alle Kl. 4 præcise om Eftermiddagen, da alle ordentlige Medlemmer skulle være tilstede; hvo som kommer efter Forsamlingen er sat, eller gaaer inden den bliver hævet, bøder 4 ß; hvo som forsømmer, bøder 8 ß for hver Gang.

Det Medlem ansees for at have forsvmt, der ei ved Sygdom, kongelig uopsættelig Tjeneste, eller saa vigtigt Forfald, som Mængden

af Selskabet maatte finde gyldigt, har været forhindret, hvilket alt han dog skriftlig tilmelder Selskabet; sender Nogen skriftlig, men ulovlig Undskyldning, bøder han 4 fl .

Nr. 4. Samme Lov i 1839.

Selskabet forsamler sig een Gang om Ugen.

Forsamlingerne sættes alle Kl. 5 præcise.

Ingen Forsamling maa vare længere end 2 Timer.

Naar et Medlem ikke møder, ansees han for at have forsvæmt *); medmindre han ved Sygdom, uopsættelig kongelig Tjeneste, eller andet vigtigt Forfald, har været forhindret, hvilket tilmeldes Selskabet, naar det ikke er Tjeneste, som har staaet i Varolen.

(Bøderne ere siden 1839 afflaffede.)

Nr. 4. Eldre Lov.

Selskabets Embedsmænd ere: en Formand, en Bifformand, en Huusholder, en Bogholder og en Archivar; disse omstifte og vælges ved de fleste Stemmer paa den overordentlige Forsamling ved Vintermødernes Begyndelse.

Formandens Pligter i Almindelighed ere: at vaage over al Orden og Skik i Selskabet, saavel i Henseende til Forretningerne som Lovenes Holdelse, paasee og paatale hvor han seer nogen Uorden indsniger sig, samt haandhæve hver enkelt Medlems, saavelsom hele Selskabets Rettigheder.

Formandens Pligter i Særdeleshed ere: at sætte og hæve Forsamlingen; at bestemme Naden i Forretningerne hvor Lovene ei har bestemt dem, da intet i Forsamlingerne kan foretages uden hans Anviisning; at anmelde alt, hvad der i Følge Lovene eller Selskabets Skik skal anmeldes; at affige, hvo der skal bøde efter Lovene, saavelsom hvo han finder bør bøde, i Tilfælde Lovene ei har bestemt, da han i saa Fald kan tildømme Bøder fra 4 fl til 2 Mk.; at afgjøre, naar 2 eller flere ville tale paa engang, hvo

*) Efr. Nr. 6. Pag. 430.

der skal tale først; at stille og underskrive alt hvad der maatte vorde skrevet i Selskabets Navn. Hvad Anviisning, Tiltale eller Bøde, Formanden har tilbendt nogen Embedsmand eller Medlem, skal med aldeles Tausshed og Lydgathed optages, da ethvert Medlem, naar han, som skal være ham tilladt, indstevner Formanden for Selskabet, maa betale 1 Rbd. i Bøde, om han ei har de fleste Stemmer paa sin Side.

Den fuldkomneste Stilhed skal herske i Forsamlingerne, og det er Formanden paalagt ved Hammerslag at vaage over den, og, om fornødent gøres, at paaminde det Medlem, som maatte bryde den.

Formanden alene og ingen anden maa tale til Selskabet; til ham skulle og alle Medlemmernes Tale henvindes.

Den som taler skal staae op; men Enhver som har udtalt skal, ligesom de andre Medlemmer, sætte sig. Staae flere op end een, afgjør Formanden hvo der skal tale først.

Hvor Stemmerne ere lige, har Formanden, eller, om han ikke er tilstede, Biformanden, afgjørende Stemme.

Nr. 4. Tilsvarende Love i 1839.

Selskabets Embedsmænd ere: en Formand, en Bogholder, en Huusholder og en Archivar; disse vælges og omstifte paa den første Forsamling ved Vintermødernes Begyndelse.

Formandens Pligter ere: at vaage over Orden og Skik i Selskabet, saavel i Henseende til Forretningerne, som til Lovenes Overholdelse, paasee og paatale, hvor han seer nogen Uorden at indsnige sig, samt haandhæve hvert enkelt Medlems, saavel som hele Selskabets Rettigheder.

Han sætter og hæver Forsamlingen, samt bestemmer Ordenen i Forretningerne, hvor Lovene ei have bestemt den, da intet i Forsamlingen kan foretages uden hans Anviisning.

Han anmelder Alt hvad der ifølge Lovene eller Selskabets Skik bør anmeldes; skriver Alt hvad der skal skrives i Selskabets Navn.

I alle Tilfælde hvor det gielder om at afgjøre noget, som ikkun vedkommer den Aftens Discussioner, indstiller han strax

Sagen til Afstemning. Skulde Tilfældet være af mere Betydning, skal han, paa et Medlems Forlangende, lade stemme paa en løbende Commission, bestaaende af 3 Medlemmer, som i næste Forsamling har at afgive Betænkning over den paagældende Sag, hvorefter den af Selskabet ved Stemning afgjøres.

Han skal hver Forsamlingsaften, efter en af ham forfattet Liste, idetmindste 6 Uger iforveien, tilsige, hvem der har at indgive noget skriftligt til Selskabet, dog saaledes, at han først hører Selskabets Formening om de af ham tagne Bestemmelser. Ved Affattelsen af denne Liste skal der fortrinsviis gives de nye Medlemmer Udgang til at indlevere Afhandling.

Han modtager og oplæser for Selskabet Alt, hvad der maatte indkomme til dette.

Tre Stemmerne lige ved Afstemning, har Formanden den afgjørende Stemme.

Nr. 6. Eldre Lov.

Da ethvert af Selskabets Medlemmer føler, at i hvor herlig end den fuldkomne Fighed og Uafhængighed den ene af den anden, som en Selskabets Grund-Sten, i sig selv er, saa er den dog, ligesom i alle Republiker, om der ei vaages skarpt over den, let tilbøielig til Uorden, og ligesom i disse, ei kan være fuldkommen uskadelig uden der, hvor Lovene dybelig agtes og strengelig holdes. Det skal derfor være ethvert Medlem paalagt til yderste af Bogstaven at holde hver Ting disse Love hyde; Formanden paalagt ikke i de allerubetydeligste Tilfælde at see igiennem Fingre med nogen, eller undlade de tilbørlige Bøder, og Selskabet paalagt med samlet Kraft at stemme hinanden til denne Strengheds og Nægtigheds Geist.

Nr. 6. Samme Lov i 1839.

Det er ethvert Medlems Pligt at paasee Lovenes Overholdelse, og Selskabet paalagt med samlet Kraft at stemme hverandre til ikke at vige fra Lovens Aand.

Udeblivelse fra Selskabets Møder maa ansees for en høj Grad

af Punkthed for det Formaal hvorefter dets Medlemmer skulde stræbe, og det bestemmes derfor, at hvis der forsømmer over Halvdelen af Selskabets Forsamlinger i een Vinter, adspørges skriftlig af Formanden om Grunden dertil, og, dersom Selskabet ikke finder denne fyldestgørende, underrettes han om, at hvis det samme næste Aar skulde finde Sted, ansees han som udmeldt af Selskabet.

Efter disse de vigtigste og meest karakteristiske af Selskabets Love at dømme, er Hovedformaalet -- at udbrede de Kundskaber der kunde nytte den danske Sø-Officier — stadig forbleven uforandret og ifkun Formen bleven modificeret, idet den Kraft, der er saa fremherskende i hine, har i disse maattet vige for Nutidens Convenience.

Uf den Protokol, der er ført over de holdte Forsamlinger, see vi, at Statens Interesse forhen var meget stor for Solieutenant-Selskabet, og at der iblandt Officiererne var megen Jær for at indtræde, idet nemlig Medlemmernes Antal fra Begyndelsen af var limiteret, og hvorved det skete, at ofte flere Officierer paa eengang stode anegnede til Optagelse og maatte afvente forefaldende Vacance. Denne Jær varede til henimod Aaret 1820, da den begyndte at aftage og flere Medlemmer traadte senere ud, hvoriblandt vi maae fremhæve adskillige fra fremmed Tjeneste hjemkomne Officierer, som derved disappointerede Selskabet i dets Forventning om at blive deelagtigt i det Udbytte af Erfaring og Kundskaber, som de Herrer havde erhvervet sig i Udlandsfarten. Flere Aar hengik, og hvorvel nogle Medlemmer med Varme arbejdede paa at bringe Selskabet frem, vilde det dog ikke ret lykkes, og det var umiskieligt, at den egentlige Interesse for det ganske manglede. Man bestræbte sig for at udfinde Aarsagen dertil, og troede at kunne pge den i de gamle strenge Love, der, saaledes horte man dem betegne, vare som skrevne for Slaver. Derfor, i Forventning af, at andre, som man udtrykte sig, meer passende efter Tiden, vilde fornye Interessesen for Selskabet, bleve alle Love reviderede og en Coder svarende til Tidens formeentlige Fordringer udkom i 1839, og — nu, med denne nye affarende Plads, haabede

man da, at Gerners Mand atter skulde levendegjøre Selskabet; men — man forregnede sig, det sygnede meer og meer hen, og var saa at sige ved at sove ind, da nogle Medlemmer ifjor atter kaldte det tillive, og det vil nu vise sig, om det, imedens Selskabets Hoved-formaal stadig conserveres, enten skal bringes til en tidsvarende Virksomhed, eller det ganske skal ophøre at bestaae.

Henrik Gerner, hiin udmærkede Mand, der i Dplysning stod langt over alle sine Samtidige i Marinen, skienkede Sølieutenants-Selskabet lige til sit sidste Mandedrag sin ophviiede Sjæls hele Hengivenhed, og hans sidste Ord var en Hilsen til det:

„Hils det Selskab af unge Officierer, og sig dem, at jeg paa min Dødsfeng anbefaler dem at blive ved, og gaae frem med Enighed; saa vil . . .“ — meer fik han ikke fremført, det var hans sidste Ord.

Kort efter sænktes Gerners Stov i Graven, men hans Skaberaands Værker bleve tilbage, og ere disse ogsaa under den fremadskridende Tid fortrængte af andre, fornegte de Mand, der ere traadte i hans Fodspor, ikke deres store Mester, og Ingen her i Landet har endnu formaaet at frembringe noget der overgaaer hans største Værk, Møllen, hvis „Guldhiul endnu snurre for Gangernes Skridt“, hver Gang et Skib skal ind og ud af Dokken. Men om længere eller kortere Tid, vil dette Mølleværk ogsaa blive fortrængt af nyere og bedre, saaledes som alle menneskelige Værker, de være nok saa udmærkede, altid blive fortrængte af andre, da ville vi atter have en Grindring mindre om den store Mesters Skaberaand, og uddøer Sølieutenants-Selskabet med dets nuværende Medlemmer, som vil skee, saafremt ingen yngre Officierer af Sø-Etaten indtræde, da bliver hans Præmie-Medaille det eneste, det sidste synlige Vidne om hans Færd her i Livet.

Og beklageligt vilde det være, om dette Minde om Gerner, Frihavnen for den frie Discussion i Marinen, dette orthopædiske Institut for skæve Anskuelser, Sølieutenants-Selskabet, hvis Formaal er at befordre Dplysning, skulde staae Fare for at maatte ophøre af Mangel paa Medlemmer, efter at det i over halvhundredte Aar har været i Virksomhed.

„Det er et forældet Selskab, der ikke passer til Nutiden“, have vi hørt sige; men en saadan aandelig Falliterklæring er kun Enkeltes, da Fleertallet af Selskabets Medlemmer erkiende, at Sølieutenants = Selskabet aldrig vil blive forældet, naar Marinens Officierer vedblivende bestræbe sig for at høre Nutiden til.

Men „at høre Nutiden til“ har nu en meer udstrakt Betydning end forhen, idet de sidste 3 Mars Begivenheder have udviklet Nationalaanden, og givet det danske Folk en Bevidsthed om egen Kraft, det forhen ei var i Besiddelse af. Nu vælger og vælges Statsborgeren til den Rigsdag, der deler Magten med Kongen, og den Stand, som ei stiller nogen Repræsentant der, yder ei det Bidrag til Nationalrepræsentationen, som Fædrelandet med Billighed kan vente af den. Vel ere Rigsdagsvalgene efter Danmarks Niges Grundlov aldeles frie, uden Stands-Hensyn, saa at en Stand letteligen kan blive udelukket fra at faae Repræsentanter paa Thingene; men netop fordi Valgene ere frie, er det en Pligt, der paahviler enhver Stand, at bestræbe sig for, at der ikke alene har Mænd i sin Midte, der kunne optræde som Valgcandidater ved Siden af Mænd*) af andre Stænder, men ogsaa at Standens Medlemmer have den almindelige Stemning saaledes for sig, at der bliver taget Notice af dens stillede Candidater. Eller — antager man maaskee, at „Søstaten Danmark“ ikke behøver nautiskkyndige Mænd paa Rigsdagen, hvor jo Marineministeren, som Sømandens Repræsentant kan varetage hans Tare; men da maae vi protestere imod en saadan Anskuelse, thi en Minister er som saadan ikke Folkets

*) Just som vi slutte denne Artikel, udkommer en Brochure betitlet: „Et Par Ord om Danmarks Forsvarsvæsen“, af en Infanteriofficer. Den ærede Forfatter anfører deri, at det vilde være rigtigt at stille Armeen og Marinen under en fælleds Minister, der burde vælges af blins Officers-Personale. De Grunde, hvorpaa han støtter sin Mening, kunne muligens have Bægt for Andre; men vi, for vort Bedkommende, finde dem saa intetsigende, at de efter vor Anskuelse neppe kunne benævnes Grunde. I en Afhandling i dette Tidsskrift, foran, Pag. 98, betitlet: „Armeen og Marinen under en fælleds Mi-

Repræsentant, naar han ikke tillige er valgt som Medlem af et af Thingene.

Og naar nu Sætatens Officierer vilde kaste Biet paa Mænd af deres Midte, til at stille som Candidater ved Valgene, da vilde de komme i Forlegenhed, fordi de ei kiende hinanden saaledes, at de kunne udpege de dertil bedst skiktede, og Vælgerne udenfor Marinens, som muligen ogsaa vilde stemme for et Medlem af Sætatens, kunde ikke af Staten selv faae den fornødne Oplysning om den Vedkommende, der maatte ansees som værdigst til en saadan Plads. Man antager rigtignok, at det indbyrdes Kiendskab til Stands-Individer er større i Sætatens end i andre Stænder; men denne Tro ansee vi for meget urigtig, og vi støtte denne Paaastand især paa de sidste 3½ Mars Marine-Begivenheder. Hvorledes skulde vel ogsaa Søofficierer kunne kiende hinanden saa godt som Mænd af andre Stænder, da Orlogsscommandoerne herhjemme, ofte Buggen for snevre Anstuelser, ikke kunne føre Mange sammen paa eengang, og Veiene, de vælge for at faae Sømands-Dygtighed, ere saa forskellige. Strax efter at Cadetcarriøren er endt, er der naturligviis Kiendskab imellem alle Samtidige, som altid imellem Skolekamerater; men 20 Aar senere, naar En har farendende Aar i Goffardisarten, en Anden i fremmed Tjeneste, en Tredie meest har beskæftiget sig med Holmegang og en Fjerde med — saa at sige Intet der vedkommer Faget, hvad Kiendskab kunne de da egentlig have til hinanden indbyrdes, og hvorved kan den Ene vide hvorledes den Anden har benyttet sin Tid og uddannet sine Sjæleevner?

nister, seet fra et nautisk Standpunkt", have vi drøftet denne Foreningsidee, og, som vi haabe, med al den Interesse, Kiærlighed og Pietetsfølelse for Sømagten, som Den bør være besjælet af, der ikke vil faare uheldede Mænd af Standen, usorbeholdent udtalt os i den Retning. Da denne lille Afhandlig neppe kan have været Dr. Insanteriofficiøren bekendt, dengang han ytrede sig, tillade vi os at henviser til den, som Svar paa dette Punkt i hans Brochure.

Nogle Skizzer fra Cadetfskibstouren 1851.

(Uddrag af et Brev).

Det jeg, mit Løfte tro, begynder paa at giøre Dig en Beskrivelse af min Tour iaar med Cadetfskibet, foser jeg mig ganske benauet ved Tanken om, at jeg vistnok har paataget mig Noget, jeg ikke er voksen. Jeg maa naturligtviis, som en Uindviet, komme til at omtale mange Ting, jeg ikke forstaaer; men jeg veed at Du, med Din sædvanlige Overbærelse, vil tage min Beskrivelse for hvad den er: en flygtig Skizze af dagligdags Begivenheder, saaledes som jeg, fra mit Standpunct, har opfattet dem. Skulde der heri være Noget, Du kunde tro at have Interessé for et større Publicum, bemyndiger jeg Dig til at bruge det efter eget Godtbefindende; kun maa jeg da bede Dig om at udelade mit Navn.

Jeg har bevaret saameget af mit Sinds Ungdommelighed, at jeg finder Glæde i at færdes med de Unge. Denne friske Livsfylde, denne Lethed til at være Modgang, denne ubundne Hengivelse til Glæden, som man især finder hos Cadetten ombord, er Det, der lettest af Alt fremkalder for os Eldre Billedet af vor egen Ungdom, og maler den med de muntreste Farver; og det er Det, der saameget har bidraget til at forsoné mig med det ellers temmeligt eensformige Cadetfskibsliv.

Den 2den Mai vare Cadetterne tilsagte til at gaae ombord Kl. 9 om Formiddagen. Ved denne Tid mødte de altsaa, tilligemed Officiererne, paa Toldboden, hvor der laae Fartstier klare til at føre dem ombord i Corvetten, som Dagen iforveien havde heist Commandoen, og nu laa seilklar paa Jnderreden. Paa Toldboden begyndte allerede Cadetlivet. De unge Herrer havde nemlig ikke alene alt deres Tøi og deres Køier med, men de fleste af dem bleve fulgte af deres Forældre, Børger eller andre Slægtninge, og mange af Disse gik nu omkring for at anbefale deres Sønner eller Myndlinge til Officiererne. I denne Anledning hørte jeg

En af Officiererne give det, som mig synes, eneste rigtige Svar: „Det vil vistnok være bedst om Deres Søn anbefaler sig selv“.

Vi kom nu ombord; men da vor Seilordre først lod paa den 3die, laae vi hele Dagen stille, og imidlertid var der mangt et hvidt Kommetørklæde, som, fra Langelinie, tilbøiede os et „Levvel“! Næste Dags Formiddag ledte vi med en gunstig Vind, som vi beholdt baade Sundet og Kattegattet ud, og som først forlod os, da vi vare komne et godt Stykke ud i Skagerraket. Her bleve vi modtagne med haardt Veir og den affhyelige Sør, som altid finder Sted i dette Farvand med haard Ruling.

Selv den gamle Sømand skal, naar han kommer lige fra Hjemmet og bliver modtagen med en Drabat, siet ikke befinde sig vel i Førstningen; hvormeget mere maa dette da ikke være Tilfældet med Smaasyre, der gjøre deres første Udflugt, og det er derfor ikke til at undre over, at man hørte Een eller Anden af dem med en vis Nædsel udbryde: „Uh! vi vælte bestemt!“ Det varede imidlertid ikke mange Dage inden de, med Hensyn til at taale Skibets Bevægelser, vare som gamle Sømænd.*

I Mesfælufet ligge alle Cadetterne i pæne, hvide Hængeskier, som i Regelen hænges op Kl. 9 om Aftenen; Kl. 5½ om Morgenen pusses ud, Skierne surres, bringes op i Finkenettet, og nu begynder i Lufet en almindelig Vasken og Paaklæden. Derefter faae Cadetterne, naar Lufet er iorden, deres Thee og Frokost, og Kl. 8 stille de op paa Dækket til Parade for den ældste Cadetofficier. Fra Kl. 8½ til Kl. 11½ manœvreres, naar Veiret tillader det; fra Kl. 1 til 2 holdes Forelæsninger i Sømandskab; om Eftermiddagen exerceres med Kanoner eller Haandvaaben. Kl. 2½ spises til Middag, da Chefen og alle Officiererne spise sammen med Cadetterne. Kl. 7 spise Cadetterne til Aften og Kl. 9 gaae de tilkøjs.

Da de desuden gjøre Vagt, tage og regne Observationer, føre Journal, læse med hinanden indbyrdes, især de Ældre med de Yngre; øves i Lodhivning, Splidsning og andet Matrosarbeide, leilighedsviis i Skydning efter Skiven med Geværer og Pistoler,

eller efter Tønden med Kanoner, — i Granatkastning, Landtoningsstegning, Seilads og Roning med Fartøier o. s. v., (paa Bagterne maa Cadetter tage Udfig, staae til Rors, logge og holde Bestik, ligesom de altid besørge Seilene paa Krydsreisningen og Store-Bramseil), er deres Tid ganske godt besat; dog have de, naar Veiret er godt, Tid nok til at lege, især paa Helligdagene, og denne Tid vide Cadetterne ogsaa fortræffeligt at benytte. For at give Dig et Billede af denne Side af Cadetlivet, vil jeg blot fremstille for Dig en enkelt Dag, som f. Ex. Store-Bevædning. Vi havde haft Guds-tjeneste om Formiddagen, kom om Middagen ind under Sylt, hvor vi sendte Breve iland, og deels, troer jeg, paa Grund af denne Berøring med Hjemmet, deels paa Grund af det herlige Veir, vare Cadetterne vel stemte. Strax efter Middagsbordet blev en Deputation sendt til Chefen, for at bede om Tilladelse for Cadetterne til at lege. Da dette var bevilget blev Cylinderyren tagen frem, og, da alle Cadetterne forstaae at tractere dette Instrument, taug det heller ikke førend Kl. 10 om Aftenen. Cadetterne toge hele Dækket i Besiddelse, og der udviklede sig her en Afverling af Liv og Munterhed, saa man skulde troe sig henflyttet til Dyrehavsbakken.

Nogle dandsede efter Lyren; Nogle fægtede eller huggede; Nogle spillede Narrehoved; Nogle legede Daff i Næbe; nogle af de store Cadetter gjorde Loier med nogle smaa Aspiranter, som f. Ex. holdt dem bag i Beenklæderne og lod dem gjøre Svømmebevægelser, eller gav dem Huggemasker paa og lod dem brydes To og To, ved at stange hinanden, (hvilket saae yderst pudsigt ud, og fremkaldte megen Munterhed og mangen Vittighed hos Tilskuerne). En stor Afdeling legede "Tagfat", dog maa Du ikke herved forstaae "Tagfat" saaledes som vi i vore Drengenaar legede det paa Landjorden; nei, her svæve de høit oppe i Luften i de smækre Touge, styrte som Glenter ned paa hinanden, hænge snart kun i en Haand, snart i et Been, men komme dog altid godt fra det. Dette er egentlig Cadetternes Yndlingsleg, og er ogsaa en ypperlig

Beg for dem, thi, den ikke alene giver dem en herlig Motion, men den udvikler deres Kraft, Behændighed, Landsnærverelse og Mod. Naar man saaledes seer dem, ligesom Ubelatte, springe fra det ene Toug til det andet, dingle i Luften, saa man undertiden fristes til at tro at de, liig hine Dyr, have en Hale til at holde sig fast med, kommer man til at sande Marryats' Paaastand, at „Cadetter have et eget Forsyn“. Med det gode Humeur forbinder Cadetten ombord ialmindelighed en ypperlig Appetit. Dersom en af de smaa Cadetter falder og taber sin Kasket, kan man være temmelig sikker paa at der falder endeel Bischoiter ud af Kasketten. De yngste Cadetter seer man sjældent paa Dækket uden at de have en Klædeborste i Brystlommen, og deres Fart (deres første Lærebog i Sømandskab) enten i Haanden eller stukken ind under den tilknappede Erpie. Saa snart de nu komme tilbords, er den første Bevægelse at tage Farten og Borsten ud, og naar de ere færdige med deres Maaltid, er der som oftest hverken Plads til Fart eller Borste; men vil Du ogsaa betænke, at naar de f. Ex. faae Høns, beregnes der en halv Høne til hver, og der levnes neppe Andet end Benene. Undertiden og især i Begyndelsen af Togtet, kan man ynkes over disse Smaafyre, som i en Alder af imellem 12 og 14 virkelig maa døie en heel Deel Ondt, og man kan forstaae især Moderens Vengstelse for hendes fraværende Dreng; men man fatter ogsaa hendes fordoblede Glæde, naar han vender hjem, og hun da, ved Synet af hans faste, tykke Kinder, hans brunligrode Teint og hans livfulde Blik, maa udbryde: hvor dog den Søtour har gjort ham godt!

Ja! Cadetfibstouren er ligesom Cadettens Livsprincip. Og Det ikke alene fordi han der specielt uddanner sig i sit Fag, men fordi han paa den sanker Kræfter til at bære det rolige Liv, som den øvrige Deel af Mæret fører med sig. Især er det mærkeligt at see de Smaadrenge, der gjøre deres første Tour. Naar de saaledes komme ombord, overanstrengte paa Vand og Legeme, see de ud som om de kom lige fra en londoner Kostskole; men naar Touren

er forbi, have de ialmindelighed gienbundet hele deres Ungdoms-Fristhed, og ere raslere end nogenfinde før.

De første 7 Uger af vort Togt tilbragte vi i Nordsøen, meest paa Doggerbank, med hvilken Cadetterne ere blevne saa fortrolige, at de kalde den Exerceerpladsen. Vi havde endeel haardt Veir, forøvrigt de ovenomtalte Besticæftigelser og Udspreddelser. Af og til praeiede vi en engelsk eller hollandsk Fisker, hvem vi da afskøbte nogle Rabiau og Helleflyndere.

Den 18de Juni fik vi Isle of Mai isigte; dog laae vi, for Storm af vestlig Vind, et Par Dage paa Forth-Fjorden, og kom først op til Leith om Eftermiddagen den 20de. Isle of Mai, der har et stadigt Fyr, ligger yderst i Munden af Fjorden, og fra denne Ø og til Leith har man Noget over 6 Miil. Mærkelige Punkter under Indseilingen ere, paa den nordlige Bred: Hviderne Kelly-Law, Largo-Law, samt East- og West-Lochmond; paa den sydlige Bred: North-Berwick-Law, og desuden ved denne Bred: Klippeerne Bass-Moak og Craig-Leith. Den Første er en høi, bradt, foroven afrundet Klippe, og den Anden er fiendelig ved et stort Hul igiennem den, ligesom en stor Port, og hvor mindre Fartøier kunne gaae igiennem. Under Opseilingen ad Fjorden laae vi en Nat tilankers inde i Largo-Bugten, og da det om Morgen var klart Veir, nøde vi den yndigste Udsigt over det omgivende Landskab. En stor Mængde Lyststeder, Parkanlæg, en Mængde Ruiner, Hviderne i Baggrunden bidrage til at gjøre det romantisk, og den høie Grad af Velstand, Virksomhed og omhyggelig Dyrling, der overalt viser sig, virker velgiørende, beroligende paa Sindet. Det er ligesom naar man er Gæst i et velhavende, gæstfrit Huus: foruden Følelsen af at have det godt, har man den beroligende Følelse, at her kan man ikke komme til Uleilighed. Halvanden Miil sydvest for Largobugten ligger Wamys's-Castle, et forbausende storartet, gammeldags Slot. Det tilhører en Admiral Wamys, der desuden eier store Landeiendomme og Byerne East- og West-Wamys. Endelig passerer man nordenfor den lille Ø Inch-Keith, som ligger omtrent midt i Fjorden i D. N. D. for Leith, har

en Fæstning og et Blinkfyrt, gaaer vesten om Gunnet (et Skær), og ankrer paa 5 Favne Vand i N. N. V. retv. $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Leiths Havnehoved. Paa Neden laa et engelsk Krigsdampskib, „Tartarus“. — Hvad der her først overraskede mig som noget Usædvanligt, var at see et heelt Jernbanetog kjøre lige ud paa en uhyre stor Dampfærge, og paa denne blive dampet over Floden, hvor det da fortsatte sin Vej. Ved Leith er betydelig Ebbe og Flod, (16 Fod ved Springtid), hvilket særdeles letter Anlæg af Dokker, som ogsaa er benyttet. Den indre Havn er et stort, kunstigt, med Sluser aflukket Basin, med 18 Fod Dybde, og herfra gaae flere tørre Dokker, men da den i Havnen værende Dybde ikke syntes tilstrækkelig, og større Skibe begyndte at trække til Aberdeen, har man nu bygget et nyt Basin til 24 Fod Dybgaende, meget rummeligt og heelt af Steen. Det har været under Arbeide i 3 Aar og vilde nu være færdigt om faa Uger. Det er interessant at see hvorledes de mekaniske Kræfter benyttes her til alle Arbeider, ligeledes henlægges, hvor det er muligt, Jernspor til afslags Transport, til stor Lættelse for Arbeidet. Desuden have her en egen Landrace af fortrinlige Arbeidsheste, der mere udmærke sig ved Kraft og Udholdenhed end ved Skønhed eller Hurtighed, thi de see ud som Elefanter og gaae høist ugieerne i andet end Skridtgang. Derimod saae jeg en Dag en saadan Hest trække, (rigtignok paa Jernspor), en Karre, der idetmindste indeholdt 6 til 8 Vognmandslæs Kul, eller omtrent 60 Tønder.

Leith, der har 26,000 Indbyggere, er som en Forstad til Edinburgh og dennes Udskebningssted, og bærer ganske Sporet af den levende Virksomhed og den Velstand, som en betydelig Handel fører med sig. Overalt paa Gaderne seer man Kjøbmænd og Sømand travlt bevæge sig imellem hinanden; i Havnen fare Dampbaadene frem og tilbage (10 Stkr. saa store som „Ariel“ hos os, høre hjemme her og desuden en heel Deel større, som fare deels op ad Floden, deels paa London og Rotterdam). En Dampmuddermaskine arbejder stadigen i Havnen. Omnibus gaaer hver 5 Minuter til Edinburgh, Dampbogn hvert Qvarteer, og desuden holdt

en Masse meget smukke Droscher eller Cabs paa Gaderne. Fra Leith til Edinburgh fører en, 1 Fjerdingvei lang, Gade eller Wei, som kaldes Leith-walk, og paa hvilken det lader til at Edinburgh og Leith ville snart vore sammen til een By.

I Leith havde vi bestandigen en Hale efter os af Gadedrenge og andre os begabende Tilskuere; i Edinburgh var dette mindre Tilfældet, dog troer jeg meest fordi Politiet der havde travlt med at holde ryddeligt om os.

Edinburgh er en imponant By med 140,000 Indvaanere. Den gamle Deel af Byen har endnu de bekjendte Huse paa 12 à 13 Etager, hvilket hidrører fra Terrainforholdene. De ere nemlig byggede op mod en steil Skraaning, saa at de undertiden have 12 Stokværk til den ene Side og kun 7 à 8 til den anden. Et Qvarteer beboes udelukkende af Irclændere og er i hoi Grad udselt; men den nye Deel af Byen er smagfuld og meget pragtfuld, ja, endog et Par Fængsler, vi saae, havde et Udseende som Paladser. Boutikerne ere saa elegante, at de neppe overtræffes af dem i Paris. En Mængde Monumenter for berømte Mænd, brede, velbrolagte Gader, Gasbelysning, et rigt og ypperligt Bandleb giennem Byen, et fortrinligt Befordringsvæsen og et fortræffeligt Politi gjør vistnok Edinburgh til en af Europas udmærkede, om ikke af dets muntre Steder. Paa Grund af den evindelige Kulrøg, der omhyller Byen, ere Husene næsten alle graae og tæggede med blaaorte Skifertage, samt besatte med en Masse Skorstenspiiber, hvilket atter hidrører fra Brugen af Kul, da enhver Kattelovn maa have sin egen Skorsteen. Jeg talte saaledes paa een Bygning, formodentlig en offentlig Anstalt, henimod 100 Skorstene. Alt Dette giver Byen et Anstrøg af trist Gensformighed, som Befolkningen ikke bidrager til at forjage. Skotlænderne ere ialmindelighed kun lidet muntre, og her optages de desuden saameget af Forretningsslivet. — En Dame sagde til mig: „The scots are very poor and very proud“. Det Første synes at blive modsagt af Alt, hvad man her seer; ligesom man derimod, ved at omgaaes med Indvaanerne, let finder Stadfæstelse af det Sidste; dog vilde jeg snarere kalde denne Side af

deres Character — en barnlig Forfængelighed. Vel ere de stolte af deres tappre Forfædre, og besynge dem endnu i deres Ballader; men disse gaae snart over til melancholske Elskovsfange, som hos et Folk der er blodgjort ved Frihedens Tab. Damernes overdrevne Pynten, Herrernes Rang- og Formalitetsfyge, deres store Veneration for ydre Hæderstegn, deres Pragt saavel i Bygninger som Udstyring af deres Huse, deres til Bigotteri grændsende Religieusitet, deres Stivhed imod Fremmede, Alt dette synes at vidne om, at de, med en barnlig Forfængeligheds Overdrivelse have søgt at efterligne Engelskmændenes Væsen, og dette frapperede os saa meget mere, som de ellers ere overordentlig godmodige og have stor Lighed med de Danske. Den offentlige Belanstaendighedsands er meget skarp. En almindelig Inscription paa Huse og Gadehjørner er: No nuisances — No bills. Derimod saae jeg en anden Inscription, rigtignok med Kridt, men meget correct og velstreven, nemlig: No poperies — hang the popes. Det ansees for uanstændigt at ryge en Cigar paa Gaden, og om Søndagen tør man neppe spadserere paa Gaden, thi da gaae Indvaanerne 4 Gange i Kirke, og den øvrige Tid af Dagen sidde de hjemme og læse Bibelen. Da Prædiken ialmindelighed er temmelig lang og temmelig eensformig, skal det være meget almindeligt at de Tilstedeværende blideligen slumre ind under den; men de gaae dog dersfra highly edified.

Eqvipagerne ere meget elegante, som oftest Phaëtons med 2 Heste for og hvor Kudsken rider. Man seer hyppigt en Race af ganske smaa Heste, som nok egentligen hører hjemme paa Ørkenørerne. De bruges meget, fordi, naar Hestene ere under et vist Maal, ingen Bompeng betales. Overalt paa Gadehjørner og Torve seer man en Mængde Constabler med deres blaa Kjole og Beensklædet, rund Hat med Messingstilt, lakeret Læderbelte om Livet og en lille Stok. Den vigtigste Gade i Edinburgh er Prince's-Street. Den er en Fierdingvei lang, meget bred og bestaaer af lutter Pragtbygninger. For den østre Ende af Prince's-Street ligger Calton-Hill, og øverst paa denne Hvi er et meget

høit, rundt Taarn, i Form af en Kikkert med flere Udtræel. Dette skal være et Monument for Nelson, men er smagløst og savner al Hentydning til Personen. Desuden findes her Begyndelsen til et National-Monument: en Colonnade af 12 kæmpemæssige Piller; men da man havde begyndt langt mere storartet end de pecuniaire Kræfter vilde række til, har man maattet opgive Arbeidet, og Bygningen staaer nu som en moderne Ruin liig vor Marmorkirke. Fra Nelsons Monument, der nu afbenyttes som Signaltaarn, er en deilig Udsigt over Byen. I den østre Ende af Prince's-Street ligger Theatret, der skal være meget godt indrettet og vel besat; men der spilles ikke om Sommeren, hvorimod der da gives Forestillinger paa et mindre Theater af ringere Betydning. I samme Gade ere af udmærkede Bygninger: register-office, hvor juridiske Documenter opbevares, royal-institution, for Kunst- og Industri-Gienstande, the club-room, en Klub især for Adelige og Rigmænd. (Det højeste Medlemsantal er 660, Indskuddet 35 Guineer og Contingentet 5 Guineer aarsligen.) Ligeledes St. Davy's-Street er et udmærket smukt Monument for Walter Scott. Han sidder i heel Figur paa en Piedestal, og over ham hæver sig et Slags Pyramide i gothisk Stil. Den er 200 Fod høj og meget smagfuld. Ved den vestre Ende af Prince's-Street er en stor offentlig Have, og i det ene Hjørne af denne hæver sig den næsten 400 Fod høie Klippe, hvorpaa Edinburgh-Castle ligger. Til Pryd for Haven er dette ypperligt, men som Fæstning har det kun lidet at sige, da det, saavel som Edinburgh By, domineres af de omliggende Høie. Paa Castle ere nogle Batterier til Salut ved høitidelige Leiligheder; det vigtigste er et Halvmaane-Batteri mod Nordøst, med 12 Stkr. 18- og 24pundige Kanoner, desuden en, formodentlig 400pdig, Kanon, der kaldes Mons Meg, fordi den er støbt i Mons i Flandern. Den skal være brugt ved Beleiringen af Northam, men revnede ved en Salut for Hertugen af York i 1682, og henstaaer endnu i samme Stand; ved den laae Bomber og Steenkugler og den er monteret paa en smuk Jernlavet. Paa Castle forevises det Bærelse, hvor Mary Stuart fødte Jacob den 1ste (eller 6te). Bærelset er mørktpanelet

og overordentlig lille. Der var en Kamin, Mary's Sænestol, (som en stor brunmaalet Finklapper-Stol), en Blok af et Træ, hun selv havde plantet, og det Hele vidnede om Datidens beskedne For-
dringer. Her var det hun senere sad fangen. Foranfor dette er et Værelse, hvor der hænger et dejligt Portrait af hende og desuden et modbydeligt Mandsportrait, der skal være Lord Darnley's. I et Taarnkammer opbevares og forevises de stoffte Kronjuveler. De bleve, for ikke lang Tid siden, tilfældigviis fundne, da man, ved at banke paa en Væg, opdagede Huulhed, og, ved at slaae Muren ned, fandt et tilmuret Værelse, hvor Kronjuvelerne laae i en Egeliste. De bestaae af en Guldkrone med store ægte Perler, et Guldsepter med en stor Bjergkrystal, et Sværd, Lordskatmesterens Stav, Høsebaands-Ordenen og Saraphim-Ordenen, samt en Brillant-Ring. Dette er Alt smagfuldt ordnet paa røde Fløiels Puder med Guldfrindser indenfor et Staaltraads Gitter, og belyst med Lamper. Kronen skal være baaren af Skotlands Konger fra Robert Bruce til Carl den 2den, som var den Sidste der bar den. Castle er ældre end nogen anden Deel af Edinburgh. Det er indrettet til at rumme en Besætning af 2000 Mand og har et Vaabenkammer for 30,000 Mand. Paa en Ekplanade udenfor Slottet er en Bronze-Statue af den afdøde Hertug af York. I Haven, ved Foden af Klippen, spiller Regimentets Musikkorps hver Onsdag Eftermiddag, og forsamler da Størstedelen af Edinburghs beau-monde.

Edinburgh har en stor Mængde Barmhjertigheds-Anstalter: Blinde-Institut, Hospitaler og offentlige Skoler, hvorfra Eleverne understøttes endog flere Nar efterat de have forladt Skolen.

For den østre Ende af Cannongate (en Gade), ligger det gamle Slot Holyrood, hvor Ludvig den 18de og senere Carl den 10de residerede under deres Exil. Ifjor blev det meubleret til Dronning Victorias Besøg, og er nu utilgængeligt for Fremmede.

Her forevises Mary Stuarts Sovestue, og det Værelse hvori Lord Darnley for hendes Dine dræbte hendes Elsker, Rizzio. Paa Nordsiden af Paladset ligger Ruinerne af Holyrood-Abbedi,

stiftet Aar 1128 af David den 1ste. Aar 1768 faldt Taget ned, og det har siden staaet som en Ruin. Der anvendes endeel paa at standse dets yderligere Forsald, og man seer nogle meget smukke høie Spiserader samt en Facade, der vidne om en ædel Bygningsstil. I en Kælders i Bygningens ene Hjørne opbevares Benene af David den 2den, Jacob den 2den, Jacob den 5te, hans Dronning Magdalene og Lord Henry Darnley. Abbediets Territorium, hvortil høre Salisbury-Crag og Arthurs-Seat, er et Tilflugtssted for insolvente Debitorer. Omkring Arthurs-Hill løber en Vej — Queens-Road —, og fra Toppen af Høien, der er 822 Fod høj, og er det, som kaldes Arthurs-Seat, har man den deiligste Udsigt, især er der om Foden af Klippen en Mængde Smaasøer, der tjene til at mildne det vilde Indtryk af Salisbury-Crag, der som en Halvkrands af steile Klipper omslutte Høiens ene Side paa Midten. Man har fra Spidsen af Høien ogsaa en vid Udsigt over Fjorden og over Edinburgh, men den er tilsige det Punct hvorfra Edinburgh lettest kan domineres.

Med et lille dertil leiet Dampskib, gjorde vi en Tour 9 à 10 Miil op ad Forth-Floden til Stirling. Denne Tour er det Umagen værdt at gjøre alene for det deilige Landskabs Skyld. Naar man er kommen 4 à 5 Miil op ad Floden til Alva, en Ø og en By af samme Navn paa den nordlige Flodbred, kniber Floden sig pludseligen ind og bliver særdeles bugtet. Man nyder nu et ægte Høilandsprospect, idet man ofte kommer ganske nær til Grampianbjergene. Stirling selv er en By med 11,000 Indbyggere, og synes at have betydelig Fabrik- og Handels-Virkksomhed. Slottet er ældgammelt, endeel af det i Ruiner, men holdes befestet ifølge Unions-Tractaten. Fra Boldene, hvorpaa er monteret 27 Kanoner af mindre Kaliber, har man en umaadelig vid og henrivende deilig Udsigt, især oplivet ved de uendelige Snøninger af Forth. Ad Jernbane gik vi fra Stirling til Alva, og herfra med vort Dampskib til Leith.

Vor Generalconsul Hr. Marschal, en rig skotsk Riibmand, og hans Compagnon, Hr. Maxwell, viste os den høieste Grad af

hjertelig Forekommenhed og Gæstfrihed. Vore Cadetter gjorde, ved deres ungdommelig nette Udseende og belebne Væsen, megen Lykke, især vilde de unge Damer overmaade gierne dandse med dem. Jeg troer ogsaa, at det, at vi gienfærdigen betragtede hinanden som beslægtede Folk, gjorde os snarere bekendte med hinanden, og fik Skotlænderne til, med Hensyn til os, at tilside sætte endeel af deres sædvanlige Ceremoniel. De talte, med megen Varme og Deeltagelse for de Danske, om den slesvigholsteenske Strid.

Den 25de modtog vi vore Depecher, og vare altsaa færdige til at fortsætte vor Reise. Vi toge en hjertelig Afsked med vore skotske Venner. Hr. Marshall, Hr. Maxwell og Søjleutenant Pitt, og den 26de flode vi med smukt Veir og gunstig Wind ud ad Fjorden. Saavel ved vor Ankomst som ved vor Afgang salutede vi med 15 Skud, hvilke besvarede fra et lille Fort ved Leith.

Samme Dag passerede vi tæt forbi Fyrtaarnet paa „Bell-Rock“, der ligger omtrent 3 Mil østenfor Mundingen af Floden Tay. Klippen har sit Navn af, at der tidligere var opsat en stor Klokke, der ved Bølgeslaget og Winden sattes i Bevægelse, og advarede Sømanden om det farlige Nabostab, da Klippen som oftest er skjult af Vandet. Senere er det nuværende Fyrtaarn opført, der er 87 Fod høit og ganske bygget som Taarnet paa Eddystone i Canalen.

I de første 4 Dage, efterat vi havde forladt Leith, havde vi stadigen godt Veir og gunstig Wind, som bragte os et godt Stykke forbi Færøerne, men derefter fik vi stormende Veir af vestlig Wind, og delte holdt os med nogle Afbrydelser af omlobende, labert og engang imellem østlig, saa at vi først kom ind til Nyebyhø om Eftermiddagen den 9de Juli.

Det var kun i enkelte lyse Glimt at vi kunde nyde godt af den majestætiske islandske Kyst, da vi ellers maatte betragte den gennem Regn og Taage; dog saae vi Snappedals-Tøkel og Østre-Tøkel, men da vi seilede ind til Nyebyhø var det et Veir, saa at man, hvis man ikke havde seet Sneen langt ned paa Fjeldene, skulde

ger da ud over Hovedet paa dem, men de træde aldrig paa ham, og blive staaende stille naar han er falden af. Derimod hændtes det for En af vore Ryttere, der var temmelig langbenet, at da han reed paa en af disse smaa Heste paa en smal og meget dyb Sti, blev han med Et staaende paa Stiens Sider, og Hesten løb bort mellem Benene paa ham, medens han med Borgnetten saae efter hvor den blev af. — Vi gjorde en Tour til et malerist smukt Fald af Bævelven, men som kun har omtrent 12 à 14 Fod lodret Fald; ligeledes saae vi nogle varme Kilder, hvor det kogende Vand kvælder op af Jorden og løber som en Ål til Havet. Dette er Reykiaviks almindelige Vaskeluus. Fra Reykiavik gjorde jeg med Officiererne og Cadetterne en Excursion til Havnefjord, et Handels-Etablissement, $2\frac{1}{2}$ Mil fra Hovedstaden. Paa denne Tour kom vi igiennem en stor Estrækning Graun eller Lava, saae ved Havnefjord en temmelig vandrig Elv og en lille Vandmølle af en Construction som om den var fra Noah's Tid; men det Lystigste ved Touren var Livet med Cadetterne og deres umaadelige Munterhed. Vi vare 50 Ryttere, og da Cadetterne, med en islandsk Fører, vare i Spidsen for Togtet, gik det næsten altid i Carriere over Stok og Steen. Det er naturligt at Dette gav Anledning til mange comiske Scener, især med nogle af de Smaa, der ikke vare vant til et saa vildt Ridt. Saaledes havde En, hvis Stighøjler vare for lange, og ikke kunde spændes op, stukket Fodderne ind i Remmene ovenfor Bællerne, og sad nu som en Beduin, med Knæerne op under Hagen. En Anden havde givet sin Tømme til den ene Fører, medens han selv holdt sig fast med begge Hænder, for og bag i Sadelen. Flere faldt af, men uden at komme til Skade, og da vi efter 5 Timers Forløb vendte tilbage til Reykiavik, hørte man almindeligt Cadetterne i en beklagende Tone sige: „Å! nu er da den Fornøielse forbi.“ Foruden vor egen „Saga“, traf vi her sammen med en fransk Gabarre: „L'Expeditive“, Capitain la Borde. Stiftamtmanden gjorde Middagsselskab for Officiererne, og den sidste Aften vare Cadetterne der til en lille Dands, hvorfra de gik ombord Kl. 11, for at dandse rundt i Spillet, og den 13de Juli begyndte vi Dagen, saa Minuter efter Midnat, med at staae ud fra Reykiavik for en gunstig Vind. Veiret favoriserede os paa denne Hjemreise, saa at vi, 11te Dagen efter vor Afgang fra Reykiavik, passerede Skagen; men her bleve vi standsede lidt af Modvind og kom først efter 2 Dages Forløb til Kjøbenhavn.

Om permanente Lynildsafledere ombord.

Uereede længe, — siden Slutningen af forrige Aarhundrede, da et Forslag i denne Retning indkom, — har Tanken her hos os været henvendt paa permanente Lynildsafledere ombord. Foranlediget ved Englænderen Snow Harris er det igjen bleven debatteret for nogle Aar tilbage. Vi ville her meddele et lille Uddrag af to om denne Sag i Aarene 1843 og 1847 af Herr Snow Harris udgivne Skrifter*), der først afhandle Tordenstormes Natur, fremsætte flere interessante Tilfælde, hvor Lynilden har slaaet ned i Skibe og Bygninger, fremstille Maaden at indrette de permanente Lynildsafledere paa, og give dernæst en heel Deel statistiske Optegnelser for at vise Gavnligheden af disse, nu i England almindeligen ombord indførte, Lynildsafledere.

Alt hvad der i bemeldte Skrifter omhandler Tordenstormes Natur ville vi her forbigaae, og strax fremsætte et ganske interessant Tilfælde om Lynildens Nedslag i et Skib. Den 6te December 1838 Kl. 9 Fmd., blev Liniestibet Rodney, 90 Kanoner, truffet af Lynilden, udfor Sydøstkysten af Sicilien. Den electriske Straale faldt paa Fløistoffen, der var af Træ, og hen paa Knappen af Borentoppen, gjorde en Bøining om Toppen og gik over et Kobberhulster, 16" langt og 10" i Diameter, paa hvilket Bøvengodset var smøget. (Modstanden herfra giennem Lufsten, uden in Stangen, synes at have være større end giennem Træet, idet Bramstangen sonderbrødes); Straalen foer nu hen paa Stængerselhovedets Jernbeksædning og derfra paa nogle Folk paa Stængesalingen, hen giennem Stangen under Svingtingen, over Jernet ved Ratten til Store-Merseraa, ind i Masten ved Merset og siden ud paa halv Mast, indtil Straalen, 7 Fod over Dækket, skiltes i tre Grene.

*) On the nature of thunderstorms. Papers on lightning conductors.

Den ene Green gik over Finkenettet ud i Vandet; den anden slog an paa Metallet paa Trykværket og gik langs med dette ud gennem Skibssiden, medens den tredie Green gik gennem' alle Dæklene, gennem nogle Metalgiensstande i Lasten og ud gennem Bunden af Skibet. Indenbords efterlod Lynilden en meget stærk Svovlslugt, og Slaget var saa voldsomt, at Bramstangen splintredes i meget imaa Stykker der dækkede Søen rundt omkring Skibet; der gik Ild i Store Mersseil; af Storstangen reves et Stykke paa 10 Fods Længde; Masten vakkede, 13 af dens Jernbeiler, 5" brede og $\frac{1}{2}$ " tykke, aabnedes, og Masten selv bestadigedes i en Længde af 53 Fod. Den hele Lynstraale opsegte paa sin Vej saa at sige alle Giensstande af Metal, udbredte Odelæggelse, viste sin Bevægelse med megen Sandsynlighed, og det, at den slog over nogle Dele af Masten uden at gjøre Skade, er overeensstemmende med alle bekiendte Love for Electricitetens Virkning.

I Maret 1821 indgav Herr Snow Harris et Forslag til det engelske Admiralitet om Indførelsen af permanente Lynildsaftledere paa engelske Orlogsskibe indrettede paa følgende Maade: Kobberplader, fra 1.5 til 5" brede og fra $\frac{1}{8}$ til $\frac{1}{16}$ " tykke, ere slaarne med en Krumsaug i parallelle Plader paa 4 Fods Længde. I disse er der boret to Rækker Huller og med korte Kobbernagler sættes de til Masten og Stænger i en indhulet Rende paa Agterkanten og ere saaledes afrundede at de gaar i Flugt med Mastens eller Stængens Runding. I dobbelte Rækker ere Pladerne indsatte i disse Render, saaledes at den ene Række forløber Stødene af den anden. Naar Rækkerne ere forenede i Renderne boies de over Toppen af Masten eller Stangen, saavel som om Mastens Rodende i Sporet. Paa Uelshovedet forenes Toppen af Masten med Hullet til Stangen ved en Kobberstrimmel og begge Hullerne fores med Kobber. Fra Fokke- og Mesanmasten er anbragt Kobberstrimler under Dækket langs ned med Stævnen indenbords ned til Rodenden af Masten og sættes i Forbindelse med Vandet ved Bolte klinkede paa Ydersiden af Kobberhuden. Papiret indenfor denne maa paa disse Steder udelades. Ligeledes er der under Dæklene ved Masterne anbragt

Kobberstrimler tverstibs, der sættes i Forbindelse med Vandet ved Nagler giennem Skibssiden. Fløjstokken danner en Spids for Aflederen. — Et Linieskib af første Klasse koster i England, fuldt udrustet, 170,000 £, og Anbringelsen af Lynildsafladeren forøger Kostiigheden med neppe 100 £; dertil kommer at Aflederen varer længere end Skibet og saaledes kan benyttes fra det ene Skib til det andet. Paa Koffardiskibe er foreslaaet en lignende Fremgangsmaade ned til under Mærset, hvorfra flettede $\frac{1}{2}$ " Kobberliner fare langs med Undervanterne paa hver Side ned udenbords, hvor de ved Kobberplader sættes i Forbindelse med Vandet. Disse permanente Lynildsafledere udsætte ikke Mandstabet saameget under en Tordenstorm ved Stængers Strygning, som naar den flettede Kobberline, fra Knappen ned langs Godset, skal baves i Hænderne indtil Stangen kommer paa Plads.

I Skriftet af 1847 anføres, at den Skade som er tilføiet den engelske Orlogsmarine i et Tidsrum af 23 Fredsaar, ved Lynildens Nedslag i Skibe, beløber sig fra 2000 til 5000 £ aarlig. Tre Skibe, med permanente Lynildsafledere sammenlignes med tre andre uden Afledere under aldeles de samme Omstændigheder og det bevises derved, at disse permanente Lynildsafledere have forebygget en Skade af 20,000 £. I 16 Mar, 1830—46, ere kun ti af de Orlogsskibe, der have været forsynede med disse Afledere, truffne af Lynild, naturligviis uden at være tilføiet nogen Skade, medens der i mange andre Tilfælde er bleven rapporteret hvorlunde disse Afledere have afgivet Beskyttelse under svære Tordenstorme, ved hurtig at adsprede de elektriske Kræfter. I en lignende Tidsperiode fra 1824 til 1840 ere af engelske Orlogsskibe, der ikke have været forsynede med saadanne Afledere, idetmindste 45 truffne af Lynild og stærkt beskadigede, og dette udgjør i Antal over $\frac{1}{4}$ af de Skibe der aarlig have været tilføies; dog maa det bemærkes at 10 Mar af de 16 ere fældeds for begge Perioder. Fra 1793 til 1847 er der 220 Tilfælde hvori Lynilden har slaaet ned i engelske Orlogsskibe og beskadiget dem, og det, endskiøndt 9 af disse Skibe have været forsynede med Ledere af Ræde

eller flettet Kobberline. Saaledes blev Skibet Hazard, 18 Kanoner, tilankers udfor Kap Po, Den Borneo, truffet af Lynild den 12te Juni 1840, Kl. 5 Fmd. Store Bram- og Boven-Bram-Stang splintredes, saavelsom Storstangen fra Stængesalingen til Store Væselhoved og Stormasten beskadigedes. Splinter fra Storstangen sloges ned giennem Dækket, og kun endeel af Lynstraalen foer ned ad den flettede Kobberline, opsat som Leder paa Meisningen.

I 70 af disse 220 Tilfælde dræbtes 90 og saaredes 200 Mand. I een af 16 Gange har Lynilden slaaet ned i Gaffelform og derved frembragt en dobbelt, ja ofte tredobbelt Virkning. I eet af 27 Tilfælde er et Skib i samme Storm bleven truffet af Lynilden flere Gange, fra 2 til 5 Gange i een Time. I to af tre Tilfælde har Lynilden slaaet ned paa Knappen af Meisningen, og i 1 af 50 Tilfælde har den slaaet directe ned paa Skroget. Mange Skibes Forsvinden tilskrives for en Deel at de ere truffne af Lynilden. — Disse permanente Afledere have modbeviist den antagne Mening at dygtige Lynildsafledere ofte kaste en Sidesstraale ud paa Legemer i deres Nærhed og at Mennesker tæet ved saadanne Ledere ere i Fare for at blive dræbte. I en Cirkel, med Lynildsaflederens dobbelte Længde til Radius, vil ethvert Nedslag blive tiltrukket af Lederen. Af de ovennævnte 220 Tilfælde foresaldt 36 i de nordlige Farvande, 65 i Middelhavet, 66 i de tropiske Egne og 9 paa sydligere Brede.

Den 17de Aug. 1842 foretog Herr Snow Harris nogle interessante Forsøg i Chatham, for et stort Publicum, med et stærkt elektrisk Apparat opstillet i den øverste Etage af et af Børstets hvide Pakhuse. Fra Apparatets positive Pol førtes en Kobbertraad hen til en Skaal med Krud anbragt over Floistoppen paa Stortoppen af Corvetten Daphne paa 18 Kanoner, tilankers i Medway, og forsynet med permanente Lynildsafledere. Midt imellem Corvetten og Pakhuset laa en Baad tildrægs og deri var opstillet en ladet opdig Kanon, hvis Fængbul var sat i Forbindelse med en Skaal med Krud paa Kanonen, ved en Kobbertraad, der fortsattes hen til Ap-

paratets negative Pol. Ved en Kobbertraad sættes endvidere Skaalen i Forbindelse med Vandet. Saa snart nu Apparatet afladedes og en electrisk Strøm førtes hen ad Kobberbiren til Skaalen paa Corvettens Floi, exploderede Krudet her; Strømmen førtes, af Lederen paa Corvetten, ned i Vandet; Krudet exploderede i Skaalen paa Kanonen i Fartsiet, og Skuddet gik af. Skuddet fra Kanonen lød næsten samtidigt med Lyden af det electriske Batteries Ufladen. Et tredje Forsøg blev foretaget med en Model af en Mast, omtrent 10 F. lang, bestaaende af forstieilige Dele, med en afbrudt Metaltraad giennem Midten og Krud i Afbrydelserne, hvorimod en sammenhængende Leder, der var sat i Forbindelse med den forrige, var sæt paa Yderkant. Desuden var der paa Modellen anbragt Metalbaand, der forestillede Jernbøiler, og nogle andre Metallegemer gik giennem Modellen til den indre Metalline. Ved et stærkt electrisk Slag paa Modellens øverste Ende maatte man nu erfare, om Strømmen, enten vilde følge en af Metallinerne, gaae igiennem Metallegemerne ind til den indre Leder, — eller strax følge begge Lederne. — Det lykkedes fuldkomment ved denne Prøve at afvise alle de Indvendinger, man havde opkastet imod disse Lynledsafledere, thi saalænge den ydre Leder blev paa sit Sted, forblev Krudet uangrebet af de electriske Slag, og saasnart den borttoges, sprængtes Modellen i forstieilige Stykker, hvilket altsaa tydeligt nok viste, at Electriciteten i første Tilfælde kun havde fulgt den ydre Leder.

Til Slutning ville vi blot anføre, at de to ovenfor omtalte Skrifter findes i Søofficiers-Bibliotheket paa Gammelholm, hvortil altsaa Læseren henvises.

Utsis Fordrivelse ombord i Skibe ved Røgning.

(Naut. Mag. Aug. 1851).

S Shipping Gazette 18de Juni d. N. omtales den nubrugelige Maade at fordrive Røtter og Sligt ombord i Skibe, nemlig ved i Skibslasten at tænde en Ild af Trækul og Svovl eller friske Eggespaaner, tilstoppe hver Abning hvorigennem Røgen kunde undvige og derefter lade Lugerne forblive lukkede i 24 Timer, og bemærkes, at denne Fremgangsmaade ofte er befunden virksom til at dræbe Røtter, men at mange andre Slags Utsi, hvormed Skibe ellers kunne være befængte, ere forblevne ilibe efter denne Røgning.

Dernæst meddeles følgende Fremgangsmaade, som en Skibsrheder og Skibsfører stedse skal have anvendt med det forønskede Resultat. Dennes Meddelelse lyder saaledes:

„For kort siden var mit Skib befængt med Røtter og andet Utsi. Jeg talte derom til en hollandsk Skibsfører, der sagde mig, at han ved Røgningen af sit Skib stedse brugte Qviksolv. Efter nærmere Anviisning gjorde jeg Forsøget, og det lykkedes fuldkomment. — Man gjør nemlig de samme Forberedelser som naar man vil røge med Trækul eller friske Eggespaaner *ic.* Lugerne og Portene lukkes og Provisioner *ic.* bringes op paa Dækket. Jeg brugte 2½ Pund Qviksolv af 10 sh. Værdi. Qviksolvet kom i en Jerngryde der blev hængt op under en Bjelle over Ballasten. En Brand blev nu kastet ned i Gryden, Lugen strax lukket og tættet med Leer for at Dampen ikke skulde undvige. Lugerne vare kun lukkede en halv Time, og baade Røtter og Muus, Vægelmus, Kaffersækker, Fluer, Tusindbeen, Sarantler, Skorpioner og Alt hvad der havde Liv, da Lugerne bleve lukkede, havde ophørt at leve ved de dræbende Virkninger af Qviksolvdampen.

Kiød = Biskviter (meat biscuit).

(Mec. Mag. Marts 1851).

S Galveston Civilian forekommer Følgende om en Mr. Borden's meal biscuit factory i Galveston i Texas:

Kiødet haffes smaat og koges derefter, til al Geleen eller Liimstoffet er uddragen. 2 Pund af denne Gelee, indeholdende Næringsstoffet af 11 Pund Kiød, blandes derefter med 3 Pund Meel, hvorefter det Hele bages, til de 5 Pund ere reducerede til 4 Pd. Hver Biskvit pakkes derefter ned i pulveriseret Biskvit af samme Slags i en lufttæt Daase.

Philadelphia Ledger bemærker, at en sliq concentreret Sammenblanding ikke er nogen ny Opfindelse, som Galveston Civilian kalder det, eftersom dette concentrerede Stof har været kiendt i Frankrig allerede i 1830, om ikke før, under Navn af „animaliseret Brod.“ Efter Franskmændenes Maade bliver Geleen eller Liimstoffet uddragen af alle Delene af Dren tilhobe, med Undtagelse af Haalet. Benene, Huden, Klobene, Hornene, Indboldene og Musfelfibrene blive decomponerede ved Hede og deres Liimstof skilt fra Kalken og alle andre Substantser. Og blev dette erklæret for oeconomisk, idet Klobene og Hornene og Benene indeholde megen Liimstof, og af større Værdi i denne Anvendelse end i nogen anden.

Scientific American ytrer den Formening, at Franskmændenes „animaliserede Brod“ blot har været Suppe- eller Liimstof-Rager, og at Mr. Borden's i 1851 patenterede concentrerte Composition er et andet og bedre Stof, idet han nemlig dertil benytter det bedste Drekiod der er at faae i Texas, og uddrager Gelatinen deraf ved en ringe Dampbæde. Naar det er bleven som en Deig, æltes det derefter sammen med Meel eller en anden vegetabilsk Spise i Rager og bages langsomt i en Dug bædet ved Damp. Bruger

man en stor Hede til at uddrage Gelatinen af Spisen, faaer Stof-
fet en meget ubehagelig Lugt, eftersom den stærke Hede frigjør en
Deel af Phosphoren i Benene. Dette undgaaer Mr. Borden om-
hyggelig, idet hans Extract lugter ligesaa behagelig som Liebig's
Suppefager, og værnes mod Forraadnelse ved at blive bagt i Ka-
ger. — Patentet angaaer Combinationen af condenseret Extract af
Kjødspiser med vegetabilsk Meel, enten ubagt Meel eller knuste
Stikstvebakter, og det hele bagt til Bistøiter. 1 ounce (1½ Lod)
Bistøit lavet til Suppe er tilstrækkeligt til et Maaltid for en Mand.

Fr. Redacteur!

Det vil sikkert være Dem bekendt, at vi om ikke lang Tid,
kunne vente at see en Forandring indtræde ved den private Sø-
mands Opdragelse og Examen her i Landet. Jeg tvivler derfor
ikke om, at det netop nu vil være af Interesse for mange af Deres
Læsere, som for de Mænd der ville faae med denne vigtige Sag
at gjøre, at erfare, hvorledes dette Forhold er organiseret i Nabo-
landet Sverrig,^{*)} og da jeg nylig paa en Reise i dette Land har
havt Leilighed til paa Stedet at gjøre mig bekendt med Organi-
sationen af den svenske Handels-Sømands Underviisning og Prøve,
skal jeg tillade mig at give en kort Fremstilling deraf, i Haab om
at den maa erholde en Plads i Deres Tidsskrift.

^{*)} I næste Hefte af „Archivet“ vil blive optaget den engelske Regie-
rings midlertidige Bestemmelser, ifølge hvilke, efter den 1ste Januar
1851 intet Skib til udenlandske Pladser vil kunne udeklareres fra
noget Toldsted i Storbritanien og Irland, naar ikke baade Skipper
og Styrmand (masters & mates) have erhvervet Certificat enten
for tidligere Tjeneste i samme Egenkab, eller for Dygtighed efter vel
overflaaet offentlig Examen.

Om Handels - Sømandens Underviisning og Prøve i Sverrig.

Den reen practiske Opdragelse i Sverrig fleer, ligesom hos os, ombord paa Handelskibene, hvor den unge Sømand er overladt til sig selv og den Veiledning, han af en Foresat eller ældre Kammerat leilighedsviis kan modtage. Han føres frem, som det kaldes „giennem Folkelufaset“, og ihvorvel denne Wei, i mange Tilfælde, har sine mislige Sider, er det dog sikkert, at det er den, som giver den bedste Praktik, og som tidligt giver Eleven haardfør og udholdende; Banstelighederne ved en særskilt, praktisk Opdragelsesmethode tilføes ere desuden saa mange og saa store, at Sverrig, ligesaa tidt som vi, har gjort noget Forsøg i denne Retning. Naar derfor undtages en i Stockholm bestaaende „praktisk Navigations-skole“ (hvorom senere), vil Talen her alene være om Sømandens theoretiske Opdragelse, eller den han kan modtage iland, saavel som Examens Organisation, og hvilke Discipliner der fordres ved denne.

I Maret 1839 nedsattes af den svenske Konge Carl Johan en særlig Comitee til at indgive Forslag om den hensigtsmæssigste Ordning af Navigationskoler og deres Oprettelse paa forskellige Steder i Landet. Dette Forslag forelagdes Rigets Stænder, og 1841 i April udkom Bestemmelserne om Skolerne, der underholdes paa offentlig Bekostning, og ved hvilke det oprindelige Princip, paa et Par mindre væsentlige Undtagelser nær, til Dato er bleven fulgt. De vigtigste af disse Bestemmelser ere:

„Der oprettes Navigationskoler i Stockholm, Gøttheborg, Gøfle, Malmø og Calmar. Disse Stæder komme saaledes til at drage den største Fordeel af Skolerne, hvorfor der gives dem det Paalæg, at de paa egen Bekostning lade opføre hver sin Skolebygning, med tilstrækkeligt Locale for Underviisning og Forelæsninger, Opbevaring af Instrumenter og Bøger, en passende Bolig for Overlæreren &c. Skulde nogen af de nævnte Stæder ikke inden en vis, af Commerce-Collegiet opgiven Tid, have opfyldt denne

- c) at rette Kurser, og sammenfoble dem ved Triangel-Tabellerne; at udsætte Bestik i Søkortet, og finde Kurs og Distance ved Afmåling i Kortet;
- d) at føre Logbogen efter Schemaet.
- 4. Kundskab til Lastens Lægning og Styvning.

I 2den Afdeling, for Styrsmænd af 1ste Klasse eller Skibsførere af 2den Klasse.

Foruden de ovenstaaende Gienstande:

- 1. Regning: Decimal-Regning; om Potenser og Rødder; hele Proportionslæren og sammensat Reguladetri; om Logarithmers Brug, samt Oplosning af Exempler efter Formlerne.
- 2. Geometri: elementair Planimetri og Stereometri.
- 3. Trigonometri: plan og sphærisk.
- 4. Navigation: fuldstændig Kundskab om Maaden at føre Bestik ved Regning, samt om Søkorters Construction og Brug.
- 5. Astronomi:
 - a) De Hovedlærdomme som ere anvendelige paa Navigationen;
 - b) Kundskab til Brugen af Detanten, Sertanten, Seubret og Azimuth-Kompasset;
 - c) at finde Bredden saavel ved Meridian-Høide, som ved Høide udenfor Meridianen, tilligemed Brede ved Polarstjernen;
 - d) at finde Længden ved Seubret;
 - e) at finde Kompassets Misvisning;
 - f) at finde Klokkeslettet for høit og lavt Vand.
- 6. Takling og Sømandskab.
- 7. Den praktiske Deel af Skibs-Manoeuvrer.
- 8. Anordninger vedkommende Sømandsfaget:
 - a) Den Deel af Søloven, som angaaer Førerens og Besætningens Retligheder og Forpligtelser;
 - b) Told- og Seilads-Anordninger;
 - c) Haberis- og Beres-Forordninger;
 - d) Quarantaine-Loven.
- 9. Oeconomien ombord og Besætningens Underhold.

3die Afdeling, for Skibsførere af 1ste Klasse.

Foruden alle ovenstaaende Gienstande:

1. **Mekanik:** De almindelige Grundsætninger.

2. **Astronomi:**

- a) Begreb om Verdens-Systemet;
- b) Færdighed i de almindelige nautiske Instrumenters Undersøgelse, Prøve, Behandling og Brug;
- c) at finde Bængden ved Maane-Distance-Observation.

3. **Skibbyggeri:** de første Elementer, og at kunne beregne Deplacementet og Stivhedsmomentet for et Skib af given Tegning.

„Examinatorerne kunne opstille Spørgsmaal, saavel til skriftlig som mundtlig Besvarelse, og skulle afgive Characterer i Tal fra 100 til 250. Middeltallet af begge Dommeres Characterer bliver den gjældende, der inddeles i følgende fire Klasser:

- a) fra 100—140 benævnes antagelig;
- b) fra 140—180 — godtkiendt;
- c) fra 180—220 — rosværdig;
- d) fra 220—250 — udmærket.

„En Elev som har under 100 i Middeltal, kan ikke gives Examen's-Attest.

„Attest for Examen udfærdiges paa ustemplet Papiir, og underskrives af begge Examinatorer. For Afskrift og Attest erlægges en Fjerdedeel af Indskrivningspengene for vedkommende Afdeling.

„Af de Midler, der tilflyde hver Navigations-skole, i Indskrivningspenge, Godtgjørelse for Examen's-Attest, Gaver som ikke staaendes i bestemt Hensigt ic., dannes en særskilt Præmie-Kasse, som forvaltes af Skole-Directionen.

„Den Elev, som har været i to Aar i en af Skolens Afdelinger, uden at erholde Examen, opfordres til at forlade Skolen; vil han ikke dette, kan han erholde et Aars yderligere Prøve, hvorefter han bortvises, naar Examen ikke er bestaaet.

„Alle Forelæsninger og Examina ere offentlige.

„Ansøgninger om Lærer-Embederne stiles til Kongen.

„For at kunne blive Overlærer ved en Navigations-skole, udfordres:

- a) at have taget Officers-Examen, eller Examen som Skibsfører af første Klasse, og tillige, for Videnskabs-Academiets Astro-nom i Stockholm, eller Astronomi-Observeratoren i Upsala eller Lund, eller ogsaa for Læreren i Astronomi ved Institutet i Carlscrona eller ved Marieberg, — at have aflagt fuldstændig Prøve paa Kundskab til og Færdighed i astronomiske Observationers Udførelse og Beregning, efter det Minimum-Cursus som giennem Chefen for Civil-Departementet bliver foreskrevet;*)
- b) at have været Over- eller Under-Befalingsmand i mindst 3 Aar paa et Goffardistib, og udmærket sig ved Duelighed, Driftighed og hæderlig Opførsel, samt
- c) at have aflagt nøiagtigt Beviis for Duelighed i at meddele Underviisning i de Fag, der fordres ved Navigations-skolerne.

„Hvert Aar, før Udgangen af October, indgives af Skole-directionen, i Forening med Læreren, Budget for det kommende Semester. Ingen Udgiut, som overstiger hvad heri er anført, maa sættes paa Skolens Regnskab; men skulde noget bespares af det, som aarligt er tilstaaet Navigations-skolen, bliver saadan Besparing at reservere for Skolens fremtidige Behov.

„Ved hver Skole føres en Indskrivningsbog, en Examens-bog og en Inventariebog.

Den Sum, som anvistes til Navigations-skolernes første Organisation, bestemtes at skulle anvendes paa følgende Maade:

*) Denne Bestemmelse er af 1844.

For Navigationskolerne i Malmø og Calmar.

Instrumenter:

2	Par svenske 10 Tomme Globes,		
	à 50 Rdl. Bco,	100	Rdl. Bco
1	Reflections-Cirkel	350	—
2	Sextanter af Messing, à 250 Rdl.,	500	—
1	Octant med Riffert	60	—
5	almindelige, simple Octanter, à		
	33½ Rdl.,	166	— 32 §
1	Box-Chronometer af bedste Sort	700	—
6	svenske Artificiel = Horisonter, à		
	10 Rdl.,	60	—
1	Mzimuth-Kompas med Stativ .	125	—
1	Amplitude-Kompas	16	— 32 -
1	Sp-Barometer, med Thermometer,	50	—
1	Sp-Thermometer	16	— 32 -
1	Cirkel-Bestik	10	—
4	fortmalede Tabler, à 10 Rdl., .	40	—
			2,195 Rdl. Bco.

Kort og Bøger.

Oversigt Sp-Atlas, af Vice-Admiral			
	Klint,	166	— 32 §
	General-Kort over Oceanerne .	133	— 16 -
1	Verdenskort, efter Mercators Pro-		
	jection,	50	—
	Bøger for omtrent.	150	—
			500 Rdl. Bco.

Meubler.

Bænke, Stole, Borde u.	155	—
saaledes til hver Skole	2,850	—
og for begge Skoler tilsammen . .	5,700	—

Transport . 5,700 R. Bco.

For Navigationskolerne i Gøttheborg og Gøfle.

Instrumenter, Kortter, Bøger og Meubler, som
ovenfor, 2,850 R. Bco.
samt desuden:

1 Transit- eller Passage-Instrument. 300 —
saaledes til hver Skole . . . 3,150 —
og for begge Skoler tilsammen 6,300 —

For Navigationskolen i Stodkholm.

Instrumenter, Kortter, Bøger og Meubler, som for
Navigationskolerne i Gøttheborg og Gøfle,
3,150 R. Bco.

samt desuden:

2 Bør-Chronometre, tilsammen . . 700 —
1 Dollands-Kikkert, med Stativ og tre-
dobbelst Objectiv, 150 —
1 Model af en Sv-Dampmaskine . 200 —
Yderligere Anskaffelse af Bøger . . 400 —
4,600 —
Sum . . 16,600 —

Årlige Udgifter og Lønninger.

For Navigationskolen i Stodkholm.

Ober-Lærers Løn 1,500 R. Bco. *)
Honorar til Underlærer 200 —
1,700 —
Transport . 1,700 —

*) Dmtrent lig med en Comm.-Capitains Gage i Sverrig.

Transport . 1,700 R. Bco.

Hertil kommer:

Honorar til astronomisk Professor .	400 R. Bco.	
Ditto til en Lærer i Skibbyggeri .	200	—
Ditto til en Lærer, som meddeler Under-		
visning i Dampmaskinens Construc-		
tion og Brug,	200	—
		800 —

For Navigationskolerne i Gøtheborg og Gefle.

Over-Lærerens Løn	1,200 R. Bco.	
Honorar til Under-Lærer	200	—
tilsammen	1,400	—
eller for begge Skoler	2,800	—

For Navigationskolerne i Malmø og Calmar.

Over-Lærerens Løn	1,000 R. Bco.	
Honorar til Under-Lærer	200	—
tilsammen	1,200	—
eller for begge Skoler	2,400	—

Hartlig Udgiwt til Instrumenters, Korters, Bøgers		
og Meublers Vedligeholdelse og Forøgelse, saa-		
velsom til Reparationer, Brænde, Lys, Reen-		
gjøring m. m., til hver Skole 300 Rdl. eller		
for alle 5 tilsammen	1,500	—

Sum	9,200	—
---------------	-------	---

Denne Fremstilling vil give et nogenlunde Begreb om Ordningen af det private Navigationsvæsen i Sverrig. Uden at ville indrømme, at det deri giennemførte Princip i alle Tilfælde kunde anvendes i Danmark, kan jeg dog ikke tilbageholde Ønsket om, at det hos os maa blive lettere for den unge Sømand at underkaste sig Examen, end Tilfældet nu er, da han maa gjøre saa store Of-

føre, og ofte dertil udgive den sidste Skilling af de Penge, han saa snart har fortjent og sammensparet.

Der skal endnu kun med saa Ord omtale den tidligere nævnte Sømands-Skole, der er stiftet 1850 ifølge afgangne Grosserer i Stockholm, Abraham Rydberg's Testament, hvorved en Capital af 150,000 Rdl. Bev. skænkedes til dette Diemed, og som benævnes „Abraham Rydbergs Stiftelse till Dannande af skicklige Söfolk". Institutet deler sig i to Afdelinger: den praktiske Sømandsskole — og Forberedelses-Anstalt for Navigationskolon.

Den Førstes Formaal er: uden Betaling at give enhver ung Sømand, mellem 12 og 20 Aars Alderen, der Saadant attraaer, Underviisning i praktisk Sømandskab.

Underviisningen meddeles af en Over-Lærer, en Overstyrmand, en Understyrmand, en Baadsmand og en Seilmager. Den tager sin Begyndelse med Mai Maaned hvert Aar, og fortsættes, med kun 1 Uges Ferie ved Midsommer, indtil Udgangen af Dec- tober. Underviisningen meddeles hver Søndag fra Kl. 8 til 12 FM. og fra Kl. 3 til 7 EM., undtagen Onsdag og Lørdag Eftermiddag.

Underviisningsgjenstandene ere:

- a) Til- og Aftakling af et, for Stiftelsens Regning, anskaffet Øvelses-Fartøj;
- b) de til Fartøjets Af- og Tilfakling hørende Matrosarbejder;
- c) de Dele af Manoeuvrerne, som kunne udføres med Øvelses-Fartøjet, saasom Bramværers og Bramstængers Op- og Nedtagelse, Stængers og Værers Strykning for Storm og deres Sætten ompoug igien, Anters og Ræders Behandling, Bradspits og Pumpespits samt Gangspits rette Anvendelse, Seils Underlaaning, Tilfætning, Rebning, Bjergning og Fraslaa- ning, Løseils Tilfætning og Bjergning m. m.;
- d) Kiendskab til Kompasset;
- e) Behandling af Baade, Moning, Brifning og Styrring;

- f) Seilbaades Tiltakling og Behandling, hvorved i det Mindre vides og forklares det som udføres i det Større med Øvelses-skibet et Par Gange om Sommeren paa en Udfart i Skærgaarden, ved hvilken Leilighed Inddeling i Bagt, Styling efter Kompass, Logning og Brugen af Pindekompasset m. m. bør finde Sted;
- g) Grundsetningerne for Takkelagens Udkapning og Seilenes Tilskæring efter Tegning;
- h) Reising af Sars-Buf, samt Masters og Spryds Udtagelse og Indsetning;
- i) Behandling af Seilnaal og Handske, Seilsyning, Ligning, Stroppers og Kouses Syning m. m.

Formaalet for den anden Afdeling af Stiftelsen er: Ved Underviisning uden Betaling at give et mindre Antal af den praktiske Sømandsskoles Elever Leilighed til at erhverve sig de forbedrende Kundskaber, der udfordres til at blive Elev i de af Staten underholdte, for Skibsførere og Styrsmænd bestemte Navigations-skoler.

Ved Udgangen af September Maaned hvert Aar, anmelder Over-Læreren for Skole-Directionen, hvilke af Sømandsskolens fattigere Elever have udmærket sig ved Flid og god Opførsel, og kunne antages at ville blive dærlige Befalingsmænd ved Handelsflaaden, men som ikke ere i Besiddelse af saadanne Forundskaber, at de med Nytte kunne deeltage i Underviisningen ved Navigations-skolen. Finder Directionen det da passende, udtager den et saadant Antal Elever, som efter Omstændighederne kunne komme til at deeltage i Underviisningen, og udnævner en Lærer for dem.

Den forberedende Underviisning fortsættes da fra Begyndelsen af October til Udgangen af April, med sædvanlige Ferier. Underviisnings-Gienstandene ere: Christendom, svensk Historie, Skrivning og Hæftskrivning, Geographi, Arithmetik, Mathematik og Astronomi.

Ved Elevens Afgang fra Skolen, meddeles ham af Læreren

en Attest, hvilken han fremlægger ved Anmeldelsen til Navigations-skolen, og skal han i alle Tilfælde have Forret til Antagelse fremfor enhver Anden der ikke er underviist ved Stiftelsen.

Ved Ophøret af den forberedende Underviisning i April, afholdes for Directionen Examen over alle Eleverne.

3 October 1851.

Deres

J. C. Luxen.

Nat-Signalsystem.

I Juniheftet d. A. af „Tidsskrift i Sjøvæsenet“ omtales et, af Lieutenant v. Heidenstam ved kgl. Marin-Regimentet, til kgl. Orlogsmanna = Sällskapet indgivet Forslag til et nyt Nat-signalsystem for Floden, der ved de anstillede Prøver er fundet at besidde endeel Fortrin for det nugældende.

Ved de den 3die Juni sidstl. anstillede Prøver var et Signalapparat opsat paa Kungsholm Fæstning og ligeledes et paa en Fregat i en Afstand af $3\frac{1}{2}$ Mil fra Fæstningen. Lidt efter 10 om Aftenen signaliseredes fra Fæstningen og hvert Signal repeteredes paa Fregatten.

Uagtet Luften var noget disig nede ved Horizonten og Maaenen ei gik ned før Kl. 11 $\frac{3}{4}$, bleve dog i eet Kvarteer 16 Signaler givne og repeterede, og skete Afslæsningen med saadan Lethed og Bestemthed at man troede ei at behøve videre at fortsætte Prøverne, der endtes Kl. 11.

Det ansees afgjort, at Systemet har et absolut Fortrin for det nugældende med Hensyn til Hurtighed, Sikkerhed, selv i stor Afstand, samt Lethed til at læres og huskes. Systemets første Fortrin skal især ligge i dets Sikkerhed, eftersom man aldrig kan tage Feil af Signalets Nummer, naar det blot kan sees, hvorimod man, ved det nugældende System, ved at tage Feil af Lysets

Sted, let kan bilde sig ind at have faaet en Befaling eller Meddelelse, lige tvertimod den der virkelig er bleven given. Man mener, at Systemet vil befindes ligesaa anvendeligt under Seil og i Søgang.

Dette System skal give 169 forskellige Signalnumere og det uden at Blinkfyrr eller andet Apparat behøves: man behøver blot 6 Stkr. almindelige Signallanterner med 2 Lys i hver. Apparatet, der er ganske simpelt og ikke synderlig bekosteligt, skal isørigt bestaa af en vertical Stang hvorpaa ere befæstede 3 horizontale Arme, paa hvis Gænder Lanterneerne ere anbragte bag cylindriske Skærme, saaledes at de med Lethed kunne vises lysende.

Dyffinderen skal fremdeles have udtænkt en Maade at gjøre Signalerne tydelige paa omtrent $1\frac{1}{2}$ ' Afstand for det blotte Øie og paa 5' for det bevaændede Øie, dog skal Signalernes Mængde saabelsom Hurtigheden derved blive formindsket. Imidlertid ansees Usikkerheden ei at være af særdeles Betydning saalænge man dog kan give 1 à 2 Signaler i Minutet, om ikke 2 à 4.

Suan de Fuca = Stræde.

(Af engelsk Marine-Officier Wood).

(Naut. Mag. Juni og Juli 1851).

Suan de Fuca = Stræde adskiller Den Bancouver fra Nord-Oregon, og danner den sydlige Grændse for de engelske Besiddelser paa Nord-Americas Vestkyst.

Paa S.W.-kysten af Den findes et tilstrækkeligt Antal Unterpladse, hvor Skibe kunne afvente Flodtiden hele Veien op til Dungeness, saabelsom i Bugterne, naar man krydser op eller ned, fra Neah-Bay, tæt ved Cap Glaspet, Callum Bay, Freshwater Bay, Port Angelos og Dungeness. Fra Dungeness til Wilson Point findes

2 Havne, hvoraf den ene er Port Discovery, udfor hvilken ligger Protection Island.

Paa Nordkysten findes færre sikre Steder, paa Grund af at de fremherskende Vinde ere fra S. for V., hvorved man er udsat for en Væger, ligesom Kysten fra Cap Clasfset gaaer næsten ret Syd, hvorved den bliver aaben for det Stille Havs lange og svære Sydvest-Dynninger. Fra Cooke Bay opefter yder den Kysten ligeoverfor Beskyttelse, og der begynder ligeledes at findes Bugter og Havne.

Næsten ligeoverfor Cap Clasfset er den smukke og dybe Havn St. Juan, der dog er aaben for S. V. Point Otter er Sydpynnten af Cooke Bay, paa den anden Side af hvilken er Cooke Indløb der fører lige til Cooke Basin. Den nærmeste Bugt er Becher Bay, paa hiin Side hvilken ligger Bentinck Island og udenfor dette findes Macellipperne, det sydligste Punct af Den Bancouvre. Man bør hverken befære Cooke Indløb eller Becher Bay uden Lods.

Nord derfor findes et langt smalt Indløb (Port Pedder), hvis nordre Punt danner en Vig, vel beskyttet mod alle Vinde undtagen fra S. O. — Længer mod N.: Royal Bay, i hvis nordøstlige Hjørne er en ypperlig Havn, Esquimalt Harbour. Udfor den lille smalle, vanskelige og grundede Port Victoria, hvis vestre Punt er Sailors Point, ligger de farlige Skær, Broches Ledge, med 2 Fod Baud over. Tanglinien bør undgaaes, da den tyder paa Skær x.

Naar man agter sig indad Juan de Fuca-Strædet, maa man huske paa, at Cap Flattery ikke danner Sydpynnten af Indløbet, men er et ikke synderligt høit Fremspring under $48^{\circ} 06'$ N. Br. og $124^{\circ} 47'$ V. L., eller 17 Qvartmiil S. for Cap Clasfset der er den virkelige Sydpunt under $48^{\circ} 23'$ N. Br. og $124^{\circ} 44'$ V. L.; og dernæst maa man vel bringe den sædvanlige sydlige Strømsætning i Regning, saa at man holder sig i $48^{\circ} 28'$ Parallelen, da ellers, hvis Vinden skulde blive skral, inden man kan

naae Neah Bay, Skibet af Ebber rimeligviis vil blive forsat mod Duncan Rock og den udenfor liggende Dunge Rock; Duncan Rock er ved Høivande næsten under Vand, og Dunge Rock har kun $2\frac{1}{2}$ til 3 Favn over sig.

Skibe, der agte sig fra Neah Bay opad Strædet til Victoria, skulle lægge Coursen efter at gjøre Raceklipperne i S. 84° D. i 43 Qvartmils Afstand fra Nordpynten af Whadda Island, og naar man er 1 Qvartmiil N. for dette Punkt, vil en D. t. S.-lig Cours føre $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil S. for dem. Derfor skal man dreie ad Royal Bay til, eftersom der er den bedste Ankerplads, med mindre man skal ind til Victoria eller Esquimaux Harbour.

Efterforsom det for det Meste blæser fra V., maa man i Regelen krydse sig ned, og bør man derfor tage det saaledes, at man fra Victoria eller Royal Bay er udfor Race Rocks ved Begyndelsen af Ebber, da man saa kan naae Cooke, Pillar eller Callum Bay, inden Floden sætter ind, hvis ikke, maa man da afvente Strømringen i Vigen paa S. V.-Enden af Parrybugten. Naar man forlader en af disse Ankerpladser, maa man holde sig paa Sydkysten under den videre Krydsning til Neah Bay.

Forlader man Neah Bay med Ebber for at krydse Strædet ud, har man at vogte sig for at blive sat paa de farlige Steder udfor Tatouch Island.

Ved Springtid gaaer Floden i Negelen stærkt og temmelig regelmæssig, 6 Timer frem og 6 Timer tilbage, hvilket ikke er Tilfældet i Niptid. Udenfor Strædet gaaer Flodstrømmen nordest og Ebberstrømmen sydvest.

Imellem Point Angelos og Race Rocks løber Floden omtrent 3 Qvartmiil, fornemmelig udfor Race Rocks og idet Hele hurtigt udfor alle Pynter.

Høivande under Ny- og Fuldmaane ved Neah Bay Kl. 3 E. M., ved Port Angelos Kl. 3, 50' E. M. 8 Fods Stigen, ved Victoria Kl. 4 E. M. 10 Fods Stigen.

Imellem Cap Glasjet, N. B.-Pynten af Oregon og Tatouch

ørerne gaaer rigtignok et Løb $\frac{1}{10}$ Qvartmiil bredt, men deri findes flere blinde Skær, og som oftest svær Dyrning. Det Nord for N.-pynten af Tatouch Island i $\frac{1}{10}$ Qvart-Miles Afstand ligger Duncan Rock næsten lige i Bandspeilet under Høivande, med 20 til 40 Favne rundt om. S N. t. V., $\frac{1}{4}$ Qvartmiil derfra, ligger et endnu farligere blindt Skær, Dunke Rock, med 3 Favne Band. Imellem Dunke, Duncan og Tatouch Island er Farvandet reent og dybt.

Fra Cap Glasfæ, hvis yderste Pynt er omgivet med lave Skær, bedækket af Tang, strækker Kysten sig ret Øst, $3\frac{1}{2}$ Qvartmiil ad Koikla Point, den vestlige Pynt af Neah Bay, ligesom omgivet af tangbedækkede Skær, imellem hvilke gaaer et Løb ind i en lille Bugt, Coe de Cabbet.

Fra Koikla Point til den nordvestligste Pynt af Wyadda Island, en smal Skifers omtrent 1 Kabellængde bred og $\frac{1}{2}$ Qv. Miil lang i N. 30° V. og S. 30° Ø., er S. 86° Ø., 1. 4'. Udfør denne Pynt strækker en Klipperevle sig i samme Retning som Den, en Kabellængde fra Klinten. Sydvestsiden eller den indre Side af Den er beslyttet af en Klipperevle, to Kabellængder fra Kysten, og Tang og ureen Grund findes igjen næsten ligesaa langt ude.

Fra Koikla Point strækker Kysten af Fastlandet sig S. 23° Ø., een Qvartmiil, og udfør en smuk Sandflade, der danner Bugten, findes ligeledes en lav Klippeflade bedækket med Tang, der strækker sig 3 Kabellængder fra Stranden.

Den bedste Ankerplads er ved Koikla Point N. 51° V., med Wyadda Islands N. V.-Pynt i N. 39° Ø., dens S. Ø.-Pynt i N. 77° Ø. Ankerplads findes ligeledes i Kanalen mellem Den og Fastlandet, men der er meget smalt og vanskeligt at gaae fra uden med en aaben Vind. Der er $3\frac{1}{2}$ til 4 Favne som bedst. Høivande ved Fuld- og Ny-Maanen Kl. 3. Forlader man Bugten med en skral Vind, maa man tage Stromsætningen udenfor med i Beregning, eftersom, ved Indløbet, Floden sætter paa

Klipperevlen udfor Wyadda Point, og Ebhen paa den urene Grund langs Kysten vesterefter.

Fra Koikla Point til Meena Point, i S. 61° N., er 2 Qvartmiil.

Fra Meena Point til Kydaka Point, i S. 61° N., er $10\frac{1}{4}$ Qvartmiil; Kysten er omgivet af tangklædte Skær, og udfor Kydaka Point strækker sig et Klipperev.

$1\frac{1}{2}$ Qvartmiil øster for Meena Point er Klaholoh, en hvid, 150 Fod høi Sandsteensklippe. Denne Klippe, overet med S. N.-Enden af Wyadda Island, fører fri af Klipperne udfor Koikla Point. I $6\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand i samme Retning er en isinefaldende hvid Vlet paa Klinterne, fremkommen ved et Jordskred, hvorved Sandstenen er bleven blottet. Lodskuddene herudfor ere regelmæssige fra 5 Favne paa Kanten af Tangen ud til 40 Favne, $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil ude.

Fra Kydaka til Sekou Point, i S. 61° N., er 3 Qvartmiil.

Sekou Point danner den vestlige Pynt af Callum Bay i N. 86° V. i en Afstand af 2 Qvartmiil fra Slip Point. Bugten er altfor aaben mod N. V. til at beskytte for østlige Vinde, men kan benyttes som en Venteplass efter Flodtiden.

Udfor Slip Point strækker sig en Klipperevle.

Ved Pillar Point, en høi landløs Klippe, bøier Kysten med Et sydefter. I $11\frac{1}{4}$ Qvartmiles Afstand fra Pillar Point i S. 74° N. Retning er Low Point. Imellem disse to Punkter strækker Tanglinien sig flere Steder $\frac{3}{4}$ Qvartmiil ud, og mangfoldige Skær komme frem i Tangen ved Lavvande.

Imellem Low Point og Tongue Point, en Strækning i N. 86° N., af 4,9 Qvartmiil, findes $3\frac{3}{4}$ Qvartmile fra Low Point, en Pynt, udfor hvilken, i en Afstand af $\frac{4}{10}$ Qvartmiil, findes et blindt Skær, over hvilket Søen bryder ved Lavvande. Vest derfor er Ankerplads med kun lidt Lø, og Kysten er fuld af Skær.

Tongue Point overet med N. V.-Enden af Wyadda Island, fører nordefter fri af Dunge Rock og alle Farer vestenfor Neah

Bay. Den kaldes Striped Peak af en hvid Stribe paa den østre Side. Fra Tongue Point til Observatory Point, i S. 74° Ø., er 3 Qvartmiil.

Fra Observatory Point til Angelos Point, 3 Qvartmiil. Bugten derimellem, Freshwater Bay, er reen og temmelig beskyttet, med Ankerplads paa 5 til 10 Favne.

Port Angelos, paa begge Sider af hvilken Klinterne ere blottede for Træer, dannes af en lang smal, lidt krum Tunge, Ediz Hook, der strækker sig N. 84° Ø. $2\frac{3}{4}$ Qvartmiil lang, hvilken Shingle Tunge, som alle Shingle Tunger hele Verden over, ligge i samme Direction som Flodstrømmen gaaer, fra hvad Kant end de fremherskende Vinde blæse. Indløbet er $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil bredt, og Havnen $2\frac{1}{4}$ Qvartmiil dyb; Ankerplads paa 5 til 20 Favne. Er beskyttet mod alle Vinde, undtagen fra Ø. til S. Ø., og selv mod dem har man lidt Bæ ved at ankre tæt ved Landtungen. Ved Indgaaende maa man huske vel paa den stærke Flodstrømning der skyller forbi Pynten. Men denne Pynt er steil, med 10 til 20 Favne tæt ved. Fri af denne Pynt, maa man strax holde af til Havnen for at undgaae nogle Skær med 4 Favne Band, der strække sig $\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra det faste Land.

Gravande ved Ny. og Fuldmaane indtræffe Kl. 3. 50' EM., Stigning 8 Fod.

Fra Ediz Hook til Dungeness Point i N. 78° Ø., er $12\frac{1}{4}$ Qvartmiil. Fra Husene ligesfor Indløbet til Green Point, i N. 85° Ø., er $4\frac{3}{4}$ Qvartmiil.

$1\frac{1}{2}$ Qvartmiil i N. 78° Ø. fra Green Point, $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Kysten, ligger et blindt Skær med kun 11 Fod Band ved Lavvande, men 6--10 Favne rundt omkring; det angives godt ved Tang, og ligger kun i Farvandet for Skibe der krydse op ilæ af Dungeness.

Under østlige Vinde yder Bugten mellem Ediz Hook og Dungeness Ankerplads, men er altfor meget udsat under vestlige og nordvestlige Vinde til at kunne anbefales.

Fra den yderste Punt af Dungeness Point strækker en Banke sig 1 Qvartmiil ud i N. 41° O. med blot 2 Favne Vand ved Lavvande Springtid. Naar man gaaer om Dungeness Point ved Ind- eller Udgaaende, maa man gaae i betydelig Afstand fra Banken, eftersom Floden skyller derover med betydelig Kraft, der forarsager et stærkt Overfald og i slet Veir en meget styg Sø.

I Dungeness Bay, der dannes af denne Banke, er sikker Ankerplads for alle Binde fra N. giennem B. til S. O., paa 5 til 10 Favne. Gaaer man enten op eller nedad Strædet, gjør man bedre i at afvente Floden eller Dagslyset her, end i Port Discovery eller paa Ankerpladsen under Protection Island.

En ny Reisning for Skibe.

Af Naut. Mag. August 1851 see vi, at en Hr. Forbes i Boston har foretaget nogle ret heldige Forsøg med Naaseil paa sværere Skibe, hvorved det hidtil fulgte System for Mærseil og tildeels for Underseil fraviges.

Hans Plan er denne:

Masketoppen gøres længer end hidindtil, saa at Stykket af Masten, fra Mærset til Fisken, bliver kortere, hvorved Underseilene blive mindre dybe. Mærseraaen tilrækkes under Væselhovedet, saa at den kommer til at vandre op og ned ad det Stykke af Stangen som er under det. En Boven-Mærseraa anbringes over Væselhovedet, ligesom vor nubrugelige Mærseraa, og begge disse to Ræer gives Seil af det Slags Dug, som hidindtil har været brugt i Mærseil, og Boven-Mærseil indrettes til at rebes som forhen.

Vi finde ikke noget anført om hvorledes Stangens Forstøtning bør være for at kunne stærke Mærseraaen, ei heller er der

Hovedet som Exemplarer af Noahs Ark, og vænne sig til mere magelige Liv isand; men man har Udsigter til at blive naar Staten ved fornødne Pengemidler søger at holde den samme Øvelse som i de sidste 18 Aar; naar, ved Bibehold af den hele Lønning, Officiererne opmuntres til at bente sig i Coffardisarten, og naar de, efter Myndighedsalderen, ved pendier opmuntres til at søge fremmed Tjeneste. Den af Afgang fra Akademiet er ikke saa stor, at Landet ikke skulde istand til at have saamange Orlogsfibe ude, at de unge Officerer i de første to Aar altid kunne være tilføjes.“

Vi kunde, med Hensyn til disse specielle Ytringer, muligens ladet berøe ved vor i dette Tidsskrift *) indrykkede Besvarelse. Hr. Capt. E. Suensons Bemærkninger i Berlingske Tidende 13de August d. A., **) hvor vi have fremsat vor Anskuelse af de unge Lieutenanternes tidlige selvstændige Commandoer, men de omhandlede Gienstand, efter vor Overbeviisning, kan trænge yderligere Drøftelse, vilde vi gjøre os skyldige i Uopmærksomhed mod Opfordrerens til denne Discussion, Hr. Marineministeren, vi af Magelighed, Convenience eller af andre ligesaa interesser Grunde, nu vilde opgive denne Sag, istedetfor at discutere den til

Hr. A.—I paaviser Bigtigheden af Søfart for Marinens Officerer, og fremhæver isærdeleshed Nødvendigheden deraf for dem i de første Aar efter at de ere afgaaede fra Akademiet. I begges Tilfælde ere vi enige med ham, men han er ikke enig med os i Maaden hvorpaa det Sidste kunde skee.

Vi maa ubetinget indrømme, at det vilde være ganske træffeligt for Marinen, hvis den kunde have saa mange Skibe tilføjes, at de unge Officerer i de 2 første Aar efter at de ere afgaaede fra Akademiet, kunde holdes i en saadan Activitet, at Tjeneste ombord aldeles ikke kom til at smage af Cadetten; men selv Marinens nærmeste Fremtid er os ubekendt — skal man om føie Tid afgjøres, og det vil da først vise sig, hvorvidt

*) Efr. foran Pag. 399 sqq.

**) Efr. foran Pag. 393 sqq.

dagen gaar ind paa Marineministerens Budget-Forslag. Bevilger Rigsdagen saa stor en Sum, som er nødvendig til den Øvelse, hvorom, som fremsført, Hr. R—l og vi ere enige, saa er det godt, og vi have ikke mere at sige i den Sag; men — gaaer den ikke ind derpaa, da gælder det for Marinen at indrette sig, og det saaledes, at den ikke, imedens den afventer bedre Tider, gjør nautisk Fallit, thi — man kan nok bygge eller skaffe tilveie nogle Skibe i temmelig kort Tid, naar man har Midler dertil, men et organiseret Officer-Corps, (naar det engang er tilintetgjort), kan man ikke lave paa en Studs. See! det er denne sidste Eventualitet vi have for Øie, den der stod klart for os, da vi foreslog at give de unge Officerer Øvelse paa Cadetsskibet om Efteraaret, og — det er den som Marinens Herrer Officerer maae være forberedte paa, hvis de ville være sikre paa, ei at gaae den nautiske Bankerot imøde.

Dog, at opgive Haabet om, at Rigsdagen skulde ville tilstaae det nødvendige Bidrag til Øvelse for Marinen, vilde vistnok være lige saa urigtigt, som aldeles at hengive sig til et sangvinist Haab om at den skulde ville tilstaae Alt hvad Marinen kunde ønske sig; det eneste Rigtige for den bliver derfor: haabe det Bedste og være forberedt paa at kunne klare sig, om det Børste skulde komme. Dersom Rigsdagen ikke bevilger Noget til Øvelse, saa maa jo deraf følge, enten, at alle, yngre saavel som ældre, Officerer blive hjemme og tilbringe Tiden i spidsborgerlig Nølighed som de bedst kunne, eller — at enhver Officer, der ikke betragter Danmark's Søkrigshistorie blot som en smuk Fortælling fra gammel Tid, hos hvem Grindringen om hiin Tid, da Dansten med Varme sang: „Du Danskes Bei til Røes og Magt,“ aldrig udslettes, at han tager sig sammen og med Iver kaster sig paa den private Søfart, der da er bleven den eneste Maade for ham til at hævede sin nedarbejdede Plads som Mand paa det fortladne Hav, naar — Danmark's Sikkerhed og Forsvar atter skulde trænge til Mænd der, og kalde sine Sønner. — Skulde en Deel af hvad der behøves til Øvelse, blive be-

vilget, saa Meget, at Marinen derved netop kunde vegetere i et Haab om god Bedring, — det Uerværste — og dog saa Lidet, at Realisationen af dette Haab kun blev til for nogle saa Udvalgte, en lille Summa, saa at der f. Ex. hvert Aar maaskee kunde udsendes en Corvet, hvorledes vilde vel da Hr. N—l komme ud af det med de unge Lieutenanter, der, afgaaede fra Akademiet i de 2 sidste Aar, nu, efter hans Plan, maatte ombord i Corvetten? — Vi ville engang regne efter.

En Chef + en Næstcommanderende + 2 ældre Lieutenanter + de fra Akademiet i de 2 sidste Aar afgaaede Lieutenanter (vi antage 8) give tilsammen 12 Officierer ombord i denne Corvet. Regne vi efter hvormange Officierer der komme ombord i Cadetsskibet efter vort Forslag faae vi ud: en Chef + en Næstcommanderende + en Navigationslærer + en Cadetofficier + de 3 eller de 2 sidste Aar fra Akademiet afgaaede Lieutenanter, som blive tilsammen 16 eller 12 Officierer. Hr. N—l kommer altsaa til omtrent samme Resultat som vi, men — for at komme dertil, bruger han et extra Skib, imedens vi kun vilde benytte Cadetsskibet en Maaned længer end den Tid, den ærede Commission har foreslaaet til Øvelsestogter for Cadetterne.

Det synes forresten at være Epauletterne (Portepéen, Officiers-tegnet hos os) der meest genere Hr. N—l ved vor foreslaaede Øvelsesmaade for de unge Lieutenanter, og det forekommer os, som om han endda ikke vilde finde vort Forslag saa meget slet, hvis disse unge Lieutenanter kun ikke vare Lieutenanter. Forholder det sig saaledes, da lod det sig jo meget let rette ved ikke at lade dem bære Portepée og hedde Lieutenanter saalænge de deeltog i Efteraarstogterne med Cadetsskibet. De kunde f. Ex. kaldes Nepetenter(?) For nogle Aar siden prøvede man rigtignok noget Lignende hos os, men kun et Misfoster af denne Idee, som derfor ogsaa gav et slet Resultat.

I den amerikanske og den russiske Marine har man en saadan Mellemklasse, kaldet i hiin pass'd midshipmen, i denne midshipmen, og, saavidt vi vide, finder man sig i begge Mariner meget vel derved. I den engelske Marine har man ogsaa en Mellemklasse Ma-

sters-mates, men dens Organisation er forstieellig fra de 2 førstnævnte. Hos os derimod har man ikke en saadan Mellemklasse, (Styrmand kunne vi ikke regne), hvoraf følger, at endeel Tjeneste ombord løber i Et for Officierer og Underofficierer. Man har ikke engang en passende Benævnelse for Cadetterne ombord i Cadetsskibet, saa at de og Cadetlærlingerne, ja saagar ganske smaa bitte Dreng i blaa Troier og stribede Buxer blive af Mandskabet titulerede „*Fr. Lieutenant*“, hvilket da ikke lidet bidrager til at give dem, meget for tidlig, de Pretentioner, der vore op med dem. Men — det er disse tidlig pleiede Pretentioner, som have forvoldet Marinens Officierer saa ubodelig Glæde, og det er fornemmelig dem, hvad enten de ere til i Virkelighed, eller kun antages at være tilstede, der nu, saafremt man ikke med al Kraft modarbejder dem, letteligen kunne blive Kløften imellem Officiersstanden og — Cossardisarten, den Sømands-Virksomhed, hvortil, efter vor Overbeviisning, de yngre Officiers-Classes for Fremtiden ville være at henvise og altsaa tilfulde at forberede sig til for at erholde den practiske Sømandsdygtighed, som alene kan sikre Marinen sin tilkommende Plads i Samfundet.

De danske Mænd, hos hvem den gamle medfødte Interesse for Danmarks Sømagt endnu ei ganske er uddød, studse maaskee over, at vi henvise Sættaten saa aldeles til privat Erhverv af Sømands-Erfaring; men ville disse Mænd kun sætte sig ind i Dieblikkets Forhold og Stemning, ville de letteligen kunne fatte vor Tankegang. Ja, det kunde maaskee være, hvis de ret fik Leilighed til at trænge ind i Folkets Mystrier, at De endogsaa ikke vilde finde det ganske umuligt, at man her i Landet, i folkelig Frygt for at Danmark skulde blive Tydslands Admiral- eller Schoutbynacht-Stat, paa en Tid, da man fortæller Tyderne, at man vil gjøre Danmark stærk ved Armeen, kunde komme saavidt, at man slagtede hele Marinen, og, à la Dronning Margrethe, for at holde Tydskerne fra at komme søværts til os, tilstoppede alle Havne og Fjorde, saa at end ikke den mindste Nürnberger-Skude kunde løbe udenfor Tretroner. Vi ville imidlertid ikke haabe at Danmark

igien skulde komme tilbage dertil, om man endogsaa skulde kunne nære Frygt for en moralsk Tilintetgjørelse*) af Sæetaten; men skulde denne Frygt kunne tænkes at være begrundet, da mene vi, at Marinen selv maa see at holde sig over Vandet, om muligt indtil bedre Tider komme, ved, som vi i forrige Hefte af dette Tidsskrift have henpeget til i vort Svar til Cadetchefen, at der ved Cadetternes Uddannelse paa Cadetfløien tages Hensyn til den Nødvendighed, at de senere skulle, som de kunne, søge Activitet i Coffardifarten og ved, som Hr. N—l siger, at Ministeriet opmuntrer Officiererne til at hente Øvelse i denne Fart ved at lade dem beholde hele deres Lønning under Farten.

Hr. N—l, for at komme tilbage til den egentlige Gienstand for disse Linier, mener, at det at sætte mange Officierer ombord i en Orlogsmænd er meget forkasteligt. Vi indrømme, at et ringere Antal er bedre, især naar høje Bedkommende ei skulde tage Hensyn til hvilke Individuer de saaledes commandere sammen i Mæsse. Men vil Chefen af et Skib med mange Officierer ombord i Virkelighed disse Herrers Vel, saa at de blive dygtige i deres Fag, og hans Bestræbelser understøttes af en brav og velstændig Næstcommanderende, da kunne de altid have Nytte af en saadan Commando, forudsat de selv gjøre hvad de kunne og stedse have disse Ord for Øie: „Li blot til Lyst“.

Vi have i forrige Hefte af „Archivet“ udtalt os imod at give unge Officierer for tidlig selvstændige Commandoer, og vi have kun endnu at tilføie, at det at give altfor unge eller uerfarne Mennesker selvstændige Commandoer paa Søen, er i høi Grad uforvarsligt, er at lege med Flaget og — Medmenneskers Liv!

*) Vi hørte f. Ex. for kort Tid siden disse Ord ytre:

„Hvad skal Søofficierer med Sømands-Erfaring, da han, naar han avancerer til Stabsofficier, og netop i den modne og kraftige Alder kommer i den Stilling at Landet skulde have Nytte af hans Erfaring, kun bruges til Bagtjeneste paa Holmen, saafremt han ikke er Minister, General-Adjutant eller Cadetchef.“

Kun ved Søfart dannes Sømand — og uden at være Sømand opfylder Søofficiere ikke den første Betingelse for at være Officier. At fare til Orlogs eller at uddanne sig til Orlogsfarten paa den bedste Maade er naturligviis at foretrække, men kan Søofficiere ikke opnaae det, maa han vende Blikket til Toffardisarten, *) idet han altid har i Grindring Helten Nelsons Ord:

„Ingen bør kunne blive Officier uden at være complet Gentleman, og Ingen bør kunne vedblive at være Officier uden at være complet Sømand!“

Medio October 1851.

—h—

Benjamin Guy Babingtons patenterte Middel mod Steenansamling i Damp- Kiedler.

(Mec. Mag. Mai 1851.)

Denne Opfindelse bestaaer i Anvendelsen af den Voltaiske Virksomhed, ved at anbringe indvendig i Kiedlen en Plade af et Metal der er meer modtageligt for Drydering end det hvoraf Kiedlerne ere sammensatte, og det paa saadan Maade at den er aldeles under Vand, naar Vandet i Kiedlen staaer saa høit som sædvanligt. Patenthaveren foreslaaer for Jernkiedler en almindelig Zinkplade af 29 danske Lods Røgt pr. Kvadrat Fod, fastloddet ved en af Kanterne indvendig i Kiedlen. Forholdet, i hvilket en slig Plade (s: blot den ene Side) skulde staae til den nedscænkede Overflade

*) At søge fremmed Tjeneste, er særdeles godt for en Officier, naar han først har samlet sig en Deel Erfaring og tilfulde lært vor egen Tjeneste at kende.

af Riedlen, skulde være $\frac{1}{5}$. Den Voldsigste Virkning frembragt ved Jernet's og Vandets Indvirkning paa begge Sider af Pladen vil frembringe det forønskede Resultat. Under samme Forhold anbefales for svære Riedler, to, tre, eller flere Plader.

Zinkpladerne skulde fornyes eftersom de corrodere.

Efterretninger for Søfarende.

Vager paa Smørstafke Løbet.

Ifølge Ordre fra Marineministeriet er der paa Sydsiden af Smørstafke-Løbet, udfor Lohals paa Langeland, udlagt en Vager med hvid Stage og 2 Røste i $10\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Fra Vageren høves:

Smørstafkens Priel i N. D. t. D., i en Afstand af circa 900 Alen,

Steensgaards Mølle i S. S. D. og

Nødgrundens Grundeste (2 Fod) i S. V. $\frac{1}{2}$ S.

Ifødetfor det tidligere Vendemærke for Sydsiden, at trække Steensgaards Mølle til Sydenden af den ved Nygaard nylig afbrændte Ladebygning, kan bruges — at trække Møllen hen til Nødgrunde-Vageren.

(Fyr- og Vager-Inspectionen, Juli 1851.)

Fyrtaarne paa Nordbotten:

1) Paa Skæret Malörn, beliggende udenfor Indløbet til Haparanda og Torneå, paa $65^{\circ} 31' 15''$ nordl. Br. og $23^{\circ} 40' 30''$ østlig Længde fra Greenwich. Dette Fyrtaarn er forsynet med en Siderallampe, som med et fast Lys lyser hele Horizonten rundt, og vil, fra et sædvanligt Skibsdæk, i klart Veir, kunne sees i $2\frac{1}{2}$ —3 geographiske Miles Afstand. Paa dette Skær, hvilket

tillige er Godsstation, findes 2 Baaningshuuse og et Capel, — hvilke, tilligemed Kiendingsbakken og Fyrtaarnet, ere gode Sæmærker, — samt flere Fiskerhytter.

2) Paa Skæret Stora Fjederågg, beliggende $\frac{1}{2}$ Mil N. O. fra Holmsøens Nordspidse i Norra Qvarlen udfør Umeå, paa $63^{\circ} 48' 25''$ nordl. Brede og 21° østl. Længde fra Greenwich, er opført et Fyrtaarn, forsynet med et omgaaende Neverbeersfy, hvilket, under 8 Minuters Omløb, giver fire lige stærke Blink, med ligesaa mange mørke Mellemrum. Fyret, som brænder paa 104 Fods Høide over Vandfladen, vil i klart Veir være synligt, fra et sædvanligt Skibsdæk, paa $3\frac{1}{2}$ —4 geographiske Miles Afstand. Det er synligt i alle Compassstregere fra V. N. V. giennem O. til S. S. V. Paa Fjederågg er desuden opført et Baaningshuus og et Udhuus, som godt kunne sees i lang Afstand tilføes.

Begge ovennævnte Fyr tændtes første Gang den 1ste Septbr. d. N. og holdes derefter nu brændende paa de Tider, som ere bestemte i § 42 i Kgl. Forordning og Reglement angaaende Lods- og Baskindretningen i Riget af 16de Mai 1827.

(Kgl. Förvaltningen af Sjöärendena. Septbr. 1851.)

Sorandret Tændings- og Slukningstid for Syrene nordenfor Stat.

Det norske Marine-Departement bekendtgjør under 14de Juli, at det ved kongl. Resolution af 9de Juli er bestemt, at samtlige Fyr nordenfor Stat, istedetfor, som hidtil, at tændes den 15de August og slukkes den 1ste Mai, for Estertiden skulle tændes den 1ste August om Aftenen og brænde giennem Vinteren til den 16de Mai om Morgen.

(Sb. og Skibsf. Bd. Nr. 181, 1851.)

Indseilingen til Malandskhavet.

Som bekendt ligger der midt i det sydlige Farvand til Malandskhavet to isolerede nøgne Klipper, kaldet Bogeskærene, 26 Minuter fra de svenske Bjørne- og Lågskær og 16 Minuter fra

den yderste Bøie ved Fogleoldensskærene ved Alandsbærne. Ifølge de danske Kort af 1838 og 1843 over denne Deel af Østersøen skulde findes en Bæle paa det vestlige Skær; i Hjorts Beskrivelse af 1840 siges derimod udtrykkelig, at der staaer en Steenbæle paa det østlige Bogeskær. Jeg (bemærker en Skibscapitain Lund) har hverken paa det ene eller det andet af Skærene fundet noget som helst Sømærke, og er Mangelen af et saadant saameget farligere, som disse Skær paa en Maade ligge i Routen fra Stockholm til Petersborg, og ved det i disse Egne saa hyppige taagede Veir og den høist uregelmæssige Strømning frembyde de bedste Anseilingspuncter ved Indseilingen til Alandskøbenhavn.

Det vestlige Bogeskær er circa 20 Fod høit, høiest i Midten, holder maaskee 40 Favne i Omkreds og har en mørkegraa Farve; det østlige Bogeskær er meget større og har en lysere Farve, paa den østlige Side stiger det steilt iveiret. Nogle Kabellængder nordlig for disse Skær fandt vi 22—25 Favne med Leerbund og Sandsteen.

(Hb. Eb. Nr. 181. 1851).

Unviisning med Hensyn til Seven Stones (Scilly).

Skibe, seilende til Binden, kommende nord- eller sydfra, maae, naar de see eller høre Fare=Signalet fra Seven Stones Fyrskib, strax vende, og en lang Tid holde af i den modsatte Retning. Skibe for Binden maae strax holde fra Binden, ligemeget over hvilken Boug, til de ere uden Fare.

(Hb. Eb. Nr. 149, 1851.)

Havnen ved Morecambe (Lancaster).

Skibe, som ere bestemte til Morecambe, maae rette sig efter de offentliggjorte Seileanviisninger for de til Lancaster eller Fleetwood bestemte Skibe, indtil at Screw Vile Fyrtaarnet paa Wyre Foot peiles S., saaledes at naar det er Flod, holdes N. D. t. N., ved Ebbe derimod N. D., hvilken Cours fører til efterstaaende betegnede Bøie Nr. 1.

Der er nemlig udlagt 8 Bøier i New Grange Channel, som fører fra Sven til Poulton Ring, paa 2 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid, som følger:

Nr. 1. En rød Bøie paa W.-Spidsen af Clarks-Wharf-Spit, med følgende Compas-Peilinger:

Secret Pile Fyr paa Wyre Foot . . S. W. t. S. $\frac{1}{4}$ W.

Piel Castle N. W. $\frac{1}{2}$ N.

Walney Fyr N. W.

den røde Bøie Nr. 2 D. $\frac{1}{2}$ N.

den sorte Bøie Nr. 2 D. t. N. $\frac{1}{4}$ N.

Nr. 1. Sort Bøie, paa W.-Spidsen af Yeomans Wharf-Spit, med følgende Peilinger:

Secret Pile Fyr paa Wyre Foot . . S. W. t. S.

Piel Castle N. W.

Walney Fyr N. W. t. W. $\frac{1}{4}$ W.

den røde Bøie Nr. 2 D. t. S. $\frac{1}{4}$ S.

den sorte Bøie Nr. 2 D. $\frac{1}{4}$ S.

NB. Begge disse Bøier antyde Farvandets Munding, ere omtrent een S-Mile fra hinanden og have ved fuldstændig Ebbe en Dybde af ikke mindre end 2 Favne imellem sig.

Nr. 2. Rød Bøie paa Nordsiden af Clarks Wharf med følgende Peilinger:

den sorte Bøie Nr. 2 N. D. $\frac{1}{4}$ D.

den sorte Bøie Nr. 3 N. D. t. D. $\frac{1}{2}$ D.

den røde Stangbøie Nr. 3 D. N. D.

Nr. 2. Sort Bøie paa Sydsiden af Yeomans Wharf med følgende Peilinger:

den sorte Bøie Nr. 3 D. N. D.

den røde Stangbøie N. 3 D. t. N.

Nr. 3. Rød Stangbøie paa Vestspidsen af Low Scare. Denne er større end de andre, og har en rund Kurb paa Spidsen. Den vaffer meget stærkt formedels den heftige Flod- og Ebbe-strømning. Skibe, som nærme sig Havnen ved Lavvande, maae

ankre imellem denne Bøie og den sorte Bøie Nr. 3, hvor der er fortræffelig Ankergrund i en Dybde af ikke mindre end fem Favne ved fuldstændig Ebbe til Springtid, og forblive der, til der enten, om Dagen, bliver viist en sort Kugle eller, om Natten, et hvidt Lys fra Enden af Havnedæmningen, og der vil da være en Dybde af 8 Fod med en reen Cours imellem Bøierne Nr. 4 op til Havnen. Den røde Stangbøies Peiling er:

den sorte Bøie Nr. 4 og den røde Bøie Nr. 4 . D. $\frac{1}{4}$ S.

Nr. 3. Sort Bøie paa S. D. = Siden af Yeomans Wharf med Peilingen:

den røde Bøie Nr. 4 og den sorte Bøie Nr. 4 . D. $\frac{3}{4}$ S.

Nr. 4. Røde og sorte Bøier ere udlagte ved Indløbet til den nye Pier, de første paa Enden af Old Scare, de sidste paa Enden af Stone-Scare.

(Fb. Bd. Nr. 149, 1851.)

Sizewell Bank (Themsmundingen).

Da det østlige Hjørne af Sizewell-Bank næsten har udvidet sig en Trediedeel Mile i nordøstlig Retning, er Bøien derpaa bleven flyttet, og ligger nu atter paa 5 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid under følgende Peilinger:

Leiston Kirke i een Linie med et lille Færgehuss med røde Tagsteen B. t. N. $\frac{3}{4}$ N.

Den vestligste og høieste Ende af en isinesal-

dende Trægruppe i een Linie med Flagstan-

gen paa Thorpness Kystvogter-Station . B. t. S. $\frac{3}{4}$ S.

Det høie Orford Fyrtaarn S. B. $\frac{1}{4}$ B.

Uldbros Kirke S. B. t. B. $\frac{1}{4}$ B.

Uldbros Anapels-Bøie S. t. B.

(Fb. Bd. Nr. 157, 1851.)

Sarvandet ved Yarmouth.

Da nedenstaaende Grunde i Nærheden af Yarmouth ere undergaaede Forandringer, er Betøendingen som Følge heraf forandret saaledes:

Caistor-Shoal. En sort Bøie mærket „Caistor-Shoal“ er udlagt sydøstlig paa denne Grund paa 6 Favne Band under følgende Peilinger:

Den vestlige Caistor-Kirke i een Linie med en
lav sort Mølle N. V. $\frac{3}{4}$ V.

Den sydlige Høide af Nelsons Monument med

Havnedæmningen S. V. t. S.

Den sydlige indre Barber-Bøie er flyttet $1\frac{1}{2}$ Kabellængde S.V. til S. for sin tidligere Plads, og ligger nu paa 8 Favne Band under følgende Peilinger:

Den halve sydlige Høide af Nelsons Monu-
ment, med Havnedæmningen S. V. t. S.

To Huse paa Klinten netop aaben sydlig for

Sandgrunden ved Hemby Road N. t. V. $\frac{3}{4}$ V.

Den vestlige Cockle-Spit-Bøie er flyttet 6 Kabellængder S. til V. $\frac{3}{4}$ V. for sin tidligere Plads, og ligger nu paa 4 Favne Band under følgende Peilinger:

Nelsons Monument, dets halve sydlige Høide
aaben østlig for de høie Huse, S. S. V. $\frac{1}{2}$ V.

Winterton Kirke i een Linie med Sandgrun-

den paa Klinten ved Hemby Road N. t. V. $\frac{1}{4}$ V.

Ovenstaaende Peilinger ere efter Compasset, og Dybden er beregnet ved Lavvande Springtid.

(Fb. Bd. Nr. 157, 1851).

Yule Rock Bøie (Sound of Mull).

40 Favne nordlig for Yule Rock, i Mull Sound (imellem Ardtornish Castle og Grey Isles) er udlagt en sort 7 Fods Bøie, paa 8 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid under følgende Peilinger:

Knock House i Loch Alin i een Linie med

Low Point nedenfor Ardtornish Castle V. t. N. $\frac{1}{8}$ N.

Inninmore Cottage i Morven D. t. N. $\frac{3}{8}$ D.

Den nordlige Bred af Grey Isles i een Li-

nie med et dybt Indsnit i Bismore Land S. D.

Duart Castle i Mull S. S. D. $\frac{1}{4}$ S.

Scallasdale House i Mull S. S. W. $\frac{3}{4}$ W.

(Fb. Ib. Nr. 181, 1851.)

Syret ved Spurn Point.

Da Søens Presning mod Spurn Point, ved Indløbet til Humber, har gjort det vanskeligt og usikkert at holde det lavere Fyr i sin nuværende Position, og da det har viist sig, at et Fyr som er beliggende nordvestlig for det høie Fyr vil være lige saa virksomt for Skibsfarten, som det sydøstlig for det nævnte høie Fyrtaarn oprettede Fyr, vil det lavere Fyr ved Spurn Point herefter blive viist fra en, nordvestlig for det høie Fyrtaarn, opført Bygning. Det sydøstlig beliggende vil derimod ophøre.

(Naut. Mag. Septbr. 1851.)

Syrskibets Flytning ved Ramsay (Den Man).

Da det ved en nylig foretagen Undersøgelse af Fyrskibets Beliggenhed paa Bahama-Bank ved Ramsay har viist sig, at en Flytning af samme i Retning W. til S. er raadelig, saa skulde nævnte Dampskib omtrent den 1ste Septbr. d. A. forlægges en Mile W. t. S. for sin nuværende Station, paa 11 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid.

(Naut. Mag. Septbr. 1851.)

Nødhavne i England.

Dover. Indløbet til Dover Havn er allerede nu (Juni 1851) gjort saa dybt, at det ikke længer er forbundet med Fare at løbe derind under stiv vestlig Brise.

Sarwich. Arbeidet her er saavidt fremmet, at der i Havnen er 12—14 Fod indtil 3 Favne Vand. Selv om Skibet skulde drive iland, vilde det dog ikke komme til synderlig Skade, eftersom der ikke gaaer nogen Sø.

Jersey og Alderney. I Nødhavnene her ydes nu Ly bag Bølgebryderen mod nordlige Vinde; men da Catharine-bugten er aldeles aaben for S. t. V. og V. t. S. bøv intet Skib søge hid førend Archirondelle = Armen er forlænget. Dog kunne mindre Skibe ligge her sikre, i 5 Favne Vand, Lavvande Springtid.

Portland. Bølgebryderen beskytter Skibene fra S. til S. S. D. paa 4 til 5 Favne god Høldbund, og selv med S. V. = Storme mærker man meget mindre til Møllingen. Endog med S. S. D. turde man nok prøve paa, med det sværeste Skib at gaae tilankers tæt ved Bølgebryderen.

Man behøver ikke Lods for at ankre paa Portlands Rhed, og Skibe forsynede med Raarter forlange ingen; men destobærre er det endnu en Befaling, at Skibe skulle tage Lods det Dieblif de faae Lulworth-Cove og Østenden af Chambles overet.

Der erlægges ingen Afgift for at ankre der.

(Naut. Mag. Aug. 1851.)

Nyt Fyr i Søy Sound.

Et fast hvidt Fyr skulde for Skibe der østerfra nærme sig Strømness, fra August d. N., vises fra det høie Taarn paa Gremsay, fra Solnedgang til dens Dvgang.

Fyret vil belyse en lille Bue fra N. $\frac{1}{2}$ V. til N. N. V. $\frac{1}{2}$ V. i Retningen af Verne Cova og Risa.

(Naut. Mag. Septbr. 1851.)

Ny Tønde mellem Abt og Ameland.

I Juni er bleven udlagt en lille sort Tønde i Balg = Farvand mellem Abt og Ameland, og det i Munden af Farvandet, ved den vestlige Bred, paa samme Sted hvor tidligere „Balg's" østlige Stangbale stod. Skibe, der seile op ad Balg, maae holde Tønden paa Styrbordsiden.

(Hd. Bd. Nr. 157, 1851.)

Nyt Sør paa Cap Santa Maria (Algarbien).

Det paa Cap Santa Maria i Provindsen Algarbien (Algarve), opbyggede Fyrtaarn, beliggende paa $36^{\circ} 56' N$, Br, $7^{\circ} 51' B. L.$ fra Greenwich, er nu fuldendt, og Fyret skulde fra 24de Juni regelmæssigt blive holdt brændende fra Solens Nedgang til dens Opgang. Taarnet er 152 portug. Palmer ($109\frac{1}{2}$ Fod eng.) over Havsladen ved Flodtiden og Fyret et Lenticularlys af anden Klasse med fast Sør, der vil kunne sees i en Afstand af 17 Qvartmil fra et Skibsdæk 10 Fod over Havsladen.

(Naut. Mag. Aug. 1851.)

Nyt Sør paa Corsica.

Paa det for kort Tid siden paa den sydlige Spids af Citadellet ved Ajaccio opbyggede lille Taarn skulde fra 1ste September d. N. vises et fast hvidt Sør om Natten saalænge det er aldeles mørkt. Det befinder sig, paa $41^{\circ} 55' 1'' N$. Br., $6^{\circ} 24' 13'' B. L.$, 11 Metres over Jorden og 19 Metres over Havsladen, og er synligt i 10 Qvartmiles Afstand.

Sør ved Crotoi (Somme).

Siden den 20de Juni d. N. er der indrettet et lille hvidt Flodfyr i Havnen ved Crotoy paa Nordsiden af Sommes Munding. Det ligger paa $50^{\circ} 12' 56'' N$. Br., $0^{\circ} 42' 51'' B. L.$ og er synlig i 4 Qvartmiles Afstand. Fyret bliver antændt ved Flodens Indtrædelse, saasnart der er 1 Metre Vand ved Indløbet til Havnen og igjen slukket en Time efter Hsivande.

(Hb. Bd. Nr. 181, 1851.)

Franske Dampskibes Natsignaler.

Den franske Regiering har besejlet, at alle private Dampskibe skulle, ligesom Statens hidtil, ved Nattetid føre følgende Tegn:*)

*) Cfr. d. Tdskr. 3die Bind Pag. 309; 4de Bd. Pag. 311 og 312, 5te Bd. Pag. 227 og 6te Bind Pag. 325.

Tilankers: en Lanterne der lyser heler Horizonten rundt.

Under Damp: et hvidt Lys paa Mastetoppen;

et grønt om Styrbord, og

et rødt om Bagbord.

(Tidsskrift for Sjøvæsenet. Juni 1851).

Cap Passaro Syr.

Fyret paa Cap Passaro er hvidt og fast, og kan sees i klart Veir 12 eller 13 Qvartmiil borte. Ankerplads for et stort Skib findes, med Castello Taarn overet med Molen, og et firkantet Fort paa Bjerget St. Elias overet med Lazarethet; dette sidste ligger tæt ved Strandbredden N. V. for Bartaarnet paa Bjerget, der skal have være bestemt til et Fyrtaarn; men hvorfra der dog aldrig er viist Fyr, om det end bliver angivet paa Kortet.

(Naut. Mag. Mai 1851.)

Grahams Shoal (ved Cap S. Marco paa Sicilien).

Den i Middelhavet commanderende Admiral Parker har til det engelske Admiralitet indberettet, at det ved en med Krigsdampskibet Scourge foretagen Undersøgelse har viist sig, at det saakaldte Grahams Shoal ikke er sunken, saaledes som flere Gange tidligere berettet,*) men endnu bestandig eksisterer med ifflun 16 Fod Vand paa de grundeste Steder.

Positionen angives til $37^{\circ} 11' 5''$ nordl.Br., $12^{\circ} 44' 45''$ østlig Lgd., og det nærliggende Lands Compasseilinger ere følgende:

Pantellaria Peak S. 72° V.

Campobelle N. $12\frac{1}{2}^{\circ}$ D.

Peak over Cap S. Marco . N. $52\frac{1}{2}^{\circ}$ D.

*) Eft. d. Tidsskr. 1ste Bd. Pag. 442.

Byen Sciacca	N. $57\frac{1}{2}^{\circ}$ D.
Monte Negro	N. $86\frac{1}{4}^{\circ}$ D.
Mosello Pynt	S. 84° D.

(Naut. Mag. Juni 1851.)

Syr paa Ven Lagosta.

Det, iftedesfor det hidtilbestaaende provisoriske, nyt opbyggede Fyrtaarn paa Ven Lagosta i Dalmatien, staaer paa Toppen af den Landtunge, der kaldes Punta Scrigeva paa de Kort der ere udgivne fra det k. k. geographisk-militaire Institut i Mailand, og behersker Havnen Porto Rosso, der dannes af den nævnte Landtunge. Fyrtaarnets geographiske Beliggenhed er følgende: $42^{\circ} 43'$ N. Br. $14^{\circ} 31'$ D. Lgd. fra Paris's Meridian. Dette Fyrtaarn er siden 15de Mai 1851 hver Nat bleven oplyst ved et Fresnell's Apparat af første Klasse med fast Lyk.

Fyret er 330 Wienerfod over Havsladen. Lyset vil i klart Veir være synligt i en Afstand af 25 Miles, 60 paa en Grad, naar Jagttageren er 12 Fod over Havsladen.

(Fb. Ib. Nr. 251, 1851.)

Ven St. Michael*) (Mzorerne).

St. Michael, den største og vigtigste af Mzorerne, udgjør 224 Kvadratmiles. Den fornemste By, Porta Delgada, ligger paa Sydkysten paa den vestlige Side af en viid Bugt under $37^{\circ} 45'$ N. Br. og $25^{\circ} 35'$ B. Lgd., hvor Skibe ankre omtrent en Dvartmiil fra Kysten, i 25 til 30 Fjerne Vand, og hvorfra de med Lethed kunne stille Ankeret fra sig og gaae tilsvæ for at undgaae sydsørlige, sydlige, sydvestlige og vestlige Storme.

Floden falder $5\frac{1}{2}$ Fod med sydlige om til nordvestlige Vinde, og stiger med S. D.

Flodstrømningen sætter østerefter og Ebben vesterefter.

*) Efr. d. Edftr. 3die Bind Pag. 243, sqq. og 5te Bd. Pag. 479.

Thermometret varierer, i Vintermaanederne fra 75° til 48°, og i Sommermaanederne fra 84° til 52°.

De bedste Kaart med correcte Lodskud, af Vidal, ere engelske Admiralitetskaart, der faaes hos Mr. Potter, 31, Poultry.

Det tilraades: at mærke begge Kran = Ankerne med Skibets Navn, den bedste Maade at godtgjøre deres Identitet, naar de efterlades i fremmede Havne, — fremdeles at studere Reid's „Law of storms“, — forsyne sig med Aneroidbarometer (der er uden Qvicksølv) af Størrelse og Form som et Blæthorn, med Vidals Kaart over Azorerne, og søge Underretning hos den engelske Consul med Hensyn til at undgaae Stormene, — fremdeles strax at heise aftalt Signal, naar man kommer ind igien efter at være borte ud af Stormen, for uopholdelig at blive erpederet.

Der hverken eksisterer eller har nogensinde eksisteret noget Sørtaarn paa St. Michael.

(Shipping Gazette; Naut. Mag. Aug. 1851.)

Den Ruad.

(Af Banfittart, Chef for det engelske Krigsskib Frolic).

Ruad Island (de Gamles Gradus) under 34° 49' N. Br. og 35° 53' D. Lgd., ligger 1½ Qvartmiil fra det faste Land og 2 Qv. Miil S. S. V. fra Tortosa.

Den maadelige Ankerplads her kan kun rumme 3 eller 4 Brigger, Corbetter eller smaa Fregatter, men bør dog foretrækkes for de fleste Havne i Syrien Syd derfor. Den beskyttes mod S.-Vindene, der ere de fremherskende paa den syriske Kyst. Den selv værner fra V. i. S. til S. t. V., og det faste Land fra S. O. til N. N. O., hvorimod Ankerpladsen er aaben mod Norden for Vest og ligeledes for S. S. O.-Storme.

Man maa søge ind til Ankerpladsen fra N.-pynten af Den, der er steil med 10 Favne Vand indeved. Man maa passere i en Afstand af 450 til 600 Alen, hvor der findes som mindst 5 Favne. Det vilde være farligt at prøve at gaae ind eller ud S. for Den formedels de mange Grunde med 2½ Favne Vand.

Før Vandfyldningens Skyld kan man ankre paa 5 Fathne udfor en Strøm paa Fastlandet, i N. D. t. D., i cirka 950 Alens Afstand fra Fastlandet. Baade maae ankre 75 til 90 Alen udfor Sandbarren for Indløbet. Vandet fra Reviret Ali ovenover Tripoli, 25 Qvartmiil fra Nyad, er imidlertid bedre og lettere at faae fuldt for Baadene.

Fra Søen seer Den ud som en befæstet By.

(Naut. Mag. April 1851.)

Ny Bæle ved Bombay Havn.

Paa det hygiejstiske Punkt af Den Kenery, sydlig for Indløbet til Bombays Havn, er ifjor oprettet en Bæle der fra 1ste Januar d. N. tjener de dette Farvand passerende Skibe som Reiviser. Samme er byggedannet, 50 Fod høi og fornyden 33½ Fod i Gienemsnit, samt malet med røde og hvide horisontale Striber. I klart Veir vil den kunne sees i 20 Qvartmiles Afstand

(Sb. Tb. Nr. 187, 1851.)

Nyt Fyr paa Cuba.

I Havana-Blade findes under 15de Marts en officiel Bekendtgjørelse om, at der paa Spidsen af Colorados, ved Indløbet til Bugten ved Cienfuegos eller Jagua, er oprettet et nyt catadioptrisk Fyr af 3die Orden. Samme er et fast Fyr, der varierer med Blink og findes paa et Taarn kaldet Villanueva, 88½ spanske Fod høit, og er synligt 12 Miles borte. Spidsen af Colorados danner den østlige Deel af Indløbet til Bugten ved Cienfuegos eller Jagua og ligger paa 22° 1' nordlig Brede, 74° 22' 40" vestlig Lgd. fra Cadix eller 83° 0' 17" vestlig Længde fra Paris.

Brake Sand (Golfstrømmen).

Trinity House har under 26de April d. N. bekendtgjort, at da den sædvanlige Bæle-Bøie ved den sydlige Ende af Brake Sand hyppigt bliver beskadiget af Skibe og det derfor er ønskeligt, at,

istædteffor detiule, et før Bestadigelse mindre udsat Sømærke bliver udlagt, vil ovennævnte Bøle blive oplagt og i dens Sted udlagt en ført Mast-Bøle med en rund Top.

(Sb. B. Nr. 116, 1851.)

Bøier ved Indseilingen til St. Thomas.

Følgende Bøier ere placerede over Coral-Klipper ved Indseilingen til St. Thomas Havn:

- 1) Paa Middelgrunden paa en Dybde af $19\frac{7}{8}$ Fod dansk eller $20\frac{1}{2}$ Fod engelsk: En hvidmalet Bøle med en Jernstang, paa Toppen en trekantet Fløi mækt. 20.

Afstand: fra Mühlenfels Punt, $307\frac{1}{8}$ Favne dansk eller 315 Favne engelsk,

fra Prinds Frederiks Punt, $253\frac{1}{2}$ Favne dansk eller 260 Favne engelsk;

Direction: fra Fyrtaarnet paa Mühlenfels Batteri,

N. 74° N. retvisende,

fra Prinds Frederiks Flagstang, S. 26° O. retv.

Sandmærker: a. Fugle-Klippen accurat i Sæden paa Buckeiland;

b. den sydlige Ende af den anden Sandbøi paa Watet Eiland, i Linie med det sydligste af Skibells Punt;

c. Taget af Fru Wrights Huus i Linie med Puntten tæt nordlig for Prinds Frederiks Batteri.

- 2) Paa Stenbødsgrunden, vestlig for Mühlenfels Punt: En Bøle malet med rødt og hvidt Dambrædt og hvid Kugle paa en Stang, paa en Dybde af $17\frac{1}{2}$ Fod dansk eller 18 Fod engelsk.

Afstand: Fra Mühlenfels Punt, 78 Favne dansk eller 86 Favne engelsk:

Direction: Fra Fyrtaarnet, S. 54° V. retvisende;

Sandmærke: Rovers Taarn over det høieste af Prinds Ruperts Klipper.

- 3) Paa Grunden udstyvende $29\frac{1}{4}$ Favne dansk eller 30 Favne engelsk mod Vest fra Prinds Ruperts Klipper: En Bøie malet med rødt og hvidt Dambræt, og hvid Kugle paa en Stang, paa en Dybde af $15\frac{3}{4}$ Fod dansk eller 16 Fod engelsk med $5\frac{1}{2}$ Fod dansk eller 6 Fod engelsk tæt Nord og Syd for samme.

Mærker for Indseilingen til St. Thomas Havn.

a) Om Dagen:

Med stral Vind. Den vestligste af Prinds Ruperts Klipper holdes i Linie med Rigers Taarn, indtil, nærmende de førstnævnte, styres vesten om den røde og hvide Bøie, og naar passeret, søges Ankerpladsen.

Med Vinden fri eller aaben. Det vestligste af Sø-Batteriet ved Christiansfort i Linie med Korset paa den østlige Gavl af den engelske Kirke.

Direction: N. 10° V. Dette Mærke leder fri, i Midten mellem Grundene til begge Sider, lige ind i Havnen.

b) Om Natten:

Tvende Lampefyrr mod Vesten fra Christiansfort, placerede paa Kongebærstet, fem Fod over hinanden, i Linie med tvende Lampefyrr, ligeledes fem Fod over hinanden, placerede inderst i Dalen, under Bakken, til Norden, og som sees ovenfor den engelske Kirkes Tag. Disse Lampefyrr ere i N. 10° V. retvisende i 312 Favne dansk eller 320 engelske Favnes Afstand fra Lampefyrene paa Kongebærstet.

Dette Mærke leder fri af alle Grunde lige ind i Havnen og kan ligeledes kendes om Dagen ved at Lamperne ere placerede over hverandre, paa hvide hvidmalede Poster.

Beskrivelse over de omtalte Gienstande som Mærker:

Christiansfort, er Fortet i Byen, nord for Indløbet til Havnen;

Mühlensfels Batteri-Pynt, er Pynten paa Østfiden af Indløbet, hvorved Fyrtaarnet er beliggende;

Prinds Frederiks Batteri og Pynt, ere paa Vestfiden af Indløbet;

Cowells Pynt, er Pynten syd for Telegraphen, som er paa Toppen af Bierget, ovenfor Prinds Frederiks Batteri;

Kiørs Taarn, er beliggende Nord for Christiansfort paa en Bakke ovenfor Husene i Byen og tiendelig ved at det har en hvidmalet Overbygning, indrettet til et astronomisk Observatorium;

den engelske Kirke, er beliggende inde i Dalen, nordvestlig fra Kiørs Taarn, og tiendelig paa dens høie Tag, med et Kors paa den østlige Ende af Taget;

Fru Brights Huus, er det øverste store Huus paa den vestligste Bakke i Byen, kaldet Franskmands-Bakken.

(St. Thomæ Havnecontoir, August 1851.)

Koral-Klippe i Indløbet til St. Thomas.

Lieutenant Lawrence, af det engelske Krigsskib Scorpion, rapporterer til det engelske Admiralitet over en vigtig Grund i Farvandet ved Indløbet til St. Thomas i Vestindien:

„Vi ere paa vor Opmaalingstour meget ubentet komne over en Coral-Grund, hvilken ligger i Indløbet til Havnen og kun har 20 Fods Dybde ved Lavvande. Da denne Klippe ligger lige i Farvandet kan den let blive farlig.

Den grundeſte Deel af Klippen ſtrækker ſig omtrent fra N. til S 80—100 Fod og fra Ø. til V. 30—40 Fod. Klippen ſyntes at beſtaa af Koraller og at være meget ujevn endnu, idet Loddet fra ſammes Overflade ſank i 5—5½ Favne Vand. Foruden denne Grundens egentlige Kierne, ſtræckte Korallerne ſig endnu 60 Favne mod Veſt med en Dybde af 26—28 Fod, og 40 Fv. mod Øſt med 28—30 indtil 34 Fods Dybde. Bunden rundt om beſtaaer af Sand og Klipper med en Dybde af 37 Fod ved den nordlige og 37 til 39 Fod ved den ſydige Ende,

Til at undgaae denne Klippe angives følgende Pellinginger:

Den høieste Deel af Prince Ruperts Rod i en Linie med Skilegangen paa Frederiksberg N. $\frac{3}{4}$ D. (pr. Compas) klarer Grunden mod Øst, og Outer Green Cay, i een Linie med den yderste Deel af Tungen hvorpaa Batteriet Mühlensfels liggée, klarer samme mod Nord.

(Naut. Mag. Juli 1851.)

Williams Island (nyopdaget D i det Stille Hav.)

Chefen for den hollandske Corvet Courier, Capt. van Braam Schouckawl, rapporterer, under $31^{\circ} 52' 48''$ N. Br. og $139^{\circ} 58' 46''$ Ø. Lgd. at have opdaget en lille Klippe, synlig fra Dækket i en Afstand fra 2 til $2\frac{1}{2}$ Leagues. Han har givet den Navn efter Wilhelm III Konge af Nederlandene.

(Naut. Mag. Octobr. 1850.)

Sendersons Banke.

Lodstod er fundet i det Atlantiske Hav Nord for Azorerne. Om bord i et engelsk Skib, kommende fra Fayal, den 28de Octbr. om Middag, under $42^{\circ} 41'$ N. Br. og $28^{\circ} 45'$ V. Lgd., styrende N. V. t. V. (sand) med let Østenvind og smukt klart Veir. „Jeg bemærkede Kl. 10 FM.“, meddeleer Skibschefen, i Naut. Mag. Febr. 1851, „at Havets Farve havde forandret sig og senere en mærkelig Rødsning paa Havets Overflade. Loddede Kl. 2 EM. og fandt haard Bund paa 48 Favne. Tilbagelagt 6 Qvartmiil siden Middag.

„Kl. 4 EM.: med beholden Cours, under $42^{\circ} 49'$ N. Br. og $29^{\circ} 4'$ V. Lgd., loddede, og fandt 50 Favne, og med beholden Cours til Kl. 6 EM., og efter at have tilbagelagt omtrent 6 Qvartmiil, fandt 70 Favne Klippebund.

„Da jeg havde observeret Havets Farve og krusede Overflade Kl. 10 FM., og fra den Tid til Kl. 6 EM. seilet i nærlig nordvestlig Retning, maa Banken rimeligvis strække sig be-

tydelig i S. D. af min Plads da jeg første Gang Kl. 2 EM. loddede.

Støre atlantiske Banker.

Leontina Brænding. I tredje Udgave af „Derrotero de las Aptillas” gives Skibsførere, der benytte Generalkortet over det atlantiske Hav, udgivet af det hydrographiske Institut, Vink om at notere i samme en Grund eller Vigia opdaget Kl. 3 EM. den 21de Mai 1846 i smukt stadigt Veir af Føreren af det spanske Coffardiskib Leontina, under $38^{\circ} 27' N.$ Br. og $31^{\circ} 39' 37'' B.$ Lgd. fra Cadix eller $37^{\circ} 57' 10'' B.$ for Grw. Denne Grund formenes at være den samme som, med den Bemærkning „usikker Plads”, er nedlagt i Kaartet under Navn af Chantereau's Vigia eller Prinsesse Isabellas Grund, 1721 og 1828 (nemlig Chantereau's Vigia).

Amfirites Brænding. Efter officiel Meddelelse har Føreren af det spanske Coffardiskib Amfirite, den 10de til den 12te Mai 1846, paa en Reise fra Havanna til Cadix opdaget en Brænding af en Kabellængdes Længde i N. D. til S. B., under $35^{\circ} 50' N.$ Br. og $59^{\circ} 46' 38'' B.$ L. Cadix (eller $66^{\circ} 04' 11'' B.$ Lgd. Greenwich).

Syrtaarn ved Indløbet til Swan River.

Fra 1ste Juni d. N. er antændt et simpelt fast Fyr paa Toppen af Arthurs Head, Sydspidsen af Indløbet til Swan River, som vil brænde fra Solens Nedgang til dens Opgang, til Veiledning for de om Natten Ankerplads søgende Skibe. Fyret er 92 Fod over Vandfladen ved Hvivande og staaer paa et høit Steentaarn paa Spidsen af en Klint. Det ligger paa $32^{\circ} 3' 13'' S.$ Br. og $115^{\circ} 45' 11'' O.$ Lgd. fra Greenwich og peiler S. $71^{\circ} O.$ 12 Miles fra Blinkfyret paa Rottnef Island. Ved klart Veir sees det i 5 Leagues Afstand, naar Diet er i en Høide af 18 Fod.

Mazagan Bay (Nord-Afrika).

N. N. B. for det gamle Fyrtaarn, i 720 Favnes Afstand, ligger et farligt Skær, ifflun ved Lavvande synligt, og i Storm bryder Søen over det. Den bedste Ankerplads have, naar man bringer de to Flagstænger paa den sardinste Consuls Huus overeeet, og lader falde paa 5 Favne Blaaleer. Den fremherskende Wind er N. O., og naar det blæser stærkt, vælter en svær Dønning ind og gjør Bugten intet mindre end siffer. N. B. er ligeledes ikke velkommen, men fra N. O. til O. omkring til N. B. t. B. er Pladsen altid siffer.

Fra Søen seer Byen ud som en gammel forfalden Fæstning.
(Naut. Mag. April 1851.)

Liste over Sö-Etaten,

den 1. Januar 1851.

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.

Capitain *C. E. van Dockum*, Kammerherre, R.* DM. Marine-
minister. Ridder af Æreslegionen og Ordenen pour le merite militaire.

- 1ste Afdeling. Secretariat- og Commando - Bureau; indtil videre umiddelbart under Marineministeren.
- 2den Afdeling. Admiralitets - Bureau; under Commandeur-Capitain *K. E. Mourier*, R.* DM., som Directeur. Ridder af Sværdordenen med Diamanter, af den nederlandske Egekroneorden.
- 3die Afdeling. Commissariats-Bureau; under Generalkrigs-Commissair *N. Wiborg*, C.* DM. (Rang med Nr. 12 i 2den Classe), som Directeur; russiske Stanislaus Orden.
- 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*, C.* DM., Kammerherre.

General-Auditeur.

Conferentsraad Høiesterets-Assessor *H. J. Koefoed*, C.* DM.
(Rang med Nr. 5 i anden Classe.)

Officierer i den kongelige Sø-Etat.

Vice-Admiral.

U. A. Schönheyder, SK.* 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.* DM. $\frac{26}{3}$ 1843.

H. G. Garde, R.* DM. $\frac{2}{12}$ 1844.

J. Seidelin, R.* DM. $\frac{1}{4}$ 1848.

S. L. Tuxen, R.* DM. $\frac{12}{9}$ —

I. P. Gandil, R.* DM. — —

C. C. Zahrtmann, SK.* DM. — —

C. C. Paludan, R.* DM. $\frac{1}{8}$ 1850.

Datum
af
Avancement.

Holmens Over-Equipagemester,
Russiske Stanislaus Orden.

Kammerherre, Ridder af den
preussiske røde Ærn med Stjerne,
af den svenske Sværdorden.

Chef af 1ste Division, Kam-
merherre, Ridder af Sværd-
ordenen.

Chef af 2den Division.

Chef for 1ste Div, 2det Comp.
Ridder af Sværdordenen,
Varetager Navigations-Direc-
teurs Forretninger.

Equipagemester paa Nyholm,
Ridder af Æreslegionen, af
Sværdordenen
Equipagemester paa Gammel-
holm.

Directeur for Sø-Kaart-Ar-
chivet, og General-Inspecteur
over Sø-Etatens Chronome-
tre, Kammerherre, Ridder af
den franske Orden pour le mé-
rite militaire, af St. Anna-
Ordenens 2den Classe, af den
svenske Sværd-Orden, af den
preussiske røde Ærns Orden, af
den græske Frelserens Orden.

Commandeur-Capitainer.

	Datum af Avancement.	
<i>F. A. Paludan</i> , C.* DM.	$\frac{1}{13}$	1846.
<i>H. Fisker</i> , R.* DM.	$\frac{1}{2}$	1847.
<i>K. 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.	$\frac{6}{8}$	—
<i>J. R. Petersen</i> , R.* DM.	$\frac{1}{3}$	1850,
<i>O. W. Michelsen</i> , R.* DM.	$\frac{1}{11}$	—
<i>P. W. Tegner</i> , C.* DM.	—	—

Kammerjunker; Medaillen for
ædel Daad. Ridder af Sværd-
ordenen.
Directeur for Admiralitets Bu-
reauet. Ridder af Sværdor-
denen med Diamanter, af ne-
derlandske Egekroneorden.

Kammerherre. Commandeur af
Sværdordenen, russiske St.
Anna Orden. Ridder af den
franske Orden pour le mérite
militaire.

Toimester.

Ridder af Sværdordenen.

Capitainer.

<i>J. F. Braëm</i> , R.* DM.	$\frac{13}{5}$	1842.
<i>P. C. Bruun</i> , R.*	$\frac{5}{6}$	—
<i>M. P. Secher</i> , R.* DM.	$\frac{11}{12}$	—
<i>H. Fæster</i> , R.*	$\frac{26}{8}$	1843.
<i>J. Christmas</i> , R.* DM.	$\frac{1}{2}$	1847.
<i>J. A. Meyer</i> , R.*	—	—
<i>C. C. Polder</i> , R.* DM.	—	—
<i>A. 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-Holm-</i> <i>feld</i> , R.* DM.	$\frac{1}{4}$	—
<i>C. L. C. Irminger</i> , R.* DM.	$\frac{19}{9}$	—
<i>M. N. Suenson</i> , R.*	$\frac{1}{11}$	1849.
<i>E. Suenson</i> , R. DM.	$\frac{1}{8}$	1850.

Takkeimester. Medaillen for
ædel Daad.

Ridder af den franske Æresle-
gion.

Ridder af Sværdordenen.

Hamborgske Medaille i Anled-
ning af Branden 1842.

Ridder af Æreslegionen.

Chef for 2den Div. 2det Comp.

Marineminister. Kammerherre.
Ridder af Æres-Legionen og
Ordenen pour le mérite mili-
taire.

Ridder af Sværdordenen.

Ridder af Sværdordenen.

Kammerjunker, Ridder af Æres-
Legionen og preussiske røde
Ørns Ordens 3die Classe.

Tjenstgiørende General-Adj-
utant hos H. M. Kongen, og
kongelig Jagtcapitain, Kam-
merherre.

Chef for 1ste Div. 1ste Comp.
Ridder af Æres-Legionen.

Ridder af Æres-Legionen, af
preussiske røde Ørns 3die Cl.
af den norske Olafs Orden.

	Datum af Avancement.	
<i>E. Raffenberg</i> , R.*	$\frac{1}{11}$ 1850.	Chef for 2den Div. 3die Comp. Ridder af Sværdordenen.
<i>J. P. F. Wulff</i> , R.* DM. . . .	— —	Ridder af Æres-Legionen, Chef for 2den Div. 4de Comp.
Capitain-Lieutenanter.		
<i>F. C. G. Muxoll</i> , R.* DM. . . .	$\frac{13}{2}$ 1841.	
<i>H. Schierbech</i> , R.* DM. . . .	— —	Inspecteur ved Reherbanen og Seildugsværværkstedet,
<i>C. N. Wulff</i> , R.*	— —	Ridder af Sværdordenen.
<i>P. W. Flensborg</i> , R.* DM. . . .	— —	
<i>J. F. G. van Dockum</i> , R.* . . .	— —	Kammerjunker. Ridder af Æres- Legionen.
<i>P. C. Holm</i> , R.*	$\frac{16}{2}$ 1842.	Ridder af Æres-Legionen.
<i>C. B. Köbke</i> , R.*	$\frac{11}{12}$ —	
<i>H. Oxholm</i> , R.*	$\frac{26}{3}$ 1843.	Kammerherre. Ridder af Æres- Legionen, af St. Anna Ordenen med Brillanter, af Sværdordenen.
<i>F. Paludan</i> , R.*	$\frac{1}{12}$ 1846.	Forestaar foreløbig Chefspo- sten ved Søcadetcorpsset, Me- daille for ædel Daad.
<i>J. L. Gottlieb</i> , R.*	$\frac{1}{2}$ 1847.	
<i>C. M. Meinertz</i> , R.*	— —	
<i>H. Ipsen</i> , R.*	$\frac{1}{8}$ —	
<i>M. B. Böcher</i> , R.*	$\frac{20}{9}$ —	
<i>C. A. Meyer</i> , R.*	— —	
<i>N. E. Tuxen</i> , R.*	— —	Forestaar Hydraulik- og Meka- nikfaget ved Sø-Etaten.
<i>O. F. Suenson</i> , R.*	— —	Fabrikmester.
<i>H. P. Rothe</i> , R.*	$\frac{27}{1}$ 1848.	
<i>E. A. Wulff</i> , R.*	$\frac{1}{4}$ —	
<i>F. L. F. Sommer</i> , R.*	$\frac{12}{9}$ —	Ridder af Sværdordenen.
<i>E. W. Holst</i>	$\frac{27}{12}$ —	
<i>O. H. Lütken</i> , R.* DM.	$\frac{1}{3}$ 1849.	Ridder af preussiske røde Örn 3die Classe.
<i>P. H. C. Smidth</i> , R.* DM. . . .	— —	Adjutant hos Hs. Maj. Kongen. Kammerjunker. Ridder af Sværdordenen.
<i>C. H. Möller</i>	$\frac{1}{11}$ —	
<i>A. Bielke</i>	$\frac{24}{12}$ —	
<i>A. C. Schultz</i>	$\frac{1}{3}$ 1850.	Kammerjunker. Ridder af Ne- derlandske Löveorden.
<i>A. J. H. Agerskow</i> , R.*	$\frac{1}{11}$ —	
<i>A. E. L. Knudsen</i> , . . . ,	— —	

Premier-Lieutenanter.

	Datum af Avancement.	
<i>E. C. C. Tuxen</i>	$\frac{13}{2}$ 1841.	Hamborgske Medaille.
<i>H. H. S. Grove, R.*</i>	— —	
<i>O. W. de Fine Skibsted, R.*</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>	$\frac{16}{6}$ —	Ridder af Olafs Ordenen.
<i>S. Lund</i>	$\frac{11}{12}$ —	
<i>A. Krieger, R.*</i>	$\frac{26}{3}$ 1843.	Kammerjunker.
<i>H. J. A. Hagen</i>	$\frac{3}{6}$ 1846.	
<i>C. F. Hedemann, R.*</i>	$\frac{1}{9}$ —	
<i>W. H. Köbke</i>	$\frac{31}{10}$ —	
<i>C. F. Gottlieb</i>	$\frac{1}{12}$ —	
<i>O. A. K. Wilde</i>	$\frac{1}{2}$ 1847.	Ridder af Olafs Ordenen.
<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, R.*</i>	— —	
<i>W. C. L. Jacobsen</i>	— —	
<i>M. J. Harboe</i>	$\frac{27}{1}$ 1848.	
<i>E. F. Krieger</i>	$\frac{1}{4}$ —	Kammerjunker.
<i>C. A. Obelitz</i>	$\frac{27}{12}$ —	
<i>C. W. Schönheyder, R.*</i>	— —	
<i>J. C. Tuxen</i>	— —	
<i>J. C. Kraft</i>	$\frac{1}{3}$ 1849.	
<i>J. P. Schultz, R.*</i>	— —	Fyr- og Vagerinspecteur. Adjutant hos Marineministeren.
Greve <i>W. Holck, R.*</i>	$\frac{1}{6}$ —	fungerer som Militair-Secretair under Marineministeriet.
<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>	— —
<i>E. Duntzfeldt</i>	$\frac{3}{1}$ 1850.
<i>T. W. Pedersen, R.*</i>	$\frac{1}{1}$ —
<i>C. F. G. Wrisberg</i>	— —

Medaillen for ædel Daad.

Second-Lieutenanter.

<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, R.*</i>	— —
<i>O. C. Hammer, R.*</i>	$\frac{3}{8}$ 1843.
<i>J. A. Garde</i>	$\frac{11}{2}$ 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. Gjødeseu</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. C. H. Holböll</i>	— —

Russiske St. Anna Orden.

	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>V. Grove</i>	$\frac{24}{8}$ 1850.
<i>W. de Coninck</i>	$\frac{23}{9}$ 1849.
<i>P. F. Gjødeseu</i>	$\frac{17}{14}$ —
<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>	— —
<i>H. L. M. Holm</i>	$\frac{24}{8}$ 1850.
<i>J. de Lancy Pedersen</i>	— —

Maanedslieutenanter.

C. F. G. Stage, DM. R.*

C. J. C. Winding, DM.

M. N. Rander, DM.

P. A. Petersen, DM.

J. P. Larsen, DM.

C. C. F. Lund, DM.

C. G. Hansen.

C. R. H. Warming.

H. C. P. Rydahl.

J. G. Suckou, DM.

J. P. C. Björn.

F. C. Möller, DM.

S. Falkenskjold, DM.
A. P. Nissen.
K. Petersen.
S. H. Jensen.
J. C. C. Lund.
P. F. C. Gude.
Alminde.
Chr. Jensen.
H. F. M. Agerskov, DM.
W. Branner.
E. T. Beckmann.
Thygesen.
E. E. Hansen.
M. Tegner.
H. R. Tvede.
C. H. W. Thiesen.
J. Baumann.
H. Rothe, DM.
M. Schwensen.
N. S. Kjerumgaard.
N. Nielsen, DM.
J. Thorsøe.
A. O. Tuxen, characteriseret Secondlieutenant.

Officierer der ere à la suite.

	Datum af Avancement.	
Commandeur-Capt. <i>C. F. Wilkens</i>	$\frac{22}{8}$ 1840.	
— — <i>D. W. Holsten</i>	$\frac{16}{9}$ 1847.	
— — <i>M. Meyer</i>	$\frac{8}{10}$ 1850.	
Capitain <i>P. E. Sletting</i> . . .	$\frac{1}{8}$ 1839.	
— <i>P. T. Grove</i> . . .	$\frac{25}{8}$ —	
— <i>V. A. Graah, R.*</i> . . .	$\frac{28}{6}$ 1840.	Medaillen for ædel Daad,
— <i>E. W. Waltersdorff</i> .	$\frac{18}{2}$ 1841.	Kammerherre,

	Datum af Avancement.	
Capitain <i>F. W. Liebmann</i> . .	$\frac{21}{2}$ 1841.	
— <i>P. C. Simmelkjær</i> . .	— —	
— <i>S. A. K. Næser</i> . .	$\frac{27}{11}$ 1846.	
Capt.-Lieut. <i>E. W. Normann</i> .	$\frac{16}{6}$ 1840.	
— — <i>M. A. Thulstrup</i> *)	$\frac{29}{8}$ 1846.	
— — <i>C. S. Feilberg</i> . .	$\frac{16}{9}$ 1847.	Hamborgske Medaille.

Anmærkning.

For ei idelig at gientage de Ordener og Decorationer, som Officiererne 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.

Command.-Capt. *F. A. Paludan*.*

— — *H. Fisker*.*

— — *C. L. Ellbrecht*.*

— — *P. W. Tegner*.*

Capitain *P. C. Bruun*.*

— *H. Fæster*.*

— *A. C. Polder*.*

Artilleri-Corpset.

Command.-Capt. *O. W. Michelsen*,*
Chef, Töimester.

Capt.-Lieut. *E. A. Wulff*.*

— — *E. W. Holst*.

— — *A. C. Schultz*.

Premier-Lieut. *O. W. de Fine Skib-*
sted.*

— — *G. E. Tuxen*.*

— — *R. C. M. Bruun*.*

*) Fremdeles endnu 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 Löbet af Aaret maatte gienvinde sin Hælbred,

Premier-Lieut. 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. A. A. *Schmidt*,
DM. HHM.

— N. F. *Ordrup*, HHM. Töi-
varter.

— J. P. *Gundel*, HHM.

Matros-Corpsset.

Capitain I. F. *Braëm*,* Chef, Tak-
kelmester.

Capitain-Lieut. C. N. *Wulff*.*

— — C. B. *Köbke*.*

— — C. A. *Meyer*.*

— — F. L. F. *Sommer*.*

Premier-Lieut. P. A. *Seidelin*.*

— — I. C. *Albeck*.

— — W. H. *Köbke*.

— — F. A. *Gandil*.*

— — E. P. C. M. *Groth*.

Second-Lieut. A. J. L. *Roepstorff*.

— — A. T. *Ulrich*.

— — H. I. V. *Rambusch*.

— — F. L. *Holböll*.

— — W. I. *Pedersen*.

Skipper ved Bradbænken J. D. *Lund*,
DM. HHM. Medaillen for ædel Daad.

Skipper ved Takkelloftet C. M. *Höy*,
DM. HHM.

Skipper ved Flaaden, Höibaadsmand
J. J. *Jochumsen*, DM. HHM. const.

Skipper H. *Arentzen*, DM. HHM.,
Regnskabsfører ved Bradbænken og
Chalupskuret paa Gammelholm.

1ste Compagnie.

Capitain M. N. *Suenson*,* Chef.

Capitain-Lieut. 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*.

— — V. *Grove*.

— — P. F. *Gjødese*n.

— — J. U. A. *Holm*.

2det Compagnie.

Commandeur H. G. *Garde*,* Chef.

Capitain-Lieut. P. W. *Flensburg*.*

— — F. *Paludan*.*

— — H. *Ibsen*.*

— — C. H. *Möller*.

Premier-Lieut. H. H. S. *Grove*.*

— — O. C. *Pedersen*.*

— — C. F. *Gottlieb*.

— — W. C. L. *Jacobsen*.

— — C. A. *Obelütz*.

Premier-Lieut. H. C. C. *Colsmann.*

— — *E. Duntzfeldt.*

Second-Lieut. D. R. *Braag.*

— — *L. F. Schmidt.*

— — *G. Gjødese.*

— — *H. L. M. Holm.*

— — *J. L. Pedersen.*

2den Division.

Commandeur *E. Blom.** Chef.

Commandeur *J. Seidelin.**

— *C. C. Paludan.**

Command. Capt. S. A. *Bille.**

— — *J. R. Petersen.**

Capitain *M. P. Secher.**

— *J. A. Meyer.**

— *C. L. Prösilius.**

— *H. E. Krenchel.**

— *R. Aschlund.**

1ste Compagnie.

Capitain, Baron E. R. F. *Dirckinck-Holmfeld,** Chef.

Capitain-Lieut. J. F. G. van *Dockum.**

— — *O. H. Lütken.**

— — *A. E. L. Knudsen.*

Premier-Lieut. E. F. *Krieger.*

— — *I. C. Tuxen.*

— — *T. W. Pedersen.**

Second-Lieut. O. C. *Hammer.**

— — *J. S. Meldal.*

— — *W. A. Carstensen.*

— — *G. J. G. Mac-Dougall.*

— — *S. A. Bille.*

2det Compagnie.

Capitain *E. Suenson,** 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.*

— — *I. C. Braag.*

— — *A. W. Schiwe.*

— — *M. A. C. C. Wulff.*

3die Compagnie.

Capitain *E. Raffenberg,** Chef.

Capitain-Lieut. H. P. *Rothe.**

— — *A. Bielke.*

Premier-Lieut. S. *Lund.*

— — *A. R. Hedemann.**

— — *C. F. G. Wrisberg.**

Second-Lieut. L. *Skibsted.**

— — *J. Schoustrup.*

— — *F. W. Lüders.*

— — *I. C. Tegner.*

— — *A. C. R. Bærentzen.*

4de Compagnie.

Capitain J. P. F. *Wulff,** Chef.

Capitain-Lieut. I. L. *Gottlieb.**

— — *A. J. H. Agerskow.**

Premier-Lieut. E. C. C. *Tuxen.*

— — *G. F. W. Wrisberg.**

Premier-Lieut. O. A. K. *Wilde.*

Second-Lieut. J. A. *Garde.*

— — A. B. *Rothe.*

Second-Lieut. C. P. J. *Prøsilius.*

— — 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.

Commandeur-Capitain O. W. *Michelsen*,* Tøimester.

vacant — — Undertøimester.

Capitain J. F. *Braëm*,* Takkelmester.

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*,* forestaaer Hydraulik- og Mekanikfaget ved Sö-Etaten.

Capitain-Lieut. O. F. *Suenson*,* Fabrikmester.

vacant — Underfabrikmester.

Premier-Lieut. G. P. *Schönheyder*, assisterer midlertidig ved de Fabrik-
mesteren tillagte Forretninger.

Inspections-Officierer.

Ved Sö-Artilleriet.

Premier-Lieut. O. W. de Fine *Skibsted*,*

Second-Lieut. W. *Michelsen.*

Ved Takkelvæsenet.

Premier-Lieut. *Groth.*

Second-Lieut. F. L. *Holböll.*

— — W. J. *Pedersen.*

Paa Gammelholm.

Maanedes-Lieut. K. *Petersen.*

— — N. S. *Kjerumgaard.*

Paa Nyholm.Maanedslieut. C. H. *Jensen*.— — C. R. *Warming*.— — Characteriseret Second-Lieut. A. O. *Tuxen*.**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*.*— S. L. *Tuxen*.*— J. P. *Gandil*.*Command.-Capt. S. A. *Bille*.*— — O. W. *Michelsen*.*Capitain J. F. *Braëm*.*— E. *Suenson*.*— J. P. F. *Wulff*.*Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*— — O. F. *Suenson*.*

Prem.-Lieut. O. W. de

Fine *Skibsted*.* } som Auscul-— — G. *Schönhey-* } tanter.
der,Krigsraad G. F. *Lipke*, const. Com-
missionssecretair.**Fungerende Navigations-Directeur.**Commandeur J. *Seidelin*.***Navigations-Examinator i Hertugdømmerne.**Capitain-Lieut. S. *Middelboe*.

Hydraulik- og Mekanikfaget ved Sö-Etaten.

Forestaaes af Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

Lector Matheseos.

Professor, Magister Artium C. *Jürgensen*.*

Sökaart-Archivet.

Commandeur C. C. *Zahrtmann*.* 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-Officierers Underviisning.

Commandeur J. *Seidelin*.*

Commandeur-Capitain O. W. *Michelsen*.*

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

Capitain-Lieut. O. F. *Suenson*.*

Lector Matheseos Professor C. *Jürgensen*.*

Regnskabsfører ved Sö-Officierernes Bibliothek, Fuldmægtig U. A. *Rung*.

Defensions-Commissionen.

Oberst J. S. v. *Fibiger*, C.* DM.

Command.-Capt. K. E. *Mourier*.*

Capitain O. W. *Michelsen*.*

Oberstlieutenant af Ingenieur-Corpset, 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). Bestyrer tillige de Sö-Etaten vedkommende Forretninger paa Kiöbenhavns Toldbod.

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.

Major E. Möller, R.*

Gen.-Krigscommissair N. Wiborg.*

Over-Krigs-Commissair C. E. Albeck.

Dr. Med. Stabslæge F. W. Mansa.*

} Directeurer.

Over-Krigs-Commissair T. M. Leschly, Inspecteur ved Söqvæsthuset.

— — — C. H. Hegedahl, Forvalter.

Krigs-Assessor M. C. Bjerager, Controlleur og Auctions-
incassator.

} ved Assistents-
huset.

— — J. R. Harboe, Fuldmægtig.

Sö-Etatens Hospital i Nyboder.

Gen.-Krigscommissair N. Wiborg.*

Command.-Capt. C. L. L. Harboe.*

Dr. Med. Stabslæge F. W. Mansa.*

} Directeurer.

Krigscancellie-Secretair L. C. Bondrup, Inspecteur.

Catechet D. Kierumgaard, Sygetröster og Prædikant.

P. M. Knudsen, Oeconom.

Sö-Etatens Læger.

F. W. Mansa,* Med. Dr., Stabs- og Overlæge. (Rang med Comman-
deur-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 Prædical af Overlæge.

J. C. *Krieger*,

J. G. G. *Courlænder*, R* } 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 residerende Capellan.

C. F. *Gram*, 2den — —

C. *Kierumgaard*, 1ste Catechet.

H. C. V. *Knudsen*, 2den —

H. *Paludan*, 3die Catechet.

J. F. *Stjerne*, DM., Klokker.

Professor, Kammermusicus R. *Bay*, Cantor.

C. *Raven*, Succentor.

C. J. *Rauch*, Organist.

N. *Gerdtzen*, DM., Overgraver.

J. *Truelsen*, DM. HHM., Undergraver.

Commissionen for Sö-Etatens Drengeskoler.

Contre-Admiral H. D. B. *Seidelin*,*

Commandeur E. *Blom*,*

— H. G. *Garde*,*

— C. C. *Paludan*,*

Commandeur-Capt. C. L. I. *Harboe*,*

Justitsraad J. N. *Halkjær*, R.*

Provst ved Holmens Kirke, Dr. theol. *Münter*, R.* DM.

Commissionen for Sö-Etatens Pigeskoler.

Commandanten i Nyboder.

Provsten og 1ste og 2den Capellan ved Holmens Kirke.

Justitsraad *Halkjær*,*

Proviantgaarden.

Over-Krigscommissair S. P. *Nyeland*, R.*, Forvalter.

— — — Fuldmægtig.

Sö-Etatens Overmunderings-Commission.

Commandeur-Capt. H. *Fisker*.*

— — P. W. *Tegner*.*

Capitain P. C. *Bruun*.*

— J. A. *Meyer*.

Divisionsquartiermester A. *Jerndorff*.

— — L. *Esskildsen*.

Fæstningen Christiansö.

Commandeur-Capt. A. G. *Ellbrecht*, Commandant.

Premier-Lieut. C. A. *Obelitz*.

— — af Armeen P. C. *Dam*.

Over-Auditeur C. O. *Malling*, Garnisons-Auditeur.

Sö-Krigscommissair J. *Lorentzen*, Proviant- og Ammunitions- og Materialforvalter, Hamborgske Medaille.

C. C. E. *Schouboe*, Garnisons - Læge. (Rang med Underlæger ved Sö-Etaten.)

H. L. R. *Müller*, 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. C. *Smidth*.*

Lodsvæsenet.

Overlodser

I Sjellands District: Commandeur H. E. *Wulff*, R.* DM.

L. *Esskildsen*, Divisions-Quarttermester, 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*.

For Kyholms og Langöres Lodseri: Pladscommandanten paa Kyholm.

I Slesvigske District: Commandeur-Capitain G. A. W. *Varendorff*, R.*

I Holsteenske District: Capt. J. P. *Schumacher*.

Fyr- og Vagervæsenet.

Premier - Lieut. J. P. *Schultz**, constitueret Fyr- og Vagerinspecteur i Danmark

Tilsynshavende Inspecteurer.

A. A. *Rauberg*, ved Anholt Fyr.

Agent *Bruun*, ved Baagö Fyr.

Sökrigs-Commissair J. *Lorentzen*, ved Christiansö Fyr. Commandanten paa Fæstningen har Overtilsyn.

F. C. v. *Barner*, ved Fakkebjerg Fyr.

C. *Thunboe*, ved Fornæs Fyr.

Overkrigs-Commissair C. F. *Brodersen*, ved Giedsøodde Fyr.

Told-Controlleur A. C. W. *Herbst*, ved Hammerhuus Fyr.

Told-Inspecteur M. *Jørgensen*, ved Helholm Fyr.

J. *Mathiesen*, ved Hesselö Fyr.

General-Krigscommissair J. L. *Barfred*, R.*, ved Hirtsholm Fyr.

H. I. *Wörmer*, ved Hantsholm Fyr.
 Oberst-Lieut. J. C. v. *Lemmich*, R*, ved Kronborg Fyr.
 Quarantaine-hetjentene ved Kyholm Fyr.
 Forvalter *Löve*, ved Möens Fyr.
 V. A. *Faber*, ved Nakkehoved Fyr.
 Proprietair *Barner*, ved Rifsnes Fyr.
 A. *Saxild*, ved Skagens Fyr, const.
 Inspections-Assistent *Breyen*, ved Sliphavns Fyr.
 Told-Controlleur *Trolle*, ved Spotsbjerg Fyr.
Kastrup, ved Stevns Fyr.
 Sognepræst C. W. F. *Bendtz*, ved Thunö Fyr.
 Höistcommanderende paa Batteriet Trekroner, ved Batteriets Fyr.
 J. A. *Lund*, ved Veirö Fyr.
 G. J. *Iensen*, Förer af Fyrskibet Drogden.
Bidstrup — — — Knoben.
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 Peltzerhage Fyr.

Sö-Cadet Corpset.

Capitain-Lieut. F. *Paludan*,* forestaaer foreløbig Chefsposten ved Söcadet-corpset.

Subalterne-Officierer.

Premier-Lieut. C. F. *Gottlieb*.
 — — R. C. M. *Bruun*.*
 Second-Lieut. *Falbe*; indtil videre.
 vacant — Adjutant.

Lærere.

Premier-Lieut. G. E. *Tuxen*,*
 — — G. P. *Schönheyder*, } i Mathematik og Navigation.
 — — J. C. *Tuxen*.

Commandeur-Capitain O. W. *Michelsen*,* i Artillerie.

Premier-Lieut. C. F. *Gottlieb*, i Sømandskab.

Cand. polyt. *Knap*, i Chemie og Physik.

Professor *Holst*, R.*, i Dansk.

Cand. *Berg*, 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-Lieut. O. A. K. *Wilde*, i Fægtning, Gymnastik og Svømning.

Dandsør G. *Brodersen*, i Dands.

Justitsraad, Justitiarius i Criminal- og Politiretten, A. L. *Drewsen*, Auditeur.

Overlæge J. J. *Zahlmann*, Læge.

J. E. W. *Boëtius* (Fuldmægtig under Finants - Ministeriet), Inspecteur,
 Regnskabsfører, Bibliothekar og Haandskriver hos Chefen.

Cadetter.

1. H. B. *Duus*.

2. G. A. *Früs*,

3. G. J. T. *Carlsen*,

4. C. L. *Wolff*,

5. N. *Jacobsen*,

6. L. E. A. *Mac-Dougall*,

Under-
officierer.

7. A. E. *Christiansen*.

8. H. E. *Bluhme*.

9. G. J. J. P. *Jacobsen*.

10. A. V. *Buchwald*.

11. O. L. *Munthe Morgenstjerne*.

12. C. S. *Dorph*.

13. A. A. *Schneider*.

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 14. J. S. <i>Hohlenberg.</i> | 23. C. A. <i>Garde.</i> |
| 15. P. C. H. U. <i>Jessen.</i> | 24. P. U. <i>Bruun.</i> |
| 16. L. A. <i>Mourier.</i> | 25. N. J. <i>Jespersen.</i> |
| 17. N. A. <i>Wolff.</i> | 26. F. P. A. <i>Uldall.</i> |
| 18. C. F. <i>Recke.</i> | 27. C. A. <i>Bruun.</i> |
| 19. V. E. <i>Ellbrecht.</i> | 28. G. J. <i>Blom.</i> |
| 20. O. <i>Suenson.</i> | 29. L. A. <i>Stjernholm.</i> |
| 21. T. <i>Jessen.</i> | 30. V. F. D. <i>Læssøe.</i> |
| 22. N. C. <i>Hansen.</i> | |

Sö-Etatens Iustitsvæsen.

- General-Auditeur. Conferentsraad og Høiesterets - Assessor H. J. *Koefoed*, C.* DM.
- Over-Auditeur. Admiralitets-Secretair I. N. *Suenson.*
- Auditeur ved Sö-Etatens combinede Ret. Kammerjunker. Baron J. H. *Rosenkrantz*, R.*
- Garnisons-Auditeur paa Fæstningen Christiansö. Over-Auditeur C. O. *Malling.*
- Auditeur ved Söcadet-Corpsset. Justitsraad, Justitiarius i Criminal- og Politiretten A. L. *Drewsen.*
- 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*, Contoirchef. Medaillen for ædel Daad.

Krigs-Assessor C. W. *Wellmann*,
J. L. *Qvistgaard*, } Fuldmægtige.

A. F. *Recke*,
C. F. *Andersen*, } Cancellister.

A. V. *Sommersted*, Volontair.

Under 3^{die} Afdeling, Commissariats-Bureau, Commissariats- og Bogholder-Contoir:

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., } Cancellister.

C. F. *Borre*, Volontair.

Under 4^{de} Afdeling, Revisions-Bureau, Revisions-Contoir:

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*, } Cancellister.

H. C. *Schwartzkopf*, const.

J. *Nyeland*, Volontair.

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-Quartermestere.

A. *Jerndorff*, ved 2den Division.

L. *Esskildsen* ved 1ste Division.

H. I. *Nimb*, Assistent.

M. P. *Secher*, Medhjælper.

Holmens Contoirer:**Eqvipage- og Commando-Contoir.**

Justitsraad P. A. *Börgesen*, R.* Chef. Eqvipage- og Commandoskriver.

Krigs-Assessor I. *Lind*, } Fuldmægtige.

J. P. G. *Börgesen*,

C. U. *Lang*,

L. N. *Pagh*, } Copister.

J. C. *Draskau*,

Hvervings-Contoir.

Commandeur-Capitain M. *Meyer*, Hvervingschef.

Krigs-Assessor J. F. *Gradmann*, Kassrer.

Hoved- og Klædningsmagazins-Contoir.

Justitsraad D. C. *Wibe*, R.* Chef, Forvalter.

Krigs-Assessor J. L. *Möller*, Fuldmægtig.

J. S. *Knub*,

L. P. *Sörensen*,

} Copister.

Veier-Contoir.

Krigs-Cancellisecretair *Schæffer*, Veiermester.

C. A. *Rasmussen*, Copist.

Sjoverskriver.

Justitsraad, Forvalter D. C. *Wibe*.*

Auctionarius.

Krigs-Cancellisecretair E. *Bisserup*.

Mestere ved de Kongelige Værfter.

D. H. *Funch*, DM. R.* HHM., Skibbygmester.

F. W. *Jensen*, DM. HHM., Mester ved Skibsreparationsarbeidet og Dokken.

C. *Henrichsen*, DM. R.* HHM., Constructeur.

N. S. *Jessen*, DM., Bössemager.

J. C. *Hansen*, DM. HHM., Underconstructeur.

P. *Berg*, DM., Seil- og Compasmagermester.

H. W. *Lind*, DM. HHM., Snedker- og Stolemagermester.

J. C. *Fugelsang*, DM. HHM., Underskibbygmester, har Prædikat af Skib-
bygmester.

D. J. *Svendsen*, DM. HHM., Dreiermester.

F. F. *Degenkolw*, DM. HHM., Grovsmedmester.

L. J. *Arendtzen*, DM. HHM., Kleinsmedmester.

P. *Alberg*, DM. HHM., Rebslaggermester. Medaillen for ædel Daad.

J. C. *Caspersen*, DM. HHM., Mastemagermester.

H. J. *Richter*, DM. HHM., Baadebyggermester.

F. F. *Witkow*, DM., Pølebukker- og Rapertmagermester.

Liste over Flaaden.

Linieskibe.

<i>Skjold</i>	84	Kanoner.
<i>Frederik den 6te</i> . . .	84	—
<i>Valdemar</i>	84	—
<i>Dannebrog</i>	80	—
<i>Danmark</i>	66	—

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	—
— — — — —	44	paa Stabelen.

Corvetter.

<i>Galathea</i>	32	—
<i>Valkyrien</i>	20	paa Slesvigs Østkyst.
<i>Flora</i>	20	—
<i>Najaden</i>	20	—
— — — — —	14—16	paa Stabelen.

Brigger.

<i>Ørnen</i>	16	—
<i>St. Thomas</i>	16	—
<i>Mercurius</i>	16	i Vestindien.
<i>St. Croix</i> ,	12	—

Barkskib.

Saga paa 14 eller 12 Kanoner.

Skonnerter.

Elben 8 Kanoner.
Pilen 6 — stationeret ved Nyborg.
Delphinen 7 —

Cuttere.

Lystjagten Neptun . . 6 Falconetter.
Helsingöer 2 —

Ro-Flotillen.

Bombe-Kanonchaloupper . . 23, hvoraf 2 i Svendborg, 6 ved Föhr
 og 2 ved Fehmern.
 do *Joller* 17, hvoraf 4 i Svendborg, og 2 ved
 Fehmern.
 Almindelige *Kanonchaloupper* . 42,
 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.
Ægir . . . — 80 — — 2 Kanoner, 1 Houbitz.
Thor (Skrue) . — 260 — — 12 Kanoner; paa Stabelen.
Kiel . . . — 40 — — Transportskib.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger &c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando &c

Under 1ste Januar 1851 er Fregatten Thetis beordret indlagt og desarmeret som i Krigstid.

Under 3die s. M. er den fungerende Chef for Cadetcorpsset meddeelt følgende ved allerhøieste Resolution af 2den s. M. bestemte Regler for den fremtidige Antagelse til Svadet:

1. Præliminairexamen ved Cadetacademiet afholdes for Fremtiden i April Maaned hvert Aar, kort før Cadetflibstogtets Begyndelse.
2. Fordringerne til denne Examen og Bestemmelsen om Alderen for Afgang dertil forblive foreløbig uforandrede, dog at Alderen regnes til 1ste Mai istedetfor som hidtil til 15 August, og at Bestemmelsen om, at Ingen mere end 2 Gange maa fremstille sig til Examen, bortfalder.
3. Af de Aspiranter, der bedst have bestaaet Præliminair-Examen, antages et Antal af indtil det Dobbelte af hvad der behøves til at completere Cadetcorpsset, til at prøves ombord i Cadetflibet; Størrelsen af dette Antal bestemmes af Ministeriet efter Indstilling fra Cadetchefen, forinden Præliminair-examen begynder.
4. Faste Regler for Bedømmelsen ombord og i hvilket Forhold Udfaldet af Præliminairexamen og af Proven ombord skulle have Indflydelse paa Antagelsen til Cadet ville blive meddeelte Cadetflibschefen og den Commission, der ombord i Cadetflibet bedømmer Cadetterne.
5. Omkostningerne ved Proven ombord i Cadetflibet afholdes foreløbigt for indeværende Aar af Marinen.

Under 8de s. M. har Marineministeriet, i Eghed med hvad der ved Indenrigsministeriets Circulaire af 21de Decbr. s. A.

er bestemt for Stiftamtmand og Biskopper, bestemt, at den i Regulativet af 21de Januar 1847 „for Fribefordring, Sætatens Tjeneste vedkommende“, Admiralspersoner givne Ret til paa Embedsreiser at benytte 2 tospændte Vogne eller 2 Par Forspandsheste, for Fremtiden ophæves, dog med Undtagelse af de Tilfælde, hvor det nævnte Regulativ indrømmer Admiraler Ret til at medføre Bagage af en større Vægt, end hvad der skal befordres med en bespændt Vogn, eller hvor igragt de særdeles Omstændigheder maatte gjøre det nødvendigt at benytte dobbelt Forspand.

Under 13de Januar har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Bestemmelsen i den under 30te Octbr. 1811 approberede Organisationsplan, at Mandskabet af Artilleri- og Matros-corporne verelviis hver anden Søndag skal beordres til at bivaane Svimesen i Holmens Kirke, for Fremtiden ophæves.

Under f. D. er Seilmagermester ved Holmen, P. Berg, allernaadigst forundt samme Rang som de af Holmens Mestere, der ere benaadede med Hæderstegnet for god Tjeneste ved Sætatens, nemlig i Rangforordningens 8de Klasse Nr. 5.

Under 16de f. M. er Premierlieutenant J. Albeck beordret til Tjeneste som Inspectionsofficier ved Søartilleriet.

Under 19de f. M. er Corvetten Valkyrien beordret indlagt og desarmet som i Krigstid.

Under 23de f. M. er Maanedslieutenant Nissen, efter Ansøgning, meddeelt Afked af Marinens Tjeneste.

Under 25de f. M. er bestemt, at alle Skruedampskibe fremtidig skulde bygges med Agterenden ud imod Vandet, og at den til Bygning i indeværende Aar beordrede Corvet til Forsøg opsættes paa Bedding paa denne Maade.

Under 28de f. M. er den Commission, der ved Ordre af 12te Juli 1845 blev udnævnt til at affatte Definitiv-Plan til Flytning af Sætatens Bærster fra Gammelholm til Nyholm, beordret til paany at sammentræde for at fuldføre dens Arbejder, der ved Omstændighederne i længere Tid have været afbrudte, og

er Commandeur Krieger og Capitain Polder beordrede til i 2de afgaaede Medlemmers Sted at indtræde i Commissionen.

Under 29de Januar har Ministeriet bifaldet, ifølge Indstilling fra Constructions og Reglerings-Commissionen, at der aabnes samtlige Marinens Officierer Udgang til, paa visse Dage og Tider at gjøre sig bekendte med Commissionens Forhandlinger og dens Archivs Indhold, med Undtagelse af de Sager, der ere at betragte som hemmelige, samt at Commissionen maa tilkalde de Officierer, der have været udcommanderede som Skibschefer, til at møde og overvære Commissionens Forhandlinger om de af dem indgivne Chef-rapporter, for at meddele saadanne Oplysninger, som af Commissionen ansees onstelige.

Officiële-Deel.

II.

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

OFFICIELLE DEEL

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Handwritten text line.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 1ste Februar er tilkiendegivet Divisionscheferne til videre Bekiendtgjørelse, at der er aabnet Statens Officierer Afgang til at gjøre sig bekiendte, med Constructions- og Reglerings-Commissionens Forhandlinger, og at i dette Hiemed Commissionens Protocoller ville blive fremlagte til Officierernes Afbenyttelse hver Onsdag og Løverdag fra Kl. 12 til 2 i Commissionens Locale.

Under 5te f. M. er det bestemt, at de 3 til Svecadetacademiet commanderede subalterne Officierer og Adjutanten ved Corpsen, naar en saadan er ansat, for Fremtiden skulle være fritagne saavel for Divisions- som for Compagni-Tjeneste.

Under f. D. er Oberstlieutenant, Bataillonscommandeur Jobst Conrad Girsch v. Lemmich, Ridder af Dannebrog, paa Grund af den Stilling han nu indtager i Landetaten, allernaadigst entlediget fra sit Embede som Inspecteur ved Kronborg Fyr, fra 1ste f. M. at regne.

Under 10de f. M. er Premierlieutenant P. Ulbeck beordret til Inspectionsofficier ved Egvipagen paa Gammelholm.

Under f. D. er Contoirchef under Marineministeriet, Krigsraad S. C. Hansgaard, allernaadigst udnævnt til virkelig Justitsraad, Contoircheferne under samme Ministerium, Overauditeur J. N. Suenson, Krigsraad S. C. Esfeldsen og Auditeur N. R. Petersen, samt Cand. med. & chir. J. P. Aaby, udnævnte til Riddere af Dannebrogordenens 3die Klasse, og Heelbefaren E. M. Stephan Stephansen af Varde benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under 11te f. M. har Ministeriet overdraget Premierlieutenant C. C. H. v. Licht, Dannebrogsmænd, paa eget An- og

Tilsvar, indtil videre at udføre alle de Inspecteuren ved Kronborg Fyr paahvilende Forretninger.

Under 15de Februar er udfærdiget specielt Reglement og Tart for Fæms Lodseri.

Under 1. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst bemyn- diget Ministeriet til, i indeværende Aar at affledige det af Divi- sionernes faste Mandstab som ikke har capituleret og som begiærer Afsted af Tjenesten inden Februar Maanedes Udgang, og i Frem- tiden aarligt at affledige det af bemeldte Mandstab, som til den af Ministeriet nærmere fastsatte Tid af Aaret begiærer Afstedigelse; — Alt forsaavidt ikke særegne Grunde tale mod saadan Be- affledigelse.

Under 17de f. M. har Ministeriet, i Genhold til denne aller- høieste Resolution, tilkiendegivet Divisionerne, at det Mandstab, der havde tjent i Marinen i 6 Aar eller længere som Karl, uden ved Capitulation frivilligt at have indgaaet Contractsforhold med Gr. Staten om bestemt Tjenestetid, og som ønskede den 1ste April d. A. at udtræde af Marinens Tjeneste, derom havde at melde sig inden Februar Maanedes Udgang til vedkommende Corps- og Compagni- chefer, som giennem Divisionerne derom havde at gjøre Indberet- ning til Ministeriet, hvorefter Resolution vilde blive givet.

Under 19de f. M. er Dampskibet *Solger* Danske beordret oplagt.

Under 1. D. er Premierlieutenant *L. Krieger* beordret at afgaae iland fra Dampskibet *Geiser*, og Premierlieutenant *Jacob- sen* at forrette Tjeneste ombord i samme Skib.

Under 25de f. M. er Secondlieutenant *Sammer* beordret til at fungere som Inspecteur ved Krydstoldvæsenet paa Hertugdøm- met Slesvigs Vestsydt for en Tid af 3 Aar, fra 1ste Marts at regne, og imidlertid frattraadt Gage i Marinen.

Under 27de f. M. er Premierlieutenant *Moe*, Secondlieute- nanterne *L. Braag* og *P. Gjødese* beordrede til Inspections- officierer paa Nyholm, og Secondlieutenant *Bauer* paa Gammel- holm.

Under 28de Februar er Dampstibet *Valdemar* atter stillet til Disposition for den Comitee, der i sin Tid har bevirket dets Anskaffelse ved frivillige Bidrag, hvorhos Comiteen er bevidnet Ministeriets Anerkiendelse og Tak for den gode og væsentlige Tjeneste, der er ydet ved dette Skibs Overdragelse til Marinens Brug.

Under 1. D. er resolveret, at det under 27de Mai 1848 oprettede Hvervingscontoir blev at ophæve den 31te Marts d. A., fra hvilken Tid Hvervingsforretninger igjen henlagdes under Holmens Overeqvipagemester.

Under 1ste Marts er Maanedslieutenant S. S. Jensen, efter Ansøgning, meddeelt Afsked af Marinens Tjeneste.

Under 2den f. M. er det allernaadigst tilladt Commandeur-captain Bille og Secondlieutenant Salbe at anlægge og bære de dem af Hans Majestæt Keiseren af Rusland tildeelte Ordensdecorationer som Ridder af St. Anna Ordenens resp. 2den og 3die Klasse.

Under 3die f. M. er Premierlieutenant Grove beordret at overtage Commandoen af Dampstibet *Caroline Amalie*, for at overføre det til Flensborg, og der at aflevere det til Dampstibets Bestyrelse.

Under 1. D. er, i Anledning af Overlærer, Catechet Knudsens Befordring til andet Embede, Overlærer ved Sætatens Pigeskoler, A. G. Schaarup, oprykket paa ældst Sæge, Underlærer J. M. Blicher udnævnt til Overlærer, og Cand. theol. J. L. Brusch til Underlærer ved samme Skoler; Alt fra 1ste April at regnes.

Under 4de f. M. er Dampstibet *Lideren* beordret oplagt.

Under 7de f. M. er Baadsmandsmath Eduard Henri Larsen beskillet til Havnesfoged i Kierteminde.

Under 8de f. M. er efternævnte Maanedslieutenanter meddeelt

Under 24de Marts ansat Søfrigs-Commisfær Nielsen til Proviantregnskabsfører og Secretair paa Batteriet Trekroner for indeværende Aar fra 1ste April.

Under 27de f. M. er Capitain Dirckink-Holmfeld beordret til Chef for Dampskibet *Sella*.

Under f. D. er Maanedslieutenant Rydahl meddeelt Afsked af Marinens Tjeneste.

Under 29de f. M. ansat J. S. Vahl som Skibslæge paa Bagtskibet i Sundet for indeværende Aar, og beordret Reservechirurg Drachmann at gjøre Tjeneste som Skibslæge paa Batteriet Trekroner fra 1ste April d. A. og indtil videre.

Under 30te f. M. har Hans Majestæt Kongen, i Overeensstemmelse med hvad der er bestemt for Generalauditeuren af Landetaten, paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling allernaadigst resolveret, at der for Sætatens Generalauditeur reglementeres Epauletter som for Commandeurer af Sætatens.

Under f. D. er Commandeurcapitain à la suite, M. Meyer, allernaadigst udnævnt til Ridder af Dannebrogordenens 3die Klasse.

Under 31te f. M. er Capitainlieutenant Ugerstow beordret at føre Dampskibet *Lideren* i Postfarten i indeværende Aar.

Officielle - Deel.
III.

Officielle-Deel.
III.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 1ste April har det allernaadigst behaget Hans Majestæt Kongen, i Anledning af 50-Marsdagen efter Slaget paa Rixenhavns Rhed d. 2den April 1801, at benaade Quartiermand af 2den Div. 1ste Comp. Nr. 77, Frederik Conrad, Sommermand af 2den Div. 2det Comp. Nr. 31, Henrik Martin, samt Pensionisterne af 2den Div. 4de Comp. Nr. 476, Arnt Larsen Holm og Nr. 373, Jacob Ammundsen, hvilke have deeltaget i Slaget, med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

I samme Anledning har Ministeriet skænket en Sum til Fordeling mellem nogle endnu levende Personer af Underclasserne, der have deeltaget i ovennævnte Slag, for derved at sætte dem i Stand til at høitideligholde 50-Marsdagen.

Under 2den s. M. er Tiden for Dampskibet Thors Afsejling bestemt til den 10de s. M. Kl. 12 Middag.

Under 3die s. M. er Dampskibet Vigir beordret indlagt og besatmeret.

Under s. D. ere følgende Officierer udcommanderede,

Til Briggen Ørnen:

Premierlieutenanterne G. Wrisberg og T. W. Pedersen,
Secondlieutenanterne S. Garde, Bræm og S. Holm.

Til Barkskibet Saga:

Premierlieutenant C. Sedemann,
Secondlieutenanterne C. Michelsen, Prøsilius og Grove.

Under 3die April ansat J. Claesen som Probiantregnskabsfører og Secretair paa Briggen Ørnen paa dens forestaaende Togt til Vestindien, og J. Dæhnfeldt i samme Egenstaber paa Barkskibet Saga paa dets Togt iaar.

Under 7de s. M. er Secondlieutenant G. Gjodesen meddeelt Permission til, i indeværende Aar at fare med Postdampskibet Lidenen som 2den Officier.

Under 9de s. M. er Capitain L. Suenson allernaadigst udnævnt til Chef for Secadetcorpset, saaledes at han fra den 1ste Mai næstkommende tiltræder denne Post.

Under s. D. er Capitain L. Suenson beordret til Chef for Cadetskibet Flora, og Capitainlieutenant Gottlieb til Meddommer paa samme Skib.

Under s. D. er Secondlieutenant J. de Lancy Pedersen beordret til Tjeneste i Dampskibet Geiser.

Under s. D. ansat Cand. med. & chir. M. J. Marcus som Skibslæge paa Barkskibet Saga paa dets forestaaende Togt.

Under 10de s. M. ere følgende Officierer udcommanderede,

Til Cadetskibet Corvetten Flora:

Premierlieutenanterne Sagen, Gottlieb og J. Tuxen,
Secondlieutenant Salbe.

Til Dampskibet Hella:

Premierlieutenanterne Wilde og Collsmann,
Secondlieutenanterne Lüders og Bærenzen.

Under s. D. er Antallet af de Aspiranter, der, efter endt Præliminairexamen iaar, skulle antages til Prøve med Cadetskibet, bestemt til 8.

Under 10de April er Underlærer ved Sætatens Drengeskoler, **T. Thaning**, udnævnt til Overlærer, og **Cand. theol. D. P. Svendsen** ansat som Underlærer ved bemeldte Skoler, fra 1ste Mai at regne.

Under 12te s. M. ansat **Cand. med. & chir. L. T. Vøhgy** som Skibslæge, med Overstibslæges Character, paa Briggen **Ornen** paa dens forestaaende Togt til Vestindien.

Under s. D. ansat **Cand. C. R. Struckmann** som Skibslæge paa Dampskibet **Hekla** paa dets Togt iaar, samt **L. N. Wi-berg** til Proviantregnskabsfører og Secretair.

Under s. D. ansat **T. Bøggild** som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Corvetten **Slora** paa dens Togt iaar.

Under 13de s. M. er Cadetunderofficier **J. B. Duus** allernaadigst udnævnt til Secondlieutenant i Sætatens.

Under 15de s. M. er Chefen for Barkskibet **Saga** beordret til, den 17de s. M. at afgaae paa Togt til Island.

Under 16de s. M. er Cadet **Christiansen** udnævnt til Underofficier ved Sæcadetcorpsen.

Under s. D. er Maanedslieutenanterne **L. Hansen** og **M. Tegner** meddeelt Afsted af Marinens Tjeneste.

Under 19de s. M. er Premierlieutenant **Schulz** beordret at afreise med Rutteren **Lovenørn** for at inspicere Fyr og Vagere, og som Følge heraf, fra den 5te Mai næstkommende midlertidigen at fratræde sin Tjeneste som Adjutant og militair Secretair under Marineministeriet, hvilkens Tjeneste Premierlieutenant **Bruun** er beordret at overtage under hans Fraværelse,

Under 22de April ansat Cand. med. & chir. Salomon som
Skibslæge paa Corbetteen Flora paa dens Togt iaar.

Under f. D. er Assistent ved Havnsholm Fyr, Wilhelm
Martin Theodor Meyer, constitueret som Inspecteur ved Ska-
gens Fyr, fra 1ste Juni d. A. at regne.

Under 30te f. M. er Chefen for Cadetstibet, Corbetteen Flora,
beordret til, den 3die Mai næstkommende, at afgaae paa et Kryds-
togt til Nordsees.

Officiële-Deel.
IV.

Official Book

IV

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 4de Mai er Underlæge i Sø-Staten, characteriseret Neferbechirurg Drachmann, allernaadigst udnævnt til Læge ved Vagtsstationen paa Batteriet Tre Kroner.

Under 5. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Premierlieutenant S. Lund, fra 1ste Juli d. A., skal fratræde Gage i Marinen for at overtage Posten som Fører af Dampbugseerskibet Uffo i en Tid af 2 Aar, samt at Secondlieutenant Koepstorff, fra samme Tid at regne og saalænge han vedbliver at være Fører af Dampbugseerskibet Hertha, ligeledes skal udtræde af Gage ved Marinen.

Under 5te f. M. er Premierlieutenant C. Schönheyder beordret til Chef for Kutteren Neptun, bestemt til Station ved Fehmern.

Under 9de f. M. ere de i den franske Marine indførte Dampere, solaires omnibus à bec mobile, beordrede prøvede ombord i vore Skibe.

Under 10de f. M. er Capitainlieutenant Schulz beordret at overtage Commandoen af Dampskibet Christian der Achte, der fratrædes af Maanedslieutenant Nielsen.

Under 11te f. M. er det allernaadigst tilladt Premierlieutenant A. Krieger at staae à la suite i Marinen i 2 Aar for at overtage Posterne som Lodsinspecteur, Pakhuusforvalter og Havnemester i Tønning.

Under 14de f. M. er Dampskibet Christian der Achte beordret tilbageleveret til dets Eiere i Apenrade.

Under 17de Mai er Secondlieutenant A. J. L. Koepstorff allernaadigst udnævnt til Premierlieutenant.

Under 20de s. M. tilladt Copist Krøyer ved Nyboders Commandantskab, saalænge han bliver i sin nuhavende Stilling, at bære blaa Frakke med 2 Rader Ankerknapper, opstaaende Krave med eet Knaphul af 3 Linier brede Guldtræsse paa hver Side og om Kanten en Guldtræsse af samme Brede, samt blaa Klædes Hue med Guldtræsse af en halv Tommes Brede.

Under 22de s. M. bestemtes det paa Stabel staaende Fyrstib Nr. 4 til Afsløbning den 3die Juni d. A.

Under 23de s. M. er Holmens Overeqvipagemester meddeelt de af Ministeriet tagne midlertidige Bestemmelser om Organisatio-
nen af et Maskincorps ved Søetaten, hvorved er fastsat, at der, til at udføre den Tjeneste, som den udvidede Anvendelse af Damp-
kraften tilføes giver nødvendig saavel ombord i Dampskibene som i det ved Holmen oprettede Maskinværksted, skal oprettes et særegent
Maskincorps, som, uden at henhøre under Divisionerne, stilles under den Officier, hvem Mechanikfaget under Marinen er betroet.

Corpsets Styrke er foreløbig bestemt til:

- 1 Overmaskinmester.
- 3 Maskinmestere af 1ste Klasse,
- 4 do. af 2den do.
- 2 do. af 3die do.
- 3 Maskinasistenter af 1ste Klasse,
- 4 do. af 2den do.
- 4 do. af 3die do.
- 2 Maskinlærlinge af 1ste do.
- 2 do. af 2den do.
- 26 Fyrbedere af 1ste do.

og desuden ansættes til Tjeneste ved Maskinværkstedet — en Skri-
ver og Regnskabsfører, samt en Maskinpasser.

De mere detaillerede Bestemmelser om Maskinpersonalets An- tagelse og Forfremmelse, samt Tjeneste, Lønning og øvrige Forhold, ville nærmere blive bekendtgjorte.

Under 23de Mai beordret afgivet fra 1ste Divisions 1ste Compagnie 10 Arbeidsmænd, som dertil maatte være skittede og have Lyst, til, i Hold paa 2 Mand ad Gangen, at øves paa Sø-Statens Hospital, under den derværende Læges Veiledning, i de Forretninger, som Sygepassere have at udføre ombord, for at de, som oplærte og duelige Sygepassere kunne medgives Krigs- skibene. Under Oplærelsen er tilstaaet dem fri Kost og Ophold paa Hospitalet og tilsagt dem en Douceur, naar de have erhvervet fornøden Duelighed, og et maanedligt Tillæg, naar de udcomman- deres med Skibene.

Under 26de s. M. er det allernaadigst tilladt Capitainlieute- nant P. Smidth at anlægge og bære den ham af Hans Ma- jestæt Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som Ridder af St. Anna Ordenens 2den Klasse.

Under 27de s. M. er det allernaadigst bestemt, at den Fag- mand ved Holmen, der hidtil har været benævnt „Officieren i Mechanik og Hydraulikfaget“, for Fremtiden skal benævnies „Chef for Maskincorpsen og Søstatens Vandbygmester“.

Under 28de s. M. er Premierlieutenant Grove beordret til Chef for Dampskibet *Ugir*, naar det iaar afbenyttes af Hans Majestæt Kongen.

Under s. D. er Premierlieutenant Wilde, paa Grund af Syg- dom, beordret at fratræde Tjeneste i Dampskibet *Sella*, og Pre- mierlieutenant Kraft beordret at forrette Tjeneste sammesteds.

Under 2den Juni er udfærdiget følgende Reglement for Time- penge for dem, af Underklasserne i Divisionerne, for hvem derom kan blive Spørgsmaal, nemlig;

Under 17de Juni bestilket Borgerrepræsentant, Forbjerg og Dannebrogsmænd Bertel Andersen, til Lodssoldermænd ved Skagens Lodseri.

Under 23de s. M. bestilket forhenbærende Soldcontrolleur Dannebrogsmænd Caspar Hermann Trolle, til Lodssoldermænd ved Fredericia Lodseri.

Under 25de s. M. ere Secondlieutenanterne S. E. A. Lund og C. J. S. Michelsen allernaadigst udnævnte til Premierlieutenanter.

Under 26de s. M. bifaldet, at Formand ved Kjøbenhavn Opmudringsbæsen, Frederik Bærensen, ansættes interimistisk som Assistent ved bemeldte Opmudringsbæsen.

Under 28de s. M. overdraget, fra 1ste Juli d. A. og indt videre, Overlodsens i Sjællands District, Commandeur Wulff, Forbindelse med sit nuhavende Embede, Bestyrelsen af Hollands Falters og Møens Overlodsdistricter, og Overlodsens i Jylland District, Capitain Kjerulff, under samme Vilkaar, Bestyrelsen af Fyens og Langelands Overlodsdistricter.

Officielle-Deel.

V.

Officiale Deel

7

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger &c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando &c.

Under 1ste Juli 1851 har Ministeriet, ved Skrivelse til Divisionscheferne, bekendtgjort, at ligesom der, ifølge allerhøieste Resolution af 13de December 1842, ikke fordres Betaling for de Barselsstod, der affyres for at tvinge de Søfarende til at tone Flag for Kronborg Fæstning, saaledes skal Betaling heller ikke indkræves for Barselsstod, der skydes fra Krigsskibene, hvad enten det er danske eller fremmede Goffardskibe der er stød efter.

Under 5te j. M. er emaneret følgende Bekendtgjørelse af de

Midlertidige Bestemmelser om Organisationen af Søetatens Maskincorps.

Ved Skrivelse af 23de Mai d. A. til Holmens Overregibpagemester har Ministeriet givet følgende midlertidige Bestemmelser angaaende Organisationen af et Maskincorps ved Sø-Etaten.

Til at udføre den Tjeneste, som den udvidede Anvendelse af Dampkraften tilføjes gjør nødvendig saavel ombord i Dampskibene som i det ved Holmen oprettede Maskinværksted, vil der ved Sø-Etaten være at oprette et særegent Maskincorps, som, uden at henhøre under Divisionerne, skal stilles under den Officier, hvem Mechanik-Faget under Marinen er betroet (Chefen for Maskincorpsen).

Corpsets Styrke fastsættes foreløbigen til:

- | | | |
|---|--------------------|-----------------|
| 1 | Over-Maskinmester, | |
| 3 | Maskinmestere | af 1ste Klasse, |
| 4 | do. | „ 2den — |
| 2 | do. | „ 3die — |
| 3 | Maskin-Assistenten | af 1ste — |

4 Maskin-Assistenten af 2den Klasse,

4 do. „ 3die —

2 Maskin-Lærlinge „ 1ste —

2 do. „ 2den —

26 Fyrbødere „ 1ste —

Desuden ansættes til Tjeneste ved Maskinværkstedet: en Skrivar og Regnskabsfører og en Maskinpasser, der begge lønnes som Assistenten i 3die Klasse.

Med Hensyn til den Tjeneste, der paahviler hver enkelt Klasse, og de Fordringer, der stilles til dem, bestemmes Følgende:

Overmaskinmesteren bestyrer Maskinværkstedet paa Holmen og fører Overtilsyn med samtlige Marinens Dampskibe. Han maa besidde de theoretiske og practiske Kundskaber, som udfordres for at bestyre et mekanisk Værksted, og maa derhos have faret som 1ste Maskinmester, for at der kan have Sikkerhed for, at han besidder practisk Kiendskab til Sømaskinens Behandling.

Maskinmesterne gjøre Tjeneste ombord som 1ste Maskinmestere, eller, i større Skibe, som Undermaskinmestere; i Land bestyre de, under Overmaskinmesterens Tilsyn, Arbejder vedkommende Maskinværkstedet og Dampskibene.

For at erholde Ansættelse som Maskinmester maa Vedkommende have tjent 3 Aar som Assistent i 1ste Klasse, og derved have godtgjort, fuldkomment at være istand til at overtage Styrelsen af en Dampmaskine, eller, mindst i 3 Aar, have været 1ste Maskinmester i et privat Dampskib i regelmæssig Fart og kunne fremlægge gode Vidnesbyrd; dog kan han i sidste Tilfælde kun antages foreløbig paa et Aar, og først erholde Ansættelse for længere Tid, naar han befindes i alle Henseender at være stillet til Tjenesten;

Han maa være en dygtig mekanisk Arbejder, saa at han forstaaer saavel at udføre enhver fornøden Reparation ved Maskinen og Riedler, som at rette og indstille enhver af Maskinens arbejdende Dele;

Han maa være saa kyndig i Maskintegning, at han forstaaer at udføre en Arbejdstegning til hvilkensomhelst Deel af en Maskine;

Han maa aflægge tilfredsstillende Prøve paa theoretisk Kundskab om Varmelæren, Vanddampenes Physik, de almindelige Begreber af Chemien og Bevægelseslæren, Alt i et saadant Omfang som fornødent for fuldstændig at forstaae Dampmaskinens Bevægelse i alle dens Dele, samt Riedlens Behandling og Dampens Virkningsmaade.

Forfremmelse fra en Klasse til en anden skeer efter Dygtighed ved indtræffende Vacance; dog bestemmes, at naar en Maskinmester forbliver i Tjenesten efter at have tjent 6 Aar i 3die Klasse, forfremmes han til 2den, og efter ligeledes at have tjent 6 Aar i 2den, til 1ste Klasse, naar han besidder den fornødne Dygtighed, uden Hensyn til om det fastsatte Antal af Maskinmestere i den høiere Klasse findes eller ei.

Maskin-Assistenterne gjøre Tjeneste ombord som Undermaskinmestere, eller som 1ste Maskinmestere i smaa Skibe; iland arbejde de ved Værkstedet og i Dampskibene. For at erholde Ansættelse som Maskin-Assistent maa Vedkommende aflægge Prøve paa at han besidder Færdighed i de Metalarbejder, der foresalde ved Maskiners og Riedlers Reparation, eller fremlægge Attest for at have lært og aflagt Prøve i et erkiendt godt Værksted;

Han maa besidde Færdighed i mathematisk Tegning, saa at han kan opmaale og udføre Arbeidstegning til en hvilken som helst Maskindeel;

Han maa aflægge tilfredsstillende Prøve i Arithmetik, Plan-Geometri, Plan-Trigonometri, Anvendelse af Logarithmer, de første Begreber af Bevægelseslæren, samt kiende Reglerne for Dampens Virkningsmaade og kunne nævne de forskjellige Dele af en Skibsmaskine og angive deres Nytte.

For at blive Assistent i 1ste Klasse maa Vedkommende derhos have faret mindst 3 Aar som Assistent, eller som Undermaskinmester i et privat Dampskib, og have godtgjort, at han forstaaer at behandle en Maskine; for at blive Assistent i 2den Klasse udfordres i det mindste 1 Aars Fart som Assistent, eller Undermaskin-

mester i et privat Dampskib, og have godtgjort, at han forstaaer at behandle en Maskine; og for at blive Assistent i 3die Klasse 2 Aars Fart som Lærling eller som Hjælper i en Maskine.

Maskinlærlinge ansættes ombord og i Værkstedet for at lære, og betragtes som andre Lærlinge, saavel ombord som ved Holmen. Lærlingerne antages i en Alder af 14—17 Aar og skulle aflægge Prøve paa Kundskab i Modersmaalet og i Regning. Ved Antagelsen maae de forpligte sig til at tjene i 3 Aar som Assistent eller Arbeidere ved Maskinværkstedet efterat de have udlært, og naar en Lærling, efter at have tjent i 5 Aar, ikke har fornøden Duelighed til at ansættes som Assistent, kan han ikke befordres i Maskinfaget.

Til Syrbødere af 1ste Klasse antages kraftfulde Mænd i en Alder af ikke over 30 Aar, der kunne fremlægge Vidnesbyrd for Vedruelighed og god Opførsel samt for at have faret tidligere som Syrbødere. De gjøre Tjeneste ved Værkstedet og udcommeres med Skibene.

Syrbødere af 2den Klasse antages for hvert enkelt Tøgt.

Bønning m. m. fastsættes for de forstieilige Klasser af Maskincorpsen som følger:

					Søagage mdl.	Landgagage mdl.	Tilme- penge.	Daglon.
					Nbd.	Nbd.	ß	Mr.
Obermaskinmester	.	.	.	.	efter	Contract		
Maskinmestere	af	1ste	Klasse	.	100	50		
					83 $\frac{1}{3}$			
do.	"	2den	—	.	66 $\frac{2}{3}$	40		
do.	"	3die	—	.	50	30		
Maskinasfister	"	1ste	—	.	37 $\frac{1}{2}$	"	14	
do.	"	2den	—	.	29 $\frac{1}{6}$	"	11	
do.	"	3die	—	.	25	"	9	
Maskin-Lærlinge	"	1ste	—	.	8	"	5	
do.	"	2den	—	.	5	"	3	
Fyrbødere	"	1ste	—	.	16	"	6	4

Søgage tilkommer Maskinmesterne, saalænge de ere ansatte ved et bestemt Skib, enten det er i Fart eller ikke, saabelsom naar de, uden at være ansatte ved noget bestemt Skib, bestyre Arbeide ved Holmen. Landgage udbetales derimod Maskinmesterne, naar de ere afgaaede fra al Tjeneste og blot ere til Disposition.

For alle øvrige Klasser udbetales Søgagen, saalænge Commandoen vaier i det Skib, hvortil de høre.

Maskinmesterne ere Medlemmer af Officersmessen. Hvor ingen Messe holdes udbetales dem 1 Rbd. daglig. De betragtes alle som Officierer ombord, og rangerer 1ste Maskinmester umiddelbart efter Vægerne, de andre efter de øvrige civil-militaire Embedsmænd.

For Maskinmesterne reglementeres Uniformsfrakke med 2 Aalder Ankerknapper og Hue med den for subalterne Officierer foreskrevne Dressé.

Maskinasistenterne stilles ombord som Underofficierer, og nyde Skibskost, medmindre de gjøre Tjeneste som 1ste Maskinmestere ombord, i hvilket Tilfælde der tilstaaes dem 4 Mk. daglig i Kostpenge. Iland betragtes de som Arbeidere, og betales da for Arbeide med Timepenge, der udbetales dem ugentlig.

Børlinge nyde Skibskost ombord og lønnes med Timepenge, der udbetales dem ugentlig.

Fyrhøderne nyde Skibskost ombord. 1ste Klasse sættes, ombord, lige med fuldbefarne Matroser, iland, med Arbeidsmænd, og lønnes, iland, med Dagløn for Arbeide i Holmens almindelige Arbeidstid, og for Extra-Arbeide med Timepenge, hvilket Alt udbetales ugentlig.

Allt Maskincorpsets Personale bliver at antage ved Contract, der i intet Tilfælde maa afsluttes for et længere Tidsrum end 3 Aar ad Gangen, og skal kunne opsiges fra begge Sider til enhver Tid med 6 Maaneders Barsel. Det er imidlertid en Selvfølge, at de nu bestaaende Contracter overholdes, og de Maskinister og Maskinfolk, der nu ere ansatte i Numere ved Divisionerne, kunne forblive staaende i deres nuhavende Stillinger, forsaavidt de ikke

maatte foretrække at gaae ind under den Gagering og de Billaar, der herved fastsættes for det øvrige Maskinpersonale.

Saaavel ombord som under Arbeidet paa Holmen underkastes Maskinpersonalet samme Regler og Bestemmelser med Hensyn til Tjeneste og Discipline, som ere eller maatte blive foreskrevne for den øvrige Sømagt.

Under 7de Juli er Secondlieutenant Schoustrup beordret at forrette Tjeneste ombord i Rutteren Løvenørn.

Under f. D. er Commandeur C. Paludan, efter hans derom indgivne Andragende, beordret at udtræde af Commissionen for Sætatens Drengeskoler, og er Commandeurcapitain Elbrecht beordret at tiltræde bemeldte Commission som 5te Medlem.

Under 15de f. M. er Regnskabsføringen og Correspondencen ved Selholm Fyr overdraget Fuldmægtig Christensen i Stielstør, hvilke Forretninger Toldforvalter Jürgensen, paa Grund af forandret Embedsstilling, har fratraadt.

Under 16de f. M., efterat Betænkninger ere indhentedes saa-vel fra Fabrikmesteren som fra Constructions- og Reglerings-Commissionen om Grunden til den oftere fremkomne Slaaning af Roret og om Midlerne til dette Ondes Afhjælpning, har Ministeriet, overensstemmende med Fabrikmesterens Forslag og Commissionens Indstilling, bestemt:

at der i alle nye Skibe anbringes en Metalring i Dækket, som griber om Rorkoppen, saaledes at den holder Roret fast, men at der ved Anbringelsen af denne Ring bliver at stræbe efter at den saalidet som muligt kommer til at besværliggøre Rorets Afslagning, og

at der ved Udrustning af de ældre Skibe forsøges tilveiebragt en Understøttelse paa 2 Steder for Roret, ved at lade den underste Hage hvile paa Løkken.

Under 22de f. M. er Capitainlieutenant O. Lütken beordret til Chef for Dampcorvetten Thor,

Under 6te August er Premierlieutenant G. L. Tuxen beordret at overtage Navigationsdirecteur-Posten, som Commandeur J. Seidelin fratræder.

Under 1. D. er Premierlieutenant D. Braag beordret at forrette Tjeneste paa Bagtslibet i Storebelt, Skonnersten Delphin, hvorfra Capitainlieutenant E. C. Tuxen afgaaer.

Under 7de f. M. er Premierlieutenant ved Garnisonscompagniet paa Fæstningen Christiansø, P. C. Dam, allernaadigst forundt Capitains Character, dog saaledes at hans Stilling iøvrigt forbliver uforandret og som Følge deraf cederer den Svofficer, der beordres til Tjeneste paa Fæstningen.

Under 1. D. er Premierlieutenant Schulz beordret til attee at tiltræde Tjeneste som Adjutant og militair Secretair under Marineministeriet.

Under 1. D. er Høibaadsmand, Dannebrogsmænd Jens Johansen Johansen bestikket til Havnefoged i Christianshavns District og Bromand ved Langebro, med de for denne Post reglementerede aarlige Indtægter.

Under 9de f. M. ere følgende Officierer beordrede til Tjeneste i Dampcorvetten Thor:

Premierlieutenanterne Bruun og Ulrich,

Secondlieutenanterne B. Rothe, C. Holbøll og Duus.

Som Følge af denne Ordre fratræder Lieutenant Bruun sin Tjeneste som Cadetofficier.

Under 11te f. M. er Secondlieutenant Meldal beordret at forrette Tjeneste som Adjutant ved Svecadecorpsen.

Under 12te f. M. er Dampstibet Kiel beordret indlagt til Holmen og desarmet.

Under 18de f. M. er Høibaadsmand Christian Sørensen midlertidig overdraget Posten som Skipper i Flaaden.

Under 19de f. M. er Briggen Mercurius beordret indlagt og desarmet.

Under 19de Aug. er Capitainlieutenant O. W. de Sine Skibsted beordret at foretage en Reise paa 1 Aar til Sverrig, Holland, Frankrig og England, for at udvide sine Kundskaber i Søartillerievidenskaben.

Under 1. D. er der allernaadigst meddeelt Sætatens Stabslæge, Dr. med. Mansa, Tilladelse til at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Decoration som Ridder af Nordstjerne Ordenen.

Under 21de s. M. er Capitain Polder beordret at overtage Commandoen af Dampcorvetten Thor og Dampskibet Solger Danske paa et Besejlingsstogt i Østersøen og, som første Medlem, at tiltræde den Besejlings-Commission, der vil have at bedømme de nævnte Skibe, og hvis øvrige Medlemmer ere begge Skibes Chefer og Næstcommanderende, samt Capitainlieutenant Meinertz, der er beordret som Observateur at gaae ombord i Solger Danske.

Under 23de s. M. er Chefen for Dampskibet Hekla, Capt. Dirckind-Holmfeld, beordret til at indlægge dette Skib, og derefter at overgaae med Officierer og Besætning i Dampskibet Solger Danske.

Under 1. D. er Fabrikmesteren, Capitainlieutenant O. Suen-son, beordret at gaae ombord i Dampcorvetten Thor paa det fore-
staaende Provetogt.

Under 26de s. M. er Premierlieutenant Gottlieb beordret til, d. 1ste October d. A. at fratræde sin Tjeneste som Cadetofficier, og er Premierlieutenant L. Skibsted beordret til, fra samme Tid at forrette Tjeneste ved Søcadetcorpsen som 2den subalterne Officier.

Under 28de s. M. er Oberstlieutenant i den kongelige Artilleriebrigade W. A. v. Ulstrup allernaadigst udnævnt til Medlem af Defensionscommissionen.

Under 30te s. M. er Premierlieutenant Jacobsen beordret til Inspectionsofficier ved Sø-Artilleriet.

Under 2den September er Søcadet V. S. D. Læssøe, efter Ansøgning, meddeelt Afsked fra Søcadetcorpsen.

Under 1. D. er Commandeurcapitain S. A. Paludan, efter

Ansøgning, allernaadigst entlediget i Naade fra at være Medlem af Directionen for Navigationskolen i Kiøbenhavn.

Under 3die Septbr. ere Secondlieutenanterne Jacobsen, C. Wolff og Carlsen beordrede at forrette Tjeneste respective i Postdampskibene Slesvig, Lidenen og Skirner.

Under 10de s. M. er Secondlieutenant Rohde beordret at forrette Tjeneste i Dampskibet Solger Danske, istedetfor Sec. Lieut. Lunders, der, ifølge meddeelt Permission, afgaaer fra Skibet for at kunne giennemgaae den mechaniske Afdeling ved polytechniske Lærestift.

Under 13de s. M. er Secondlieutenant J. L. Pedersen beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficer paa Nyholm, istedet for Secondlieutenant Maribo, der, ifølge meddeelt Permission, fratræder bemeldte Tjeneste for at gaae i Coffardifarten.

Under 16de s. M. er Contre-Admiral Zahrtmann allernaadigst udnævnt til, paany at indtræde som Medlem i Construction- og Reglerings-Commissionen, hvor han, efter sin Anciennitet, indtager sin Plads som ældst Medlem.

Under 18de s. M. er Secondlieutenant Mac-Dougall beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficer ved Tallekvarternet, istedetfor Premierlieutenant Groth, der, paa Grund af anden Bestemmelse, er beordret at fratræde denne Tjeneste.

Under 19de s. M. beskikket Kanoner Nr. 24, Anton Albinus Larsen, til Havnefoged i Nyborg med de for Posten reglementerede aarlige Indtægter.

Under s. D. beskikket Skipper og Dannebrogsmænd Niels Nielsen til Lodsoldermand ved Nyborg Lodsjeri.

Under 20de s. M. er Barkskibet Saga beordret indlagt og desarmet.

Under 21de s. M. har det behagel. Hans Majestæt Kongen allernaadigst at tilkiendegive Medlemmerne af den ved allerhøieste Resolution af 8de October s. A. nedsatte Commission, „til at overveje og gjøre Forslag til den hensigtsmæssigste Ordning af Afgangen til at blive Søofficer“, Sit allerhøieste Befal med den

Iber og Sagkundskab de have lagt for Dagen ved Udførelsen af det dem overdragne Hverv.

Under 21de Sept. er Secondlieutenant J. A. Garde allernaadigst udnævnt til Premierlieutenant.

Under 23de s. M. er Dampskibet *Solger* Danske beordret indlagt og desarmet, og Dampskibet *Sella* oplagt som i Krigstid.

Under 24de s. M. er Secondlieutenant Tegner beordret at forrette Tjeneste i Dampcorvetten *Thor*, istedetfor Secondlieutenant *Duus*, der er beordret at afgaae fra Skibet, for, efter meddeelt Permission, at gaae i Goffardifart.

Under 27de s. M. ansat Candidat *Struckmann* som Skibslæge paa Dampskibet *Thor*, istedetfor Overskibslæge *Bech*, som efter Tilladelse er fratraadt denne Tjeneste.

Under 29de s. M. resolveret, at den under Lunds Lodseri hørende Station ved Plus, der indtil videre var inddraget, igjen besættes.

Under 4de Octbr. er Fabrikmesteren, Capitainlieutenant O. Suenson, beordret at foretage en Reise til England og mulig Frankrig.

Under s. D. er cand. med. & chir. N. L. Bech ansat som Underlæge ved Spetstens 1ste Division for en Tid af 4 Aar.

Under 5te s. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst udnævnt Vice-Admiral og virkelig Geheimeraad i østerrigsk Tjeneste, Friherre *Dahlerup*, til Storkors af Dannebrog, saaledes at Udnævnelsen regnes fra 6te s. M.

Under s. D. har Hans Majestæt Kongen benaaet Digefoged *Koeluffs* i Syderende og Birkerepræsentant *Daniel Hansen* i Nieblum paa Vesterlands Føhr med Dannebrogsmændenes Hæders tegn, saaledes at Udnævnelserne ere fra 6te s. M. at regne.

Under 6te s. M. er Capitainlieutenant S. Paludan, efter Ansøgning, beordret, fra den 1ste i næste Maaned at fratræde sin Tjeneste som 1ste subalterne Officier ved Søcadetacademiet, hvilken Post Premierlieutenant C. Pedersen er beordret at overtage, og som Følge deraf at fratræde Førelsen af Dampskibet *Skirner*.

Under 6te October er Premierlieutenant J. A. Garde beordret at overtage Førelsen af Dampskibet Skirner i Postfarten.

Under 16de f. M. udfærdiget specielt Reglement og Takt for et Lodseri ved Kramnige.

Under 23de f. M. har det allernaadigst behaget Hans Majestæt Kongen at benaade Chefen for Maskincorpsen, Capitainlieutenant A. E. Tuxen, Ridder af Dbg. og Fabrikmeisteren, Capitainlieutenant O. Suenson, Ridder af Dbg., med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under f. D. er Fastflods ved Helsingørs Lodseri, Lars Engelsen, allernaadigst benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under 24de f. M. er Capitainlieutenant Grove beordret, tilfældigemed Secondlieutenant Grove, at afreise til Vestkysten, for at foretage Undersøgelse og Dymaaling af nogle Løb ved Fano.

Under 25de f. M. er Premierlieutenant Grev Zold, efter Ansigning, allernaadigst sat à la suite i Staten i eet Aar fra 1ste i næste Maaned at regne, med Forbehold af hans Anciennitet.

Under f. D. befaldt, at de under 27de Septbr. og 4de October f. A. for afvigte Vinter givne Bestemmelser om forhøjede Timepenge for Holmens Haaandværkere, samt de korteste Dages Beregning til 8 Timer ogsaa maae være gjældende for Tiden fra 1ste October d. A. indtil næste Aars 31te Marts.

Under 27de f. M. er Premierlieutenant C. Sedemann beordret at afreise til Fæstningen Christiansø, for der at forrette Tjeneste, istedetfor Premierlieutenant Obelitz, der er beordret at afgaae fra Fæstningen.

Under 28de f. M. er Secondlieutenant Ravn allernaadigst udnævnt til Premierlieutenant.

Under 29de f. M. er Secondlieutenant C. Wulff beordret at forrette Tjeneste paa Bagtskibet i Sundet, Corvetten Najaden, istedetfor Secondlieutenant de Coninck, der ifølge meddeelt Permission afgaaer fra Skibet, for at gaae i Coffardifarten.