

Nyt
Archiv for Søværnenet.

Udgivet
af
A. Rung,
Fuldmægtig under Marineministeriet.

Anden Række.
Syvende Bind.

Kjøbenhavn.
Trykt paa Udgiverens Forlag
hos P. O. Brill.
1852.

Indhold

af 7de Bind.

	Pag.
Uddrag af en Rapport til Marine-Ministeriet fra Capt.-Lieutenant	
N. E. Turen, om Dampmaskin-Fabricationen i Sverrig . . .	1
Skipper- og Styrmands-Examen i England	10
Skibes Sammenstød med Hvaler	16, 184
Hodges patenterte silent harpoon-projector	17
White's curry sauce	18
Forholdsregler ved Udgivelse af preserved meats ombord i de engelske Krigsskibe	19
Murdoch's Præservationsmethode af animalske og vegetabiliske Substanser	20
Det største tømmersbygte Dampskib i England: Amazonen. (For- gaaet i Januar 1852)	20, 156
Emerson's Skibsventilator	21
Om de i 1850 og 1851 mellem Mars og Jupiter opbagede Planetoider. Meddeelt af Premier-Lieut. J. E. Turen . . .	—
Capt. Carpenter's dobbelte Ror-Skruepropeller	23
Om den korteste og hurtigste Route til Australien	25
Et Svar til Herr —h— (Esr. 6te Bind Pag. 480). Af R—I . . .	29
Om Redningsvaasenet paa Danmarks Kyster. Meddeelt af Capt.-Lieut. Ipsen. (Med Tegninger)	35
Om Marinens Compasfer. Af Commandeur J. Seidelin . . .	61
Bor Flaade-Styrke. Af X—Y.	77
Om Skibschefers Stilling til Constructions- og Reglerings-Commissionen. Af (19)	83
Et Par Bemærkninger ved Fr. R—l's, „Et Svar til Fr. —h—“ (Esr. foran Pag. 29 sqq.). Af —h—	92
Beretning om Chronometrene paa Værftskibet „Indianerens“ sidste Rejse til Ostindien, China, Californien &c., 1849—1852 . .	103

	Pag.
Et Par Ord om Hr. X-J's „Aaadeſtyrke“, (Efr. foran Pag. 77 sq.). Af — h—	112
Expeditioner for at ſøge Eſterretning om Sir John Franklin .	116, 305
Om hvorvidt der gives en ſyblig Forenings-Strøm. (Meddeelt af Capt. Secher)	165
— En Maade at ſprænge Steen paa under Vandet. (Indſendt) .	170
Advarſel med Henſyn til Anſtaffelse af preserved meats	172
Det engeliſke Krigsſtib Meander i en Williva i Magelhaenſtræde .	173
San-Torino-Jord	174
Aſhworths Middel til at forebygge og bortſtaffe Steenansamling i Dampſiebler	176
— At ſtandſe Dampmaſſinen ombord, fra Dækket	177
St. Helena	—
En Orkan i det chineſiſke Hav	187
En Skypumpe	192
Redningsapparater og Redningsforſøg: Keyſes Redningsboie, Bee- chings Redningsbaad	—
Law of storms	198, 419
Den engeliſke Yachtclubs Regatta d. 22de Auguſt 1852 og dens Følger. Den amerikaniſke Skonnert „Amerika“	202
Bemærkninger i Anledning af Hr. Commandeur J. Seidelin's Artikel „om Marinens Compaſſer“, cfr. foran Pag. 61 ſqq. Af J. J. Weillbach	218
Den electriſke Telegraphlinie mellem England og Frankrig . . .	225
Iberligere Meddeleſe „om Handels-Comandens Underviſning og Prøve i Sverrig.“ Af Premierlieutenant J. E. Tuxen, cfr. 6te Bd. Pag. 459 ſqq.	230
Endnu et Par Ord om Skibesfører-Examen i den ſvenſke Handels- marine. Af Aſtronomiſt Uhrmager L. Urban-Jürgensen .	232
„The screw fleet of the Navy“, ved Capt. Paſſled i den engeliſke Marine. (Indſendt)	245
— Om Sammenſigning imellem Uhre og Benyttelſe af den electriſke Telegraph til Klokketæts Beſtemmeſe. Af Premier-Lieutenant J. E. Tuxen	255
Lieutenant v. Heidenſtamms Nat-Signalsyſtem	260
Et Beſøg paa Pitcairn Iſland	261
Kuglers Virkning paa Jernſkibe	264
En Redningshat	273
Capitain Peacocks „Tilflugts-Bager-Boie“, med Tegning (Efr. Iæn- gerhen Pag. 379)	274
Strue-Dampcorvetten Reynards Forliis	277

	Pag.
Marine-Reserve for Bemanding af den engelske Flaade	281
Sprængning af Klipper under Havet ved Ny-York, uden Hjælp af Boring	282
Det electriske Telegraph-Princip benyttet til at bringe Overensstem- melse imellem de offentlige Ubre. (Indsendt)	285
Breve fra Capt. Fitz James ombord paa Sir Franklins Opdagel- seskib Erebus, paa Udreisen 1845	287
Sable Den i det atlantiske Hav (Efr. foran Pag. 242)	308
Anmeldelse af Capitain-Lieutenant Gottlieb's „Kort Veiledning for de første Begyndere i Orlogsfarten.“ Kiøbenhavn 1852. Af R—l.	311
Forliste Hvalfangerstibe (Indsendt)	317
Kolonierne Ny Suffertoppen, Holsteensborg og Godthaab i Grøn- land. (Meddeelt af Premier-Lieutenant Ulrich)	325
En engelsk Sø-Officiers Bemærkninger angaaende Dannelsen af en Reserve af Officierer og Mandskab til den engelske Flaade.	328
Dampstibsfartens første Dage	340
Ny-Caledonia	344
Den engelske Damp-Corvet Vrago mod Sørovere i Magelhaens Stræde	348
Skærene Cargados Garajos i det arabiske Hav	351
Routen imellem New-York og San Francisco over Nicaragua. (Indsendt)	356
Uddrag af „Nouvelles Annales de la marine“ (Juni 1851), om den franske Flaades Materiel; vedføiet Tillæg med Hensyn til Sverrigs og Norges Mariner. (Indsendt)	360
Til Anmelderen af „Kort Veiledning for de første Begyndere i Or- logsfarten, Kiøbenhavn 1852“; af Capt.-Lieut. J. L. Gottlieb. Efr. foran Pag. 311	373
Asteroiderne den 1ste Decbr. 1852. (Meddeelt af Contre-Admiral Zahrtmann)	376
Puget Sund	387
En Dry-Dock i Philadelphia	392
Den nordamerikanske Skibsfart i det nordlige Stille Hav	395
Om Local-Attractionen i Stibe	397
Notitser paa en Reise til China med det senere forliste engelske Skrue- Dampstib Reynard. Efr. foran Pag. 277	399
Amerikanerne og Theorien for Vølginien	419
Barbarisk Grusomhed af Chinesere og Malayere	421
Japan og dets Omgivelser	423

Efterretninger for Søfarende:

	Pag.
Fyr for Indløbet til Thisted Havn	157
Præsto Havn og Indløb til Samme	—
Byrens Høide paa de danske Fyrstibe	—
Fyrstibet i Drogden	158
Forandring af Giebsferodde Fyr	—
Lodser i Nord- og Vester-Vottn	—
Grimfær Fyr ved Calmar	159
Torgerø (Torrisøens) Indseilingsfyr	160
Fyrtaarn paa Den Kummor (Rigabugt)	—
Klippegrund i den fiske Bugt (Kronstadt)	161
Fyrtaarn ved Ekholm	—
Yderligere Betænding af Humberen	—
Byrene ved Sea Reach (Themsen)	163
Ramsey. Fyrstibet ved Bahama-Bank	164
Milford Havn. Ny Beie	—
Forandring af Sømærket for Yderenden af Stagens Rev	234
Doror. Nye Fledsignaler	—
Engelske Regjeringes Bestemmelser sigtende til at forhindre Sammenstød mellem Dampskibe indbyrdes og mellem Dampskibe og andre Skibe	235
Nyt Fyr ved Joughal	236
Lønderne paa Gorton Sand	237
Grunden Bunt-Head i Gull-Strømmen	238
Dartmouth Castle Fyr (Devon)	—
De engelske Fyrstibe	239
Eijerlandske Grunden ved Texel	—
Cap Finistère	240
Nyt Fyr i Bugten ved Etalles (Departement Pas de Calais)	241
Nyt Fyr paa Paedie	—
Baker i Gundsbugten	—
Nyt Fyr i Bugten ved Boston	242
Sable Island (Se. længer hen Pag. 308).	—
Rev ved Clipperton	243
Barren ved Rio Grande del Sud	244
Nyt Løb ved Bordingborg	313
Fyr paa Hæder (Christiansfjord)	—
Gienopdaget D af vulkanisk Oprindelse i Middelhavet	314
Ubekendt Klippe ved Havnen Burgas (det sorte Hav)	—
Bake paa Cape Race (Ny-Foundland)	315
Fyr ved San Francisco	—

VII

	Pag.
Havnefyret ved Bridgeport	315
Vint for Reisen fra Panama til San Francisco	316
Bote paa Diamond Shoal (Trinidad)	—
Indløb til Sønderborg	377
Landing og Slutning af de danske Fyr	—
Fyr paa Setro	—
Fyrstib i Læse Rende	378
Erlæggelse af Markpenge 1c. i danske Farvande	—
Peacock's Tilflugts-Bagerboie ved Riga (Efr. foran Pag. 274)	379
Fyrtaarnene ved Orfordness	—
South-Foreland høie Fyr	—
Fyr ved Kyfterne af det cantabriske Hav	380
Fremmede Krigsskibe i spanske Havne	381
P'illy Fyr (Nedre-Seine)	—
St. Gilles Havnefyre (Bendée)	382
La Rochelles Havnefyre (Nedre Charente)	—
Belysning af Lobet R. for Girondes Munding	—
Rio de la Pacha	383
Fyrtaarne i den mericanste Bugt gaaede under	384
Farer i Soloo og Mindora Havet	384, 442
Bale paa den sydlige Ende af Den Splt	438
Trabaker ved Indseilingen af Visterdyb	—
Vint for Skibrudne paa Jyllands Vestkyst	439
Fyr paa Den Dragonera udsfor Vestenden af Majorca	440
Fyr paa St. Felipe Point ved Port Mahon (Minorca)	—
Skær i Havbugten ved Kertsch	—
Fyr paa Sydenden af Barbados	441
Point Pinos (Californien)	—
Fyr paa Carysfort Rev (Florida)	—
Fyrtaarn paa Ponta da Alalaia (Para)	—
Fyrtaarn paa Sydenden af Renguruhsen	446
Vint for Indløbet til Min River	447

VIII

Officielle Deel.

Liste over Sø-Etaten	1
Liste over Flaaden	27
Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marine-Ministeriets Besl ^u sninger. — Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando	29
	61, 67, 91. 99, 109
Dødsfald	58

Uddrag af en Rapport til Marinemini-
steriet fra Capitainlieutenant N. G.
Luxen, om Dampmaskin-Fabri-
cationen i Sverrig.

(Indrykket efter Ministeriets Foranstaltning.)

Motala Fabrik, den betydeligste i sin Art i Sverrig, ligger ved Gotha-Kanalen, mellem Sverne Bettern og Noxen, omtrent 40 Mil fra Gothenborg og 15 fra Östersjön. Den modtager Vandkraft ved en Bandleddning fra Kanalen til Motalastrømmen, paa et Sted hvor denne ligger omtrent 30 Fod dybere end hiin. Fabrikken er saaledes sikret en betydelig og eensformig Vandkraft, og dens Besligheds- og Arbejdssteds-egenskaber er meget fordeelagtige som Arbejdssted for hvad der kommer selv fra Kanalen og de paa denne gaende Dampskibe, for hvilke den er forsynet med to rummelige Dokke. Derimod ligger Fabrikken meget ufordeelagtigt med Hensyn til Forbindelsen med Søen og Udlandet, da Størrelsen af Sluserne sætter Grænser for Størrelsen af de Skibe som kunne bygges ved Stedet, og den langvarige Vinter antages at forhindre al Transport paa Kanalen fra December til Begyndelsen af Mai. For at bøde paa disse Mangler, besidder Fabrikken en Afdeling i Norrköping ved Östersjön, hvor større Skibe bygges, store Dampmaskiner forfærdiges og Maskiner indsættes og repareres.

Fabrikken, der i det Hele beskæftiger omtrent 600 Arbejdere, deler hovedsagelig sin Virksomhed i to Grene, nemlig Pudling af Jern — og Forfærdigelse af Maskiner &c.

Puddelværket er anlagt 1843, og er oprindelig bestemt til at tilvirke aarlig 30,000 Skpd. Jern, men det er hidtil kun drevet til 10,000 Skpd. Pudlingen foregaaer efter engelsk Mynster i Heberberovne med Steentul, hvorefter Slaggen uddrives med Hammere, og Jernet valtsjes. Stænger og Plader ere meget smidige og eensformige. Dette Puddel-Værk blev oprindelig anlagt for at forsyne Fabriken selv, da det svenske Jern, uagtet sin fortrinlige Malm, tilvirkedes paa en saadan Maade, at det var aldeles uftikket som Material for mecanisk Arbeide. Det forarbeides ogsaa til Udførsel; dog synes denne at være ubetydelig.

Til denne Deel af Fabriken hører en Smedie, for svært Arbeide, hvortil anvendes en Bandhammer, — ligeledes en Maskine til at forfærdige sveitsede Rør til Dampkiedler, der dog kun er indrettet til Rør af $3\frac{1}{2}$ " udvendig Diameter. Pladerne glødes, og føres mellem fire Valtser, hvoraf hver trykker efter Formen af en Kvadrant, medens en Luftstrøm ledes til det Punct hvor Sveitsningen foregaaer; paa denne Maade tildannes og sveitses Røret om en Dorn.

Smedning af svære Rør foregaaer ved først at smedde et Hjerte af 3 à 4 " Diameter. Om dette lægges et Lag af Stænger, der ere tildannede kileformig efter Bredden, saa at de nøiagtig fylde Krandsen. Dette glødes i Dvn og hamres, hvorefter et nyt Lag anbringes, og saaledes fortares, indtil man har naaet en saadan Tykkelse, at den fornødne Længde ved Strækning kan holdes. Den største Diameter, som har været smeddet, er 14 ", der sammenlagdes til 22 ". Disse Rør ere meget tætte, og overhovedet synes alt Smedearbeide at være fortrinligt og udført med megen Omhu.

Det mecaniske Værksted beskæftiges væsentlig med Forfærdigelse af Skibs-Dampmaskiner og Kiedler, samt Bygning af Jernskibe; dog har man ogsaa forfærdiget endeel Damp-Muddermaskiner.

Motala Fabriks Virksomhed i denne Retning er meget stor. Et betydeligt Antal Dampmaskiner og Jernskibe er udgaaet derfra, og Ordre indløbe saa rigelig, at man nu er i Begreb med at give

Værkstederne en betydelig Udbidelse. Maskinerne, saavel for Hjul-
 som for Skruabaade, udmærke sig ved en Simplicitet og Gensfor-
 mighed i Construction, der bærer Vidne om Bestyrerens Talent
 og om hans Bestræbelse for at holde et fast System, saavel i Ma-
 skinernes Indretning i det Hele, som i Udførelsen af de enkelte
 Dele. Støbegodset synes tæt og godt og alt Arbeidet solidt og
 omhyggeligt udført, skøndt det i Fuldendthed neppe kan maale sig
 med det bedste engelske; især synes Riedelarbeidet at staae tilbage
 for dette. For Hjuldampskibe har man aldeles forladt Balance-
 maskinerne, og forfærdiger næsten udelukkende de saakaldte Carl-
 sundske Maskiner, saavel for større som for mindre Kraft. En
 Undtagelse herfra danne nogle Maskiner, der forfærdiges for rus-
 sisk Regning til at befare Volga-Floden, for hvilke er valgt en
 temmelig sammensat og mindre heldig Form, med fire heldende Cy-
 lindre. Maskiner med svingende Cylindre have ikke været for-
 færdigede ved Motala. Til Skruedampskibe anvendes Maskiner
 med to heldende Cylindre, liggende mod Skibssiden, med Bundene
 øfester, og arbejdende paa Krumtappe der ere hinanden diametral
 modsatte. Luftpumper og Fødepumper ere med Cylindrestempler,
 og bevæges umiddelbart fra Dampcylindernes Krydshoveder. Disse
 Maskiner synes særdeles hensigtsmæssige, og ere anvendte i alle
 Størrelser fra 140 Hestes Kraft og nedester. De arbejde særde-
 les godt. Regjeringens Dampskib „Gefle“ paa 300 Hestes Kraft har
 en forstieellig Construction af Maskine, og det samme er Tilfældet
 med den norske Regjeringes Dampskib „Gyller“, 80 Hestes Kraft,
 men alle de øvrige ved Motala forfærdigede Skruemaskiner ere, saa-
 vidt jeg har kunnet erfare, af den oven beskrevne Form. Ved disse
 Maskiner er truffen den hensigtsmæssige Indretning, at Maskinmesteren
 kan udføre de forskjellige Manoeuvrer med Maskinerne fra Dækket, saa
 at han kan modtage umiddelbart Ordre fra den Commanderende, og
 at denne kan see hvorvidt de udføres rigtigt, hvilket er af stor Vig-
 tighed under Fart i Kanaler. Maskinerne styres med stor Lethed og
 Hurtighed. Den Drivskrue, der anvendes, er efter Ericssons Sy-
 stem, med 6 à 8 Skruerflader; dog er der foretaget den Forandring,

at Ringen er anbragt heelt udenom Skovlerne, hvorved Styrken foreges, og Skruen er mindre udsat for at blive uklar. Stigningen er forskjellig efter den Hastighed der tilsigtes opnaaet med Skibet. De hidtil forfærdigede Skrueer have ikke været indrettede til at optages, men alene til at sættes ud af Forbindelse med Maskinen, inde i Skibet. Gesle's Drivskrue er aldeles efter den af Ericsson valgte Form.

Dampen anvendes jævnlig med 20 à 25 Punds Tryk. Riedlerne har man i den senere Tid begyndt at konstruere med lodrette Rør af $3\frac{1}{2}$ " udvendig Diameter, saaledes at Vandet er indeni, og Varmen virker udvendig paa dem. Da det kun er eet Aar siden man har begyndt med disse Riedler, savnes endnu Erfaring om deres Hensigtsmæssighed. Storkiedler forfærdiges ogsaa af sædvanlig Form, nemlig med horizontale Rør, hvorigennem Røgen gaaer.

Det Opsving, Motala Fabrik har taget, skyldes vel væsentligst Fabrikens udmærkede Bestyrer, Capitain Carlsund, men det staaer ogsaa i den nyeste Forbindelse med Sverrigs betydelige Dampskibsfart, som, ved at foregaae størstedels i Landets Indre og paa Østkysten, er lidet isinefaldende. For nærværende Tid have i stadig Fart følgende Antal Dampskibe:

Paa Mælaren, fra Stockholm til forskjellige Steder, —

14 Dampskibe af 16 til 60 Hestes Kraft, hvoraf 1 eller 2 med Skrue;

Paa Kanaler og Indsøer mellem Stockholm og Gothenborg, —

15 Dampskibe af 30 til 60 Hestes Kraft, hvoraf 7 med Skrue, endvidere 2 Skonnerter som de største Kanalsbaade med Skrue og Hjælpkraft af 24 Hestes Kraft;

Paa Sverrigs Østkyst, mellem Stockholm og forskellige Steder, indtil Carlshamn, —

11 Dampskibe af 40 til 75 Hestes Kraft;

Mellem Stockholm og Nordlandene, —

4 Dampskibe af 90 til 120 Hestes Kraft;

Paa Sverrigs Vestkyst, —

2 mindre Dampskibe;

Fra Sverrig til Udlandet, ---

4 Dampskibe af 75 til 140 Hestes Kraft.

Tilsammen 52 Dampskibe, hvoraf dog de fleste ere af 60 Hestes Kraft og derunder.

Motala Fabrik har selv et Dampskib med Hjælpekraft af 24 Hestes Kraft, der kan passere Kanalen, hvilket anvendes som Lastdrager i Fabrikens Tjeneste.

Alle disse Skibe og deres Maskiner ere forfærdigede i Landet, og ere, med saa Undtagelser, fra Motala.

Ved Motala er endvidere bygget for svensk Regning et Jern-Dampskib med Skruer og Maskiner af 140 Hestes Kraft, bestemt til Fart i Östersjön.

Den svenske Marines Dampskibe, nemlig Skrueskibene „Gefle“, 300 Hestes Kraft, „Baldur“ og „Sydov“ 70 Hestes Kraft, og Hjulskibene „Thor“ og „Gylfe“ ere ligeledes fra Motala, og et Par Skruemaskiner paa 140 Hestes Kraft for Marinen skulle sættes i Arbejde.

Til Norge har Motala leveret flere Dampmaskiner, hvoriblandt til Skrueskibet „Gyller“ Maskiner af 80 Hestes Kraft.

Til Rusland er forfærdiget eller i Arbejde 18 Par Maskiner, hvoraf dog kun de 6 Par af 120 til 200 Hestes Kraft, de øvrige smaae.

Dampskibet Lübeck, 160 Hestes Kraft, har Carlsundske Maskiner fra Motala.

Efter hvad jeg har kunnet erfare, synes Maskinerne i det Hele at være vel lykkede og at være oekonomiske med Brændsel, saa at jeg ikke tager i Betænkning at erklære, at naar Spørgsmaal er om Dampmaskiner af mindre Hestekraft, som 150 Heste og derunder, da vil man, med fuld Sikkerhed for et godt Udfald, kunne lade dem udføre ved Motala.

Med Hensyn til Priserne anføres Følgende:

Maskinerne til Skruedampskibet „Gefle“, 300 Hestes Kraft, have kostet 161,000 Rdl. Bco.;

til Skruedampskibet „Gyller“, 80 H. K., 44,500 Rdl. Bco.;

til Hjuldamppskibet „Lübeck“, 160 H. K., 70,000 Rdl. Bco.
Alt indbefattende Indsætning af Maskinerne.

Dette giver for Skruer-Dampmaskiner omtrent 410 Rddl. og
for Hjulmaskiner 328 Rddlr. pr. Hestekraft.

Den af Bærket opgivne Middelpriis for directvirkende Hjul-
maskiner er 300 Rdd. pr. Hestekraft.

Et Dampskib af Jern, med Maskiner og Skibsinventarium,
angives at kunne leveres til en Priis af 1000 Rdlr. Bco., eller
750 Rdd. pr. Hestekraft,

et Dampskib byggt af Eg, fuldkommen udrustet og forsynet
med alt Inventarium, for 1050 Rdd. pr. Hestekraft.

Maudslays seneste Priser for Sømaskiner have været 436
Rdd. pr. Hestekraft for Hjulmaskiner, og 454 for Skruemaskiner,
og Penn erholder omtrent 450 Rdd. for Hjulmaskiner. De svenske
Skruemaskiner have saaledes været omtrent 10 pCt. og Hjulmaski-
nerne omtrent 25 pCt. billigere end de engelske.

Den danske Marines Hjuldamppskibe have kostet omtrent 1400
Rdd. pr. Hestekraft, fuldt udrustede, der ligeledes viser en For-
skiel af 25 pCt. til Fordeel for de svenske. Det nyligt af et
Selskab her anskaffede Dampskib, Juno, 180 Hestes Kraft, byggt i
Aberdeen, der i det Hele taget maa ansees for et forsvarligt og
vel byggt Skib, og hvis Maskiner ligeledes synes at være meget vel
forfærdigede, skiondt de ere sødse med Brændsel, har derimod kun
kostet 710 Rdd. pr. Hestekraft, hvilket igjen er noget billigere end
de svenske Priser. I 1848 tilbød Maudslay at levere et Damp-
skib, byggt af Eg, med Maskiner af 120 Hestes Kraft, fuldt fæ-
rdigt, men uden Kabytininventarium, for £ 14000, der vilde udgiøre
1050 Rdd. pr. Hestekraft, hvilket er omtrent det samme som oven-
ansførte Priis for Motala, men Skibet har sandsynligviis været
en Deel mindre i Forhold til Hestekraften.

Jern-Dampskibet Jylland, 120 Hestes Kraft, har kostet
£ 12000, eller omtrent 900 Rdd. pr. Hestekraft.

Det er meget vanskeligt at dømme med Sikkerhed om saa-
danne Priisopgaver, da de afhænge for en stor Deel af Maskiner-

nes Art og af de Materialier hvoraf de forskjellige Dele forfærdiges, Noget man først kommer til Erkiendelse om, naar Contract afluttes om en Levering. Efter det Ovenstaaende synes det dog, at Motalaprisen holder en Middelvei mellem det fortrinligste og det mindre gode engelske Arbeide, og naar Hensyn tages til de svenske Maskiners Construction, Varighed og Kulforbrug, da maae de vistnok ansees for at være forholdsviis billige.

Jeg antager saaledes, at der kan være nogen oeconomist Fordeel ved at tage Dampmaskiner fra Motala, forsaavidt man holder sig til de Former og Størrelser som denne Fabrik især har bestaaet sig med. Jeg kan imidlertid ikke undlade at bemærke, at naar et nogenlunde stort Antal af Dampskibe ere under en sælleds Bestyrelse, da er det af ikke ringe Betydning, at der er en vis eensartethed der gjør sig gjældende med Hensyn til Form og Kraft. Dette er for en Deel Tilfældet med de af Svædeten anskaffede Maskiner, der, med enkelt Undtagelse, ere leverede af den samme Fabrikant, hvilket blandt andet medfører den Fordeel, at Maskinmestere og Assistenten snart føle sig hjemme, i hvilket Skib de end ere. Erfaring har godtgjort, at Svædeten har været særdeles heldig i Valget af Maskinfabrikant, saa at, naar man vil forlade den hidtil fulgte Vei til Anskaffelse af Dampmaskiner, bør der formeentlig være andre og vigtigere Grunde, end blot en noget mindre oprindelig Udgift. Skulde f. Ex. et Par Maskiner paa 120 Hestes Kraft anskaffes, da vilde jeg ansee det hensigtsmæssigere at tage dem hos Maudslay, Mage til Skirner's, eller hos Penn, Mage til Uffo's, end at indføre i Tjenesten en ny Form af Maskiner med et fra de Engelske forskjelligt System, med Hensyn til flere Detailler. Underledes forholder det sig, dersom man kunde fremelske denne Industri i Landet selv, hvor det er sandsynligt at Dampskibe ville komme mere og mere i Brug, især naar man begynder at erkiende Vigtigheden af mindre Skibe med Hjelpe-Dampkraft. En Fabrik af denne Art vilde i mange Henseender være stillet her langt fordeelagtigere end ved Motala, saa at det ikke er tvivlsomt at den maatte kunne bestaae ligesaa godt som denne, naar den var under

kyndig Bestyrelse, og forsynet med tilstrækkelig Capital. Det Skridt, som nu gøres af Regjeringen, ved at bestille et Par Dampmaskiner hos en hervedende Fabrikant, vil vise hvad man i saa Henseende kan vente af Indlandets Industri, og dersom Udfaldet bliver godt, vil det vistnok være hensigtsmæssigere at lade det følges af en ny Bestilling paa samme Sted, end at underkaste sig den Usikkerhed, der følger af at søge Fabrikanten, hvis Arbeide man ei kender af egen Erfaring.

Foruden Motala Fabrik findes i Sverrig en temmelig betydelig Fabrik i Gothenborg, tilhørende en Englænder ved Navn Kæller. Den bestieftiger omtrent 300 Arbeidere, og er forsynet med gode Værktoier, hvoriblandt et Par Damphammer. Der forarbejdes ligeledes mindre Skibs-Dampmaskiner, og bygges Jernskibe, blandt andet var for Tiden et Bugseer-Dampskib for Gøthaalven paa 60 Hestes Kraft i Arbeide for Regjeringens Regning. Arbeidet syntes meget godt og forsvarligt, men Fabrikken staaer i Omfang langt tilbage for Motala, og er mindre eensartet i sin Virksomhed, da den maa bestieftige sig med næsten alle Arter af mekaniske Arbeider.

Det mekaniske Værksted i Nyköping, der er anlagt paa en meget betydelig Skala, ligger nu for Tiden stille.

I Stockholm findes to mekaniske Værksteder, men de ere begge af ringe Betydning, og kun slet forsynede med Værktoier.

I Norköping, der er Sverrigs betydeligste Fabrikstad, findes ingen væsentlige mekaniske Værksteder, undtagen det der hører til Motala.

Kaadens Maskinpersonale er deelt i „Maskin-Officerer“, „Ober-Maskinmestere“, „Maskinmestere“ og „Maskin-Lærlinge“.

Maskin-Officererne skulle være practisk kyndige og endvidere have underkastet sig den Kundskabsprøve som fordrres af Constructions-Officerer; af saadanne findes to, nemlig een i Stockholm og een i Carlskrona, der have almindelig Bestyrelse af hvad der ved-

kommer Dampskibene paa Stationen. De svare saaledes til, hvad her er kaldet „Overmaskinmester“.

Overmaskinmestere, Maskinmestere og Maskinlærlinge, svare til hvad her kaldes „Maskinmestere“ og „Assistenten“. De ere underkastede lignende Betingelser, med Hensyn til theoretisk og practisk Kundskab for Ansættelse og Forfremmelse, og have Rang med saakaldede „Flag-Styrmænd“, „Ovr-Styrmænd“ og med „Gaandværkere i 1ste Klasse“, dog gives Maskinlærlinge Rang med „Underofficiers-Corporaler“, naar de have aflagt den theoretiske Prøve, der foretages for at blive Maskinmester.

Deres Løn er som følger:

	Årlig Løn for Tjeneste iland.	Dagligt Tillæg, naar udcom- manderet tilsæes.
Maskinofficerer	562½ Rbd.	1 Rbd. og 1 Port. Kost
Overmaskinmestere . . .	300 —	48 § „ 1 — —
Maskinmestere	225 —	36 § „ 1 — —
Maskinlærlinge	93¾ —	3 § „ 1 — —

Disse lave Lønninger medføre, at Maskinmesterne forlade Tjenesten saasnart de bestaaende Love tillade dem at gjøre det.

Maskinmesterne, i den private Dampskibsfart, ere, ved en kongelig Forordning af 16de Nov. 1849, forpligtede til at underkaste sig en Kundskabsprøve, der afholdes ved de offentlige Navigations-skoler i Stockholm eller Gothenborg. De ere deelte i 2 Klasser, og der foreskrives en vis Fart i lavere Grad, for at kunne ansættes som Maskinmester.

Samme Forordning foreskriver, at Ingen maa antages til Fører for et Dampskib, uden at have underkastet sig Examen som Flaadens Officiere, eller i al Fald kan fremlægges Vidnesbyrd for, at han besidder samme Kundskab til Dampmaskinen og dens Brug som fordres af disse.

Den betydelige Dampskibsfart, som finder Sted i Sverrig, og den Omstændighed, at alle Maskinmesterne ere Svenskere, har

medført, at deres Gage har naaet en vis Grad af Regelmæssighed. Efter hvad jeg har kunnet erfare, nyde saaledes Maskinmesterne paa Canalbaadene omtrent 38 Rbd. maanedlig, og de paa søgaaende Dampskibe 45 til 50 Rbd. maanedlig, og desuden Alle Kosten ombord.

De ere ikke utilbruelige til at søge Tjeneste i Udlandet, navnlig gaae en Deel til Rusland, og jeg antager, at der ei vil fremstille sig Vanskelighed ved, i fornødent Fald, at erholde ret dygtige Maskinmestere fra Overrig, især naar man søger dem om Efteraaret, i den Tid Dampskibene ere oplagte. Det bør imidlertid bemærkes, at det er forholdsvis saa som have Øvelse i Fart med Skibe i aaben Sø, og at det, efter de Oplysninger der ere mig meddeelte, ei kan ventes at erholde dygtige Folk for en ringere Løn, end den der er bestemt her for Maskinmestere af 1ste Klasse.

Skipper- og Styrmands-Examen*) i England, paabuden i Overeensstemmelse med the mercantile Marine-Act. 1850.

(Naut. Mag. Jan. 1851.)

Efter den 1ste Jan. 1851 vil intet Skib til udenlandske (foreign-going**) Pladser kunne udeclareret fra noget Toldsted i Storbritanien og Irland, naar ikke baade Skipper og Styrmand (masters and mates) have erhvervet Certificat enten for tidligere Tjeneste i samme Egenflab eller for Duelighed.

*) Efr. d. Tdfr. 6te Bind, Pag. 458.

**) Ved „foreign-going vessel“ forstaaes et Skib som er bestemt til en Plads udenfor Storbritanien og Irland, udenfor Elbfloden og Brest.

„Certificatet for Tjeneste“ giver en Officier, der før har gjort Tjeneste enten som Skipper eller Styrmand, Ret til at gaae ud igien i disse Stillinger, og kan erholdes ved at henvende sig til the registrar-general of Seamen, i Toldkammeret i London, ved Fremlæggelse af de fornødne Certificater og Attester.

„Certificater for Duelighed“ meddeler Commerce-Collegiet (board of trade) alle Styr mænd og Skippere der have bestaaet Examen, enten efter de ældre eller de nuværende Anordninger, saavelsom alle Officiere der have bestaaet Lieutenant's, Skipper- og Oberstyrmands- (lieutenant's, Master's and Second-Master's) Examen, i den kongelige Marines og det ostindiske Compagnies Tjeneste, naar ikke særegne Grunde ere derimod, og Enhver som ønsker at ombytte et Examinations-Certificat — som han har erhvervet under den tidligere Examinations-Comitee — med et Dueligheds-Certificat, maa sende hiint til the Registrar-General, som ovenfor nævnt, med Andragende desangaaende, og opgive den Havn, han ønsker dette sendt til, hvor det da vil blive ham overleveret af Toldcassereren.

Alle andre Officiere, der første Gang tage Tjeneste, enten som Styr mænd eller Skippere, maae underkaste sig en Examen for en af de locale Marine-Comiteer, inden de kunne tage Tjeneste i nogen af disse Stillinger.

Til den Ende er der bleven udnævnt Examinatorer under de locale Marine-Comiteer, og Foranstaltning er bleven truffen til at holde Examen paa nedennævnte Havnepladser paa visse bestemte Dage; og disse Dage ere bestemte saaledes, at den Candidat, der ønsker at gaae tilføes, og forseiler den bestemte Examensdag paa sin egen Plads, kan gaae til en anden Plads hvor Examinationsdagen falder senere.

Examinationsdagene ere ordnede som følger paa de forskellige Pladser:

Aberdeen	—	1ste Fredag og Lørdag i hver Maaned,		
Belfast	—	1ste og 3die Tirsdag	- -	—
Bristol	—	1ste Tirsdag	- -	—
Corf	—	4de Mandag	- -	—

Dublin	—	1ste og 3die Torsdag	i hver Maaned	
Dundee	—	hver Løverdag,		
Glasgow*)	—	1ste og 3die Torsdag	- - -	
Hull	—	2den Tirsdag	- - -	
Leith	—	—	- - -	
Liverpool*)	—	2den og 4de Tirsdag	- - -	
London*)	—	Tirsdag og Onsdag	i Navigation, Torsdag	
			Freitag og Løverdag	i Sømandskab,
Newcastle*)	—	1ste i hver Maaned,		
Shields*)	—	10de - - -		
Sunderland*)	—	20de i hver Maaned,		
Plymouth	—	3die Onsdag	i hver Maaned.	

Qualificationerne, der fordres ved Examinationerne, ere forskellige efter den Stilling Candidaterne aspirere til.

En Second mate maa have fyldt sit 17de Aar, og faret 4 Aar tilfærs.

I Navigation. Han maa kunne skrive en læselig Haand, og forstaae de 4 Species i Arithmetik. Han maa kunne rette styrede Kurser for Misvisning og Afdrift, og finde den forandrede Brede og Længde derved; han maa kunne rette Solens Declination for Længden, og finde den paaværende Brede ved Solens Meridianheide, samt gjøre saadanne andre lette Beregninger af lignende Natur, som maatte blive ham opgivne. Han maa forstaae at bruge Qvadranten, udføre Observationer dermed og kunne aflæse paa Buen.

I Sømandskab. Han maa kunne give tilfredsstillende Svar med Hensyn til et Skibs Tiltakling og Afstakling og Lastens Stuvning; han maa forstaae at udmaale Loglinen, Glasfæt og Lodlinen, være neie bekiendt med Seiladsanordningerne (the rule of the road), saavel hvad angaaer baade Damp- og Seilskibe, som de Lanterner disse føre.

*) Kun paa disse Pladser holdes Extra-Examinationer.

En only mate maa have fyldt sit 18de Aar, og faret 4 Aar tilføes.

I Navigation. Foruden de ovenfor, for en Second-mate, fordrede Qualificationer, maa han kunne finde Skibets Sted i Søen ved Solens observerede Høide, saavel Bredden ved Meridianhøide som Længden ved Søuhr og ligeledes ved de udløbne Kurser og Distancer fra affarende Sted, — kunne holde fuldstændigt Vestik, samt finde Kurs og Distance til den Havn, han er bestemt til. Han maa kunne observere og beregne Solens Amplitude, og finde Compassets Misviiisning derved. Han maa forstaae at udsætte Skibets Sted i Kortet, baade ved Peilinger af bekiendte Gienstande og ved Brede og Længde. Han maa forstaae at bruge Sextanten, bestemme dens Feil og rette den.

I Sømandskab. Foruden de ovenfor, for en Second mate, fordrede Qualificationer, maa han kunne lægge Fortøining ved Moring og optage den, samt holde klart Anker, føre et Anker ud, stube Lasten, og gjøre de nødvendige Indførelser i Logbogen.

En first mate maa have fyldt sit 19de Aar, og faret 5 Aar tilføes, hvoraft eet Aar enten som second eller only mate, eller i begge disse Stillinger. *)

I Navigation. Maa kunne beregne naar Hoivande indtræffer, naar Havnetiden er bekiendt, — tage Azimuth-Observation, og beregne Misviiisning derved, sammenligne Søuhre og holde Bog over deres Gang, og finde Længden ved dem efter Sol-Observation, — finde Bredden ved en enkelt Solhøide udenfor Meridianen, og kunne bruge og rette Sextanten ved Solen.

I Sømandskab. Foruden de, for en only mate, fordrede Qualificationer, vil blive fordret en mere udstrakt Kundskab i Sømandskab, som: skifte svære Stænger og Seil, manoeuvrere Skibet i Stormveir, bjerge Seil og sætte Seil til, skifte Ræer og Master

*) Tjeneste i en højere Stilling regnes i alle Tilfælde æquivalent med Tjeneste i en lavere Stilling.

ic., tage Lasten ind og ud og isærdeleshed svære Tømmere og Bægte, Ankere ic., klare en Læger, og støtte Masterne, i Tilfælde der skulde være Noget ibeen med Bongsprydet.

En Master maa have fyldt sit 21de Aar, og faret 6 Aar tilsøs, hvoraf eet Aar som first eller only Mate, og eet Aar som second mate, eller 2 Aar som first eller only mate.

Foruden de, for en first mate, fordrede Qualificationer, maa han kunne gjøre Rede for Beskaffenheden af Attractionen af Jern ombord paa Compasjet og for Methoden at bestemme dets Indflydelse. Han maa besidde fornøden Kundskab om hvad Lovgivningen fordrer af ham med Hensyn til Mandskabets Hyring, Afmynstring og Behandling, samt Straf og Indførsler i den officielle Logbog. Han vil blive examineret med Hensyn til sin Kundskab til Factura, Certeparti, Lloyds Agent og Bodmeri. Han maa være bekendt med de ledende Fyr i det Farvand, han har været vant til at navigere i, eller som han skal befare.

En extra Masters Examination er bestemt for de Personer der attraae at føre Skibe eller Dampere af første Klasse.

I Navigation. Eftersom slige Skibe hyppig gjøre lange Rejser til Ostindien og det Stille Hav ic., maa han kunne tage Maanedistance-Observationer baade ved Sol og Stjerne, bestemme Bredden ved Maanen og en Stjerne og ligeledes ved to Hvider af Solen udenfor Meridianen. Han maa forstaae at observere Compasjets Deviation, anvende den, samt udlede Strommens Fart og Retning ved Sammenligning af Bestik og Observationen. Han maa kunne forklare Naturen af Stor-Cirkel-Seiladser, og vide hvorledes han practisk skal benytte denne Kundskab; men han behøver ikke at kiende Beregningen. Han maa være bekendt med Lovene for Storme, saa at han veed hvorledes han muligviis bedst vil kunne undgaae de i Ost- og Vestindien, under Navn af „Orkaner“, almindelige Storme.

I Sømandskab. Extra-Examinationen vil bestaae i en Undersøgelse af Vedkommendes Dygtighed til at kielhale et Skib, hvis der skulde tilfælde det Noget paa Rejsten, — at faae Undermasterne

og andre svære Bøgte ind eller ud, — at bygge Sommerflaader, samt at kunne sørge for sit Mandskab i Tilfælde af Stibbrud &c.

Candidaterne maae have Tilladelse til at udregne Problemerne paa den Maade og med de Tabeller, de ere vant til, og vilde faae 5 Timer til at blive færdige i; ere de ikke blevne færdige i den Tid, erklæres de for ikke at have bestaaet.

De, der ønske at underkaste sig Examen, have at melde sig hos the shipping master eller Stedets locale Marine-Comitee, paa Examinationsdagen eller Dagen før.

Examinerne vilde begynde tidlig om Formiddagen paa de ovenfor nævnte Dage, og vilde blive fortsatte fra den ene Dag til den anden, indtil alle Candidater, hvis Navne paa Examensdagen findes paa shipping master's Liste, ere examinerede.

Enhver Candidat maa producere Attester om Moralitet, Edruelighed og Paaalidelighed for at kunne blive examineret, og skulde disse verificeres af the registrar General of Seamen i London, inden Certificater kunne meddeles.

Honoraret for Examinationen bliver at erlægge til the Shipping master eller den Officier til hvem den locale Comitee pr. temp. har overdraget det. Bestaaer en Candidat ikke Examen, vil det Halve af det erlagte Beløb blive tilbagebetalt ham.

For en second master's Examination erlægges £ 1.

„ en first og only mate's, naar han er i Be-

siddelse af et Certificat for en ringere

Post, 0. 10 sh.

Hvis ikke, da 1. 0.

For en Master's, saavel extra som ordinair, . . . 2. 0.

Den, som allerede er i Besiddelse af Master's Certificat af 1ste Klasse, meddeelt af en af de ældre Examinations-Comiteer, eller af en ordinair Master's Dygtigheds-Certificat meddeelt af de nærværende Examinatorer, kan underkaste sig en Extra-Examination, og uden Betaling faae sit tidligere Certificat omverlet med et Extra-Certificat.

Bestaaer han Examen, meddele Examinatorerne ham et Document, hvorefter han bliver berettiget til at faae sit Dygtigheds-Certificat af shipping master i vedkommende Havn.

Efter som Examinationen af Masters og Mates nu for første Gang er bleven befalet at skulle finde Sted, ere Qualificationerne ansatte saa simple som mulige; men det erklæres udtrykkeligt, at det er Comiteens Hensigt, i Tidens Løb at gjøre større Forandringer, naar, hvad utvivlsomt vil blive Tilfældet, Handelsmarinens Officierers Dygtighed skal gjøre Saadant muligt uden Skade, og Officiererne ere indstændigt opmuntrede til at benytte deres Fritid under Ophold i Havn, til at søge at skaffe sig de Kundskaber, der ere nødvendige for at kunne bestaae Examen, ligesom Masters ville gjøre vel i at tillade deres Børinger og yngre Officierer at frekventere Skoler og skaffe dem saa megen Fritid dertil som muligt.

Et Skibs Sammenstød med en Hval.

(Naut. Mag. Juni 1851.)

Efter „New-York Express“, er i Januar d. A. hos de forenede Staters Consul i Rio de Janeiro nedlagt Protest af Capitain Joseph Dias, Hvalsfiskefangeren Pocahontas af Lisburg, i Anledning af en Hvals Angreb paa Skibet. Dette skal være det andet Exempel paa en Hvals ligefremme Angreb paa et Skib; det første var paa Skibet Essex i det Stille Hav, som totalt forliste. Capitain Dias beretter, hvorledes han den 12te December 1850 omtrent paa 33° 47' S. Br. og 48° 35' V. Lgd. Kl. 5 om Eftermiddagen fik en Flok Spermacethvaler isigte paa Læboug. Satte 2 Baade ud; Bagbordbaad løb paa Grund og havde været fast 15 til 20 Minuter, og efterat Linen var bleven halet ind, hvilken Line var bleven villet af for at stille Hvalen, vendte denne

sig om mod Baaden og i Ordet's egentlige Forstand knuste den tilligemed alt Tilbehør med sine Riæber, dog undslap Mandskabet og svømmede til de andre Baade, medens Hvalen hele Tiden forblev ved Stumperne. Det Styrbords Laaringsfarisøi roede nu tilbage til Skibet tilligemed Jollen, og da de vare komne ombord og Baadene beiste op, blev der brast fuldt og Skibet satte efter Hvalen, som endnu bestandig befandt sig paa samme Sted, hvor den havde knust Baaden. Mandskabet var klar med Harpuner 2c. Efter et Dvarteers Forløb holdt Skibet af mod Hvalen, Alt klart til at angribe den. Skibet med Bagbords Halse og Hvalfisten tilluvart af Skibet. Da Hvalen omtrent var to Skibslængder borte, drevde den til mod Skibets Bøug, og stødte med saadan Kraft mod det at to Rædnings-Planker bleve stødte ind og Skibet iøvrigt blev saa beskadiget at der sieblikkelig maatte tages Tilflugt til Pumperne og Capitainen maatte søge ind til Rio for at reparere.

Hodges patenterte Silent harpoon projector.

S Mec Mag. Aug. 1851 omtales Hodges Patent Silent Harpoon Projector, der, uden Støi, ved mecanisk Spændkraft, udslyder en almindelig Harpun, der skal være kraftigere paa 8 Favns Afstand end kastet med Haanden i een Favns Afstand. At kaste med Haanden er jo forbundet med Fare paa Grund af Hvalens Nærhed; Harpungeværret slyder ofte feil formedelst den lange Afstand hvorpaa man for søger sig, og Knaldet bortskræmmer derhos de andre Hvaler der maatte være i Nærheden; Harpunbindbøsken gjør vel ingen Larm, men kommer let i Ulave og kan vanskeligt faaes repareret af Besætningen ombord; Begge Slags Geværer fordrer desuden særegne Harpuner.

Hodges „tause Harpunfremstydere“ der benyttes som en Flitsbue, er virksom paa 10 Favne, knalder ikke, tager ikke Skade af Væde eller Temperaturforandring, beskadiges i det Hele ikke let og hver enkelt Deel kan let repareres, om det skulde bringes i Uave. Den mekaniske Kraft er Hodges Patent Gummielastics Snore, hvoraf 4 eller flere kunne anbringes paa begge Sider af Lobet. En Mand maa anvende alle sine Kræfter paa at trække hver Snor ned fra et Træstykke ved Mundingen og ned til Laasen ved Skæftet.

Capitain White's curry Sauce til Fisk, varm og kold Mad, Fjærkræ, Bildt &c.

(United service Journal, Octbr. 1851).

Denne Sauce omtales af Sir John Ross saalunde:

At de Indfødte i Indien saa aldeles ikke lide af Skiarbug tilskrives den almindelige Brug af Curry (Carray), idet den pirrer Fordøielsesorganerne og saaledes særdeles bidrager til Sundhedens Bedligeholdelse. White's Fabrikat anbefales medgivet Skibe, fornemmelig til nordlige Hæve og til saadanne Pladser, hvor Carray ikke er at faae; den forsendes i saadanne Daaser som preserved meats.

Samme Journal indeholder mange anbefalende Attester for Capitain White's curry eller mulligataway Rager og Pulver.

Forholdsregler ved Udgivelse af preserved meats ombord i de engelske Krigsskibe.

(United serv. Mai 1851.)

Efter det engelske Admiralitets Circulaire af Mai 1851 skal Følgende iagttages naar preserved meats (benyttede Kiedspiser) udgives ombord i engelske Krigsskibe:

- 1) Daasen skal aabnes med en dertil medgivet lever knive og skal skrues heelt rundt omkring tæt oppe ved;
- 2) man maa vogte sig for at brække Spisen i stykker ved at tage den ud af Daaserne;
- 3) skal Spisen nydes kold, heldes det Alt ud paa een gang, efterat Daasen er aabnet som ovenfor sagt; men skulde det ikke let lade sig gjøre at ryste den ud uden at den falder fra hinanden, maa man stille et Hul i Bunden med en Kniv, saa Luften kan komme ind, og Spisen saaledes faars ud;
- 4) skal Spisen nydes varm, sættes Daasen, efter at være aabnet som forestkrevet under Nr. 1, i en Kiedel kogende Vand indtil 2 Sommer fra Gaaget, blot i 15—20 Minuter, for at Spisen kan blive behørig varm;
- 5) Vil man have en god Suppe, har man at komme et Quantum kogende Vand til Geleen, der saaledes oploses tilligemed Fildet, og derhos det nødvendige Kryderi eller Sligt, for at sætte Smag paa Suppen.
- 6) I varme Climates, naar Spisen skal nydes kold, maa man bruge alle mulige Midler for at fiele Stoffet, inden Daasen aabnes.

J. Murdock's Præservationsmethode af animalske og vegetabiliske Substancer.

(Mec. Mag. April 1851.)

Den Maade at opbevare Næringsmidler af Dyre- og Planteriget paa, hvorpaa J. Murdock i Januar 1851 har erholdt Ene-
ret, bestaaer 1) i at udsætte dem for en tør Luftstrøm af en ganske
lidt forhøiet Varmegrad i egne dertil indrettede Stuer, og 2) i
at overgyde de dyriske Stoffer med en Opløsning af 21 Lod salts-
sur Alunjord,*) 21 Lod Kogsalt og 7 Lod Salpeter i 81 Lod
Vand.

*) Den saltsure Alunjord er formeentlig valgt istedetfor den almindeligere
i Handelen forekommende svovlsure Alunjord (Alun) paa Grund af
dens lettere Opløselighed.

(Oversætterens Anmærkning.)

Det største tømmersbygte Dampskib i England.

(London News, Juli 1851.)

Det største tømmersbygte Dampskib i England, Amazonen, løb af
Stabelen i Slutningen af Juni d. A. i Blackwall, bestemt til Pa-
ketskib paa Vestindien, eftersom de hidtil anvendte Dampere ikke vare
besundne kraftige nok for de stedse stigende Fordringer paa Hur-
tighed og Regelmæssighed.

Amazonen er 2256 Tons drægtig; 300 Fod lang og 41
Fod bred. Dybden i Lasten er 32 Fod. Den har 2 Dampmaskiner
af 2400 Hestes Kraft af Seatward & Capel.

Emersons Skibsventilator.

(United serv. Juli 1851.)

Emerson af Boston havde iaar udstillet i Glaspaladset i London en Model af en fortrinlig Ventilationsindretning for underste Dæk paa Skibe. Det samme Princip, som er befundet virksomt til at forhindre Røg fra Skorstene, er her bragt i Anvendelse. Et Zinkrør der hæver sig op over Dækket har flere coniske Abninger i Toppen der fører Vinden oppefter og frembringer Luftræk oppefter i Røret. For at supplere det friske Luftræk er anbragt et nedadgaaende Rør, med en enkelt conisk Abning i Toppen og denne Regles Stilling er ombendt, saa at Vinden der blæser derimod maa ledes nedpefter. Disse Rør fortsættes til Dækket der skal lufte, idet det op- og det nedadvendte Rør anbringes saa langt som muligt fra hinanden.

Om de i 1850 og 1851 mellem Mars og Jupiter opdagede Planetoider.

I dette Tidsskrifts 5te Bind Pag. 25 sqq. har jeg givet en kortfattet Fremstilling af Solsystemet, hvormed Hensigten nærmest var, (foruden at vise Omstændighederne ved Opdagelsen af Planeten Neptun), at henlede Læserens Opmærksomhed paa den Gruppe af smaa Planeter — Planetoider — hvis Baner falde mellem Mars og Jupiter. Det er en Selvfølge at Undersøgelserne i denne Deel af Himlen i høj Grad beskæftige flere Astronomer, og at Hypotheser fremsættes, Beregninger udføres &c., dels for, om muligt, at udfinde hvorvidt Planetoiderne kunne antages at være i deres oprindelige Form, eller engang at have været forenede som en eneste

Planet, deels for, af de Perturbationer, de ere underkastede, at komme til nysigtig Kundskab om Jupiters Masse o. a. m.

Siden jeg i Januar 1850 gav ovennævnte Fremstilling, er viin Gruppe af 10 Planetoider*) bleven forøget med 5 nye, saa at man for Tiden kiender 15. 3 af disse 5 ere opdagede af Gasparis i Neapel,**) nemlig Parthenope, den 11te Marts 1850, Egeria, den 2den November 1850 og Eunomia den 29de Juli 1851; de to andre af Hind paa Bishops Observatorium i London, nemlig Victoria (der i nogen Tid af de amerikanske Astronomer kaldtes Ulio) den 13de September 1850 og Irene den 19de Mai 1851.

De 15 Planetoiders Følgeorden, regnet fra Solen udestef, og deres Middellastande, eller Baners halve Storare, naar Jordbanens halve Storare sættes lig med 1, er, efter de senest beregnede Elementer, †) Flora, 2,201; Victoria, 2,335; Vesta, 2,361; Metis, 2,383; Iris, 2,385; Hebe, 2,426; Parthenope, 2,448; Astræa, 2,577; Egeria, 2,579; Irene, 2,584; Eunomia, 2,655; Juno, 2,669; Ceres, 2,771; Pallas, 2,773; Hygiea, 3,150.

For den almindelige Interessjes Skyld tilføies her endnu følgende Elementer for de 5 nye Planetoider, saavel som for Hygiea:

	Banens Excentr.	Banens Inclin.	Omløbstid.	Elementernes Datum.
Victoria . .	0,218 . .	8° 31',1 . .	3 Mar 208 D. . .	1851 $\frac{1}{2}$
Parthenope	0,098 . .	4 36,9 . .	3 — 303 — . .	1851 $\frac{2}{5}$
Egeria . . .	0,086 . .	16 33,0 . .	4 — 52 -- . .	1851 $\frac{1}{2}$

*) See det ovenfor citerede Sted Pag. 39.

**) Ved en Feiltagelse staaer i „Archivet“ Pag. 38, l. c. „Gasparis i Rom“. Efterretningen om Hygiea's Opdagelse bragtes af Fabri Scarpellini i Rom, men Planeten var opdaget i Neapel af Gasparis, der forestaaer Observatoriet paa dette Sted.

†) Cir. l. c. Pag. 39.

	Banens Excentr.	Banens Inclin.	Omløbstid.	Elementernes Datum.
Trene . . .	0,169 . .	9 6,2 . .	4 Mar 56 D. . .	1851 $\frac{2}{3}$ ⁰
Eunomia. .	0,192 . .	11 41,9 . .	4 — 119 — . .	1851 $\frac{3}{8}$ ¹
Hygiea. . .	0,101 . .	3 47,3 . .	5 — 216 — . .	1849 $\frac{1}{4}$ ⁵

Jøbrigt henvises til Tabellen i „Archivet“ 5te Bd. Pag. 39.
3 Novbr. 1851.

J. T. Turen.

Capt. E. J. Carpenters dobbelte Nor- og Skrue-Propeller (Duplex rudder and screw propeller*).

(Mec. Mag. og London News Juni 1851, cfr. London News Novbr.
og Mec. Mag. Septbr. 1848).

Fra Skibets Midtskibs-Section til Forstevnen er der aldeles ingen Forandring i Skrogets almindelige Dannelse. Forandringen begynder først agtenfor, idet Riølen, Dpfloedsningen, Agterstevnen og Noret ere borttagne og Bundstokkene ovenover givet en Form der skal styrke. To Tillægskiøle anbringes parallele med Riølen For, men i en Afstand af 2 eller flere Fod fra hinanden efter Skibets Størrelse, een paa hver Side, der begynde ved Midtskibssectionen. Et Spantesystem føres ned til hver af disse Kiøle og lader fri Passage for Vandet imellem dem i Retning af Midtskibskiølen forude. En Agterstevn anbringes for Enden af hver Tillægskiøl og et Nor hænges paa hver.

En Skrue-Propeller arbejder i en Nabning i hvert Spantesystem paa den sædvanlige Maade med to høiede Vinger staaende under en Vinkel af 22⁰, og høiede op til Yderkanten af Vingen lidt efter lidt til den naaer 67 $\frac{1}{2}$ ⁰.

*) Patenteret Mai 1851. Første Gang prøvet Novbr. 1848.

Den ene af Propellerne staaer lidt agterligere end den anden, for at de begge kunne have fuldt Spillerum og dog vinde Plads i Mellemcanalen.

Følgen af dette nye Arrangement er, at Rorenes og Propellernes Virksomhed fordobles. Rorene faae forøget Kraft, fordi Vandets Slag imod dem skeer under en Vinkel der er favorablere formedelst Rislernes Beliggenhed, *) der er den gunstigste man kan have. Ligeledes arbejde de to Propellere særdeles fordeelagtigt, i det indskrænkede Rum; et Skib kan saaledes vende paa den halve Plads mod et Skib med eet Ror, og de to Propellere ville forholdsmaessig forøge Farten mod en almindelig enkelt Propeller som 21 : 13. Hurtigere til at sætte i Fart og til at stoppe. **)

De øvrige Fordele ere: større Styrke, større Opbæring agter, større Brede til Kabytter og større Stuverum. Slingring og Stampen vil blive betydelig formindsket. Skibet vil, paa Grund af Vandet imellem Rislene, der vil virke som en Røle, ikke, som tidligere, have Afdrift. Den rystende Bevægelse vil formindskes, idet eens Kraft anvendes paa begge Sider. Skibets Sikkerhed vil betydelig forøges, eftersom det dobbelte Ror siebliffelig vil kunne forandre Retningen, i Tilfælde af uventet Fare. Skulde det ene

*) Fordi Vinklen dannet mellem Skibets Centerlinie og Overkanien af Roret er større end naar Roret er i Skibets Diametralplan.

**) Erfaring, saavelsom Theorien, skal have godtgjort, at naar Struen anbringes i Agter-Enden af Skibet (dead-wood-position) arbejder den under ufordeelagtige Betingelser: Skibet, som fremdrives af den, deplacerer nemlig den hele Vandmasse, giennem hvilken den bevæger sig, og Struen har sølgelig kun ringe eller aldeles intet Medium at indvirke paa, thi Vandet faaer ikke Tid til at fare ind i det Vacuum der er fremkommet ved Skibets Passage, saa at det kan afgive nogen Modstand, og derhos gaaer Strømningen med Skibet og ikke den modsatte Vej, saa at under disse 2 Betingelser, den Fart der er opnaaet af Struepropelleren, saaledes som den nu er anbragt, aldrig kan opnaae det Maximum af Fart, som Skovlshjuldampnerne have naaet. Carpenter har derimod anbragt Propellerne (fine Quarter propellers) i den meer faste Strøm.

Nor blive beskadiget, kan man bruge det andet til at styre med. Ligeledes kunne Propellerne bruges hver for sig. Besparelse vil vindes i Brændsel og i Slid paa Maskineriet, idet den ene Propeller kan bruges som Hjælpepropeller under Seil. Dette dobbelte System vil giøre Skruerprincippet anvendeligt paa Dampskibe paa grundt Bunde.

Dobbelt-Noret er anvendeligt saavel paa Storkbjudampskibe som Skrueskibe.

Ngtenfor de forreste Agterstebane ere Propellerne forbundne med de to Nrer; de kunne sættes ud af Forbindelse med disse og tages op paa Standsen.

Om den korteste og hurtigste Route til Australien. *)

Efter at have gjort opmærksom paa at hvad der vindes ved den „sammensatte“ Route til Australien, fremfor ved Mercators Seilads, ikke, som angivet i Naut. Mag. Apr. 1850 og London News Marts 1850, er 935 Qvartmiil, men 915, og ikke engang det, efter som ifølge Horsburgh, 38° — 42° S. Brede er den bedste Parallel for en Rejse østerefter, ytrer Anmelderen af Capt. Godfreys Reiseroute fra Plymouth til Adelaide i Naut. Mag. April 1850 Pag. 229 Note (optaget i dette Idskr. 6te Bind Pag. 277) sig fremdeles saaledes:

Ad den almindelige Route er Distancen fra det affarende Punkt paa 25° S. Br. og 41° 40' Ø. Lgd. til 38° S. Br. og 20° Ø. Lgd., efter Mercators Seilads, = 3238 Qvartmiil paa en Cours S. 76° 4' Øst; derfra til 115° Ø. Lgd. omtrent under 40° S. Br. Parallel, = 4366½ Qvartmiil med en østlig Cours,

*) Efr. d. Idskr. 6te Bind, Pag. 276 sqq.

og derfra til Port Adelaide, N. $80^{\circ} 58'$ D., = $1147\frac{1}{2}$ Qvartmiil, ialt 8752 Qvartmiil, som rigtignok er 587 Qvartmiil længer end ad den „sammenfatte“ Route, men hvorved undgaaes Is og andre Farer under de hvore Breder. Hvad der vindes i Distance andrager omtrent 3 Dages Seilads, der maa betragtes som et meget ringe Offer i Sammenligning med de mange Farer et Skib udsættes for ved at nærme sig og seile i Isregionerne, med Usikkerhed af at kunne faae Observationer fra den ene Dag til den anden paa Grund af Taagen ved Jæns Nærhed, ligesom flere Øgrupper der træffes*), hvilket Alt undgaaes ved at holde sig n. el. lem den 42 og 43° E. Br.

Capitain Erskine af den engelske Marine anfører (cfr. Naut. Mag. August 1849, Pag. 396), som Datum mod den almindelige Mening at Passagen fra Cap til Sydney skeer bedst under høi sydlig Brede, at det engelske Krigsskib *Havannah*, bestandig holdende N. for 39° , gjorde bemeldte Passage fra 3die Juli til 7de August, eller i ifflun 34 Dage.

*) Exempelvis henpeges til Briggen *Richard Dart's* Skibbrud (see Naut. Mag. April 1850 Pag. 228).

Denne Brig seilede fra Gravesand den 5te April bestemt til Australien paa New Zealand. Efter Skibsførerens Rapport praiedes Kl. 3 E. M. den 19de Juni Land ret forud i omtrent een Qvartmiils Afstand, nemlig Nordkysten af Prince-Edwards Ø (Cfr. b. Tidst. 6te Bind, Pag. 276). Diebliffelig blev dreiet til, og der blev forsøgt at slagvende, men Skibet nægtebe at vende, og de forsøgte at vende for Beiret. Netop som Skibet havde Vinden agterind stødte det stærkt paa et blindt Skar og huggede over det, idet Søen slog Kaphytvinduene ind, fyldte Baadene, rev dem bort fra Laaring og Pæk og tog 47 Menneker med sig overbord. Den næste Sø tog Alle paa Dækket bort med sig, men Capitainen og en Deel af Mandstabet var flygtet op i Storreisningen. Briggen drev iland med Bredsiden til, Stormasten salbt ind mod Kysten. De Tilbageblevne reddede sig iland paa den, og saa Minuter efter skildes Skibet ad.

Klipperne vare meget fleile, og med stor Banffelighed naaede de op. Det var allerede mørkt og de Skibbrudne tilbragte en ynkelig

„Efter hvad jeg havde hørt om de fremherskende Vinde i det sydlige indiske Hav,” udrer Capt. Erskine, „antog jeg, at de ialmindelighed bestod i en Række Hvirvelstorme der gik østerefter og hvis Centrer (paa den Tid af Maret) holdt sig under den 40° Bredeparallel, og antog derhos at, ved at løbe i den nordlige eller venstre Halvcirkel af samme, et Skib kunde benytte hele den vestlige Deel af samme, og det af følgende Grunde: Flinders siger nemlig 1ste Deel Cap. 3 Pag. 45: „efter at have gjort denne Reise 3 Gange før, indsaae jeg det Urigtige i at søge de høie sydlige Breder, især naar Solen er i den anden Hemisphære ic., og det ikke blot paa Grund af Vindene, som ofte ere stærkere end ønskeligt, men fordi de ikke blæse saa stadigt vesterfra. Under 42° har jeg undergaaet svære Storme fra N. og fra S. og endog østerfra, i Juni og Juli.

I Australian Directory siges ligeledes: Skibe fra Cap bestemte til Port Jackson skulde løbe ned til 39° Bredeparallel, hvor Vindene næsten stadig blæse vesterfra, og fordetmeste ikke saa stærkt at man jo nok kan føre Seil. Under højere Breder ere Storme

Nat i Mørke og Kulde. Om Morgenens fandt de paa Klipperne nogle uldne Lepper og Klæder fra Braget, men ingen Provisioner, med Undtagelse af et Stykke Riis. Af Bragstumper opførte de nu en Pytte og stillede Hungeren ved at spise det raa Riis af nogle unge Albatrosser.

Efter 7 Dages Hvile begyndte de at undersøge Ven og lede frygteligt af Kulde og Sneestorme. (En af dem døde af et Stød han havde faaet og af Frost). Den 42de Dag efter Skibbruddet traf de nogle Fisk fra Cap der vare komne hid paa Sø-Elephantfangst og før at tage Trannen, og af hvem de da bleve bespiste i 32 Dage, da en Skonnert kom til Ven med flere Provisioner, med hvilken de d. 10de Novbr. ankom til Table Bay.

Richard Dart styrede D. S. D. under en stærk nordlig Storm med tyk Lufst og Regn. 5 eller 6 Dage før Skibbruddet havde man ikke erholdt nogen Observation; efter Beskiftet antog man at befinde sig under 44° 50' S. Br. og 36° 40' Ø. Lgd. Nordkysten af Prince Edwards Ø ligger imidlertid under 46° 5' S. Br. og 37° 7' Ø. Lgd.

hyppige, og man kan næsten stadigt vente pludselig Skiften af Vind med Byger. „Jeg valgte derfor“, vedbliver Grøtne, „Bredeparallelen imellem 38 og 39°, og havde jeg ikke skullet anløbe Den Amsterdam, vilde jeg have holdt endnu nordligere og sandsynligviis med Fordeel. Af min Logbog kan man se, at Skibet, efter at have benyttet to kortere Hvirvelvinde, hvis Fremskridt Barometret næagtigt angav, løb i Et væk fra den 16de til den 21de Juli, idet Barometret steg meer eller mindre og Vinden skiftede om, alt eftersom den gik hurtigere eller langsommere end Stormen, og at Barometret Natten til den 17de, da vi dreiede til for at lade Centrum passere, da det blæste meget haardt, næsten siebliffelig steg, men standsede efterat vi lod falde og derved indhentede Stormen.

Den 21de kom Centrum forud, Vinden sprang om til S. for V. og Barometret steg, efterat vi vare løbne 1185 Qvartmiil i 5 Dage eller med næsten 10 Knobs Fart i Timen. Jeg antager, at Stormen feiede langs Sydøysten af Amsterdam, efterdi vi, da vi den 28de kom ind under den, istedetfor den sædvanlige østlige Strøm af 1 Qvartmiil eller mere i Timen, den Dag fandt en Strømsætning af N. 73° V., 14 Qvartmiil, d. 29de af V., 27 Qvartmile og den 30te af N. 41° V., 13 Qvartmile, hvorefter Strømmen den 4de Aug. havde atter taget sit gamle Løb N. 45° V., 20 Qvartmiil.

2 Coffardskibe, der omtrent paa samme Tid gjorde Rejsen, men 1 eller 2 Grader sydligere, havde haft N. O. Vind, medens vi havde Vestlige Storme, og begge disse Skibe vare derfor ikke istand til at komme ind i Bas's Stræde, og maatte gaar rundt om Van Diemens Land, hvorved de i det Mindste tabte 4 eller 5 Dage.

Den sydlige Storm der førte os op igiennem Bas's Stræde og hurtigt op langs Kysten til Port Jackson var visseelig ikke nogen Hvirvelvind, thi om det end blæste haardt Natten til den 4de August sprang den dog et Par Timer om til S. S. V. Barometret faldt blot til 29° 84', og steg kort efter da Vinden igjen tog sin gamle Retning.

Da jeg havde haft en god Observation, tog jeg ikke i Betænkning at gaae ind i Bass Stræde om Natten, holdende midt i Farvandet mellem Otway og King Island. — Nu er der kommet et Fyr paa Otway.

Kystlinien fra Cap Howe til Red Point (31° 30' Br.) er af Flinders affat 10 Qvartmiil formeeget østlig.

Et Svar til Hr. —h—.

Motto:

Hjælp Andre,

Og Gud hjælper Dig;

Eti Han seer med Glæde at Du elsker Din Næste som Dig selv. *)

Føreløbig maa det være os tilladt at takke Herr —h— for de fornøielige Dieblitte han har skienket os ved enkelte Artikler i dette Tidsskrift, medens vi derimod, paa Grund af andre Artikler, maae bevidne ham vor Erkiendtlighed for at han ved dem har overtydet os om Nødvendigheden af at han der fik en Modstand. Vi skyldes saaledes ene Herr --h— at vi have heldigst ledige Timer til at bruge Pennen, men vi skulde ikke have haft den Driftighed at komme frem endnu, hvis ikke Omstændighederne havde drevet os frem. Et Skridt fremkaldte det andet: og vi fandt os ligesom forpligtede til at fremkomme med nogle Bemærkninger mod den Plan for „Ordringen af Udgangen til at blive Eofficier“, der var udarbejdet af den desangaaende allernaadigst nedsatte Commission. Skulde Herr —h— nu finde, at vi vare komne for tidlig frem med vor Pen, saa ere vi dog overbeviste om, at han vil være overhørende med vor Evne og fremdeles „ynde den frie Discussion“.

I en Artikel i forrige Hefte af dette Tidsskrift har nu Hr. —h— haft den Godhed at tage til Gienmæle imod at vi fandt

*) Efr. d. Edfr. 6te Bd. Pag. 480.

det bedre at lade de yngre Officierer blive hjemme, end at forskaffe dem Øvelse ved at sende en Deel af dem ombord i Cadetflibet. Her skulde der nemlig, efter Herr —h's— Plan, være saamange Lieutenanter som der „i de yngste Cadetters Sted, efter tarvelig Leilighed kunde være ombord“; de vilde omtrent komme til at udføre den samme Tjeneste som de øvrige Cadetter, og denne Tjeneste toge vi os den Frihed at stemple som Cadettjeneste. Da vi nu tillige i vor Afhandling ytrede, at den aarlige Afgang fra Akademiet ikke var saa stor, at Landet ikke skulde være istand til at have saa mange Dr. logsflibe ude, at de unge Officierer i de første to Aar altid kunne være tilspes, saa have vi vel den Glæde at den ærede Herr —h— ubetinget indrømmer denne vor Mening som ønskelig, men han hefter dog en lille Sætning til; thi han troer nemlig ikke „at de kunne holdes i en saadan Activitet, at deres Tjeneste ombord ikke kom til at smage af Cadetten“. Men vi bede Herr —h— betænke, at det, at den unge Lieutenant kommer til at gjøre nogen Tjeneste som „midshipman“, er aldeles forskielligt fra at kaste ham ombord i et Cadetflib, thi det Første er et nødvendigt Onde, saalænge en saadan Klasse mangler, medens det Andet er fordærligere for den unge Lieutenant end at han bliver hjemme og har sit frie Valg til at søge Øvelse andetsteds; ja vi ansee fremdeles det, at sætte de unge Officierer sammen med Cadetterne i Cadetflibet paa et to Maaneders Efteraarstogt, for en uheldbringende Eventualitet, der dog ikke vil kunne forhindre den „nautiske Bankerot“ hvorpaa Herr —h— vil forberede „de Herrer Officierer“. Og tager man nu Hensyn til Herr —h's— Udsagn, at *) „en Søofficiers Virkefæds egentlig er et Krigsflib, og hans Bestilling der, at være øver- og underordnet Befalingsmand“, saa indsee vi virkelig ikke hvorledes det vil blive vanskeligt at bestkæfte 8 unge Lieutenanter med et til Flaadens Størrelse svarende Antal Øvelsesflibe. Herr —h— erindre endvidere at vi ere gaaede ud fra den Øvelse der i de sidste 18 Aar har været Marinen til Deel, og det vil

*) I. c. Pag. 402.

da findes at der fra 1831 til 1847, begge Aar inclusive, paa de udbærende Orlogsskibe har været Anvendelse for flere unge Lieutenanter end 8.

Herr —h— antager, at Rigsdagen muligvis ikke gaar ind paa Marineministerens Budgetsum, men denne Mulighed kunne vi ikke tænke os, thi det største Fleertal af Rigsdagens oplyste Mænd vil følge Fagmænds Dom, og neppe en Eneste af disse, hvad enten Eldre eller Yngre, vil ansee det for andet end en absolut Nødvendighed at gaae ind paa den i Budgettet opførte Sum. Og naar det saa er bestemt at Landet maa give denne Sum, saa vil Rigsdagen ikke underburdere Fagmænds Studier og Erfaring, men den vil med megen Forsigtighed tage fat paa at forandre det vanskelige Problem om Flaadens Bestanddele. Linieskibene ville da nok staae Pal, og vi troe i det Hele at Udfaldet vil blive bedre end de fremmanede Udsigter; thi der er ikke altid Vind i enhver truende Byge der viser sig i Horisonten, og man gjør sig kun klar til at tage Slødet af. Vi vente derfor ikke alene at man vil beholde en Flaade hvori Linieskibene ere Kiernen, men ogsaa at man ikke blot vil samle paa Skibe, men tillige erindre, „at disse blive Nuller, der kun faae deres Betydning ved det Ciffer man sætter foran, og dette Ciffer er — Marinens Officierscorps“.

Ved i vor Artikel at bruge Ordet „Epauletter“ til at betegne en Officier, have vi kun fulgt Herr —h's— Exempel. *) Hans benkastede Formodning om at Portepeen synes at genere os meest i hans foreslaaede Øvelsesmaade for unge Lieutenanter, kunne vi blot ligefrem tilbagevise.

Et andet Sted **) anføres: „Det er disse tidlig pleiede Prentioner, som have forvoldet Marinens Officierscorps saa ubodelig Skade, 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 mellem Officiersstanden og — Coffardisarten“. Vi maa nu tage os

*) I. c. Pag. 405. **) I. c. Pag. 485.

den Frihed at spørge Herr — h — hvorledes han vil at man skal modarbejde hvad man maaskee kun „antager“ at der er tilstede, hvad man ikke veed med Visshed at der eksisterer, og vi maae bede erindret, at man, ved at jage efter Chimærer af Pretentioner, let vil fremfalde denne Klost, og en saadan Skade vilde Herr — h's — gode Ven ikke tilføie Marinen.

Herr — h — har den Godhed at henbije os til sine tidligere Artikler, og vi modtage denne Henviisning. — Vi ansee det nødvendigt, at der i ethvert Skib gaaer en souverain Tanke igiennem hele Livet ombord. Oppositionen har sin Plads i Luften og i Vandet, og den Dag haabe vi aldrig at opleve, da en Commanderende kaster sig i Armene paa sine Undergivne, naar det kniber. Det har derfor forundret os at følgende Passus har kunnet forekomme i Herr — h's — Artikel:*) „Sigesaa mange Mand Lieutenanten har under sin Commando, ligesaa Mange har han i Nærheden at hente Raad hos — hvad iøvrigt i andre Henseender kan være slemt nok — thi da han ofte har meer Selvtillid end Selbstændighed, kaster han sig maaskee, naar det kniber, i Armene paa den der med sledste Ord og Dientjeneri har indsmigret sig hos ham“. Hele dette Stykke stemmer aldeles ikke med vore Begreber om militair Tone, og vi antage, at den Lieutenant, der henter Raad hos sit undergivne Mandskab, paa en Maade opgiver Hæret, og ikke er sin Stilling som Lieutenant voksen, ja, hvad „sledste Ord og Dientjeneri“ angaaer, da vil enhver Lieutenant vistnok stræbe efter at afvise den Paa-giældende med Mingeagt. Der commanderes og der lystres, uden en eneste Indvending, ja, det tillades ikke engang at der „muffes indvendig“. Vi prise i det Hele den Selvtillid, Herr — h — tillægger den unge Lieutenant, thi vi ansee den for Roden til den Selbstændighed, han senere ved Eldres Bistand og egen Erfaring kommer til; og denne Selvtillid er det, der betvirker, at **) „den norske Lodssøn bliver tidlig vant til at bære Ansvar, da han fra Barn-

*) I. c. Pag. 404. **) I. c. Pag. 403.

dommen af er bleven vant til at hjælpe sig selv." Ja, Selvtillid er netop det der skal holdes opret ved en Søofficiers Uddannelse, thi uden Selvtillid gives der ikke Selvstændighed, og uden denne handles der ikke med Genhed og Kraft.

Med Glæde have vi bemærket hvorledes de yngre Officiere have bestræbt sig for at komme i Fart, og det har dog bevirket at 7 Officiere ere og have været beskæftigede i Søffardifarten efter Krigens Ophør, og Mange have forsøgt, men ikke været heldige nok til at komme afsted. Dog ytrer Herr —h— følgende:*) „Marinen omstraales ikke længer af den Nimbus, som endnu omgav den efter Freden 1814, da saamange Officiere indtraadte i Søffardifarten, og heller ikke er der den Lust for at komme tilføes og som gjorde, at flere af disse gik ind i meget underordnede Styrmændsstillinger, for Tiden tilstede." Vi troe imidlertid ikke at Herr —h— har havt tilstrækkelige Data til at fremsætte dette, og havde han tidligere ved Raad og Taad tilbudt at staae alle dem bi, der ønskede at indtræde i Søffardifarten, selv, om det tilskodes, i underordnede Stillinger, da troe vi, at han havde faaet bedre Data og Leilighed til at hjælpe de yngre Officiere paa samme Maade som de Eldre nu og altid have hjulpet de Yngre. Hvad denne „Nimbus" angaaer, som Herr —h— vil omstraaale Marinen med efter Freden 1814, da troe vi neppe at han dermed beviser de daværende Officiere en Tjeneste, thi, efter hvad vi veed, laae det ikke i deres Stræben at blive omstraalet med nogen Glorie. De havde seet den mørke Tid der i Aaret 1807 rugede over Marinen og efter en syv Aars Fride saae de sig uden Virkefreds, da Landet var forarmet og Bestyrelsen, der iøvrigt med faderlig Omhu tog sig af dem, fandt at der maatte renonceres paa Orlogspraxis og anvendes al Flid paa at samle Skibe, „hvis man ønskede det atter skulde blive lyst i Marinen". Fra 1831 blev det lysere og lysere for Marinen, og vi indrømme ganske, at dette for en Deel

*) Pag. 405.

Køp Arkiv. 2den Række. 7. Bind, 1. Hefte.

skyldtes den practiske Erfaring som mange ældre Officierer havde høstet i Cossardifarten; ja, vi have i farlige Øieblikke i denne Krig haft Leilighed til at beundre deres smukke Manoeuvrer, deres Mod, fremkaldt ved egne Anstrengelser i yngre Dage og nu idetmindste kronet med det Dnsle hos deres Undergivne: igien engang at maatte komme til at staae under deres Commando. Men vi maae beklage at den ringe Orlogsfart fra 1814 til 1831 maaskee har ødelagt mange gode Anlæg, der ikke pleiedes i Cossardifarten, ikke vare heldige nok til at blive uddannede i Cossardifarten og som da maaskee hensygnede ved at træde Planter udenfor Bommens Bagt: Det var i Sandhed en tarvelig Lod at være Søofficier dengang, og der bødedes neppe derpaa ved at man maaskee bar dem paa Hænderne i Salonerne.

I den senere Tid har det sjældent hændet sig at yngre Officierer i længere Tid ikke have været tilføes, de have været mere til Orlogs, have nu og da beskæftiget sig med Cossardifart, eller søgt at komme til at føre et Dampskib. Angaaende dette bruger Herr —h— vel det Udtryk*) „at ligre med et Dampskib fra Kiøbenhavn til Kiel“, men vi bede dog betænke, at man paa denne Wei just ikke altid har en slaaet Bane at følge, men at man ofte ved Taage, Storm og Strøm er nødt til at være vel behandret i Farvandet, vide hvad et Dampskib kan præstere og anvende en Sømands hele Conduite for at føre det. Og skulde nu det Tilfælde indtræffe, at de fleste af vore Orlogsskibe engang i Tiden skulde faae Dampen tilhjælp, saa vil Herr —h— dog vel prise dem der have sat sig ind i denne Fart; ja, er det den korte, men dog trange Tour, der støder Herr —h—, da vilde vi i hans Sted anvende vore Kræfter til at give Anviisning paa en bedre Wei.

Ombord i et Orlogsskib, indrømmer Herr —h—, at et ringe Antal Officierer er bedre,**) især naar høie Bedkommende ei skulde tage Hensyn til hvilke Officierer de saaledes commandere sammen i Masse“. Hvad Chef og Næstcommanderende angaaer

*) l. c. Pag. 408. **) l. c. Pag. 486.

indrømme vi vel dette Hensyn, men isøbrigt vilde det være temmelig meget at attraae, og vi ansee det endog for unødvendigt; thi mellem „complete Genslemen“*) maa der altid være et godt Forhold, især naar de commanderes af en „brav og velstændende“*) Chef, der „vil deres Vel“*) og ikke gaaer ombord med den Anskuelse, at de yngre Officierer ei skulde have de Ord for Die „ei blot til Byt“*).

Til Slutning maae vi fremsætte den Betragtning, at ligesaa fuldt som den yngre Officier, ved Afgangen fra Akademiet, er forud indtagen i enhver ældre Officier, saaledes er det ogsaa nødvendigt i et „organiseret Officierscorps“, at den ældre Officier ikke er forud indtagen imod den yngre.

Herr — h — har indbudt de yngre Officierer til at deeltage i Sætatens „orthopædiske Institut for stæve Anskuelser“; men vi formode, at en Pen, der havde behandlet de Yngre med mere Hensyn, vilde have været heldigere i denne Retning.

R—1.

Om Redningsvæsenet paa Danmarks Kyster.

(Meddeelt af Capitain-Vieutenant Ipsen).

Da Redningsagen og den Fremgang samme i de seneste Aar har høbt hos os formeentlig interesserer dette „Archivs“ Læsere, meddeles her en Beretning om de paa Jyllands Vestkyst oprettede Redningsstationer, samt en kort Fremstilling af hvad endnu staaer tilbage at foretage for, saavidt muligt, at frelse Mennekkeliv ved de mangfoldige Skibbrud der forefalde paa Landets Kyster.

Jyllands Vestkyst har fra umindelige Tider været Skueplads for Nødsels-scener af den sørgeligste Art ved de farlige Forlis som idelig forefalde der. At Kystbeboerne i tidligere Tid, ved Hjælp eller Anstængelse fra deres Side, have formindsket Faren ved at forlise

*) Pag. 486.

paa denne Kyst, tør ingenlunde paaftaaes, tvertimod stod denne Kyst i ondt Ry for den Behandling de ulykkelige Skibbrudne kunde vente sig af Beboerne. I de senere Tider har dette, Gud være lovet, aldeles forandret sig, og allerede langt tilbage har mangen en brav Tyde rovet Liv og Guds for at frelse sine i Havsnød fædte Medmennesker. Mængt et Menneskeliv er frelst og frelles nu ved Kystbeboernes modige Anstrengelser, som Intet lader uforsøgt, naar det gjælder at frelse de ulykkelige Mennesker som forlise paa disse farlige Kyster. Men ofte kan al Anstrengelse endog med den bedste Villie, med almindelige Midler være frugtesløs, imod Naturforhold som dem paa Vestkysten af Jylland, det var derfor glædeligt at see Beboernes Interesse og Beredvillighed til at assistere ved den Hjælp som Regjeringen tilbød, da den i 1849 lod Forholdene undersøge, for derefter at organisere et System af Redningsapparater langs Kysten.

Den første Impuls til at det Offentlige tog sig af denne vigtige Sag skyldes udelukkende Hr. Kammerraad C. B. Claudi's ufortrødne og opofrende Anstrengelse i denne Retning. Kammerraad Claudi har i lang Tid beboet en Gaard tæt ved Vesterhavet paa Harboøre Land, hvorved han har havt rig Anledning til at være Vidne til mange sørgelige Forliis. Han har selv deeltaget i mange Redningsforsøg og, deels ved udlovet Belønning, deels ved eget Exempel, opmuntret Beboerne til at vove hvad han selv vovede for at frelse Mennesker fra Bragene. I Aarene 1838 og 39 havde han været Dievidne til flere saadanne ulykkelige Forliis, hvor de Skibbrudne, af Mangel paa Redningsapparater, bleve et Nov for Bolgerne; han fik da den Tanke, selv at ville indføre nogle af de Redningsapparater hvorom han havde hørt at de med Held anvendtes i England. I denne Anledning satte han sig i Correspondance med „the Royal National Institution for the Preservation of lives from shipwreck”. Denne Correspondance gik imidlertid istaae, og da Herr Claudi senere henbendte sig med Forslag til Amtet om at faae noget udrettet for Redningsvæsenet, fik han

fun bevirket en Resolution*) for at enhver Strandfoged skulde være forsynet med en smækker Line til Skibbrudnes Frelse. Da Ulykker ved Forlisene bestandig gientog sig, besluttede Herr Claudi i 1845 paa egen Bekostning at rejse til England for der at see hvad der var foretaget for Redningsvæsenet, og samle Materiale til et Forslag som han agtede at tilstille General-Toldkammeret. Efter at have berist Kysterne af England og der besøgt flere Redningsstationer, indgav han ved sin Hjemkomst Forslag til en Organisation af Redningsvæsenet for Jylland, hvilket derefter gik den collegiale Gang. Imidlertid fik „Foreningen for Søfartens Fremme“ Interesse for Sagen og lod bygge en Redningsbaad, hvis Bestemmelse var at anvendes paa Harbøre, men da denne imidlertid i sine Dimensioner var for svær til med Letthed at kunne transporteres langs Kysten, blev den placeret i Agger-Canal, hvor den senere har været anvendt med Held. Næst efter, i 1847, skienkede af „Frimurerlogen“ et mindre og lettere Fartoi (Herr Etatsraad Suhr havde foræret Kobberet til Baadens lufstætte Kasse). Dette Fartoi nærmede sig i sin Construction mere de paa Vestkysten brugelige Baade; det placeredes paa Harbøre ved Flybholmen, hvor det oftere er bleven anvendt, har vist sig som et særdeles godt Redningsfartoi og afgivet god Nytte. Frimurerlogen skienkede ligeledes et Raketapparat, der stationeredes ved Klitmøller. I 1847 foretog Herr Kammerraad Claudi, ifølge Opfordring fra General-Toldkammeret, dels paa offentlig Bekostning, dels for egne Midler, sin anden Reise til England i Redningsvæsenets Interesse, og indgav derefter sin Beretning herom. Allerede i 1846 havde Hr. Kammerraad Claudi indgivet Forslag til Stænderne, om at oprette Redningsstationer paa Vestkysten af Jylland. Efterat Nøeskiøde Stænder i Septbr. 1846 og Viborg Stænder i Decbr. samme Aar vare indkomne med Petitioner om at Staten maatte overtage sig at undersøge Forholdene og derefter oprette Redningsstationer paa Landets Kyster, skienkede Kong Christian den 8de en

*) Af 19de Septbr. 1842.

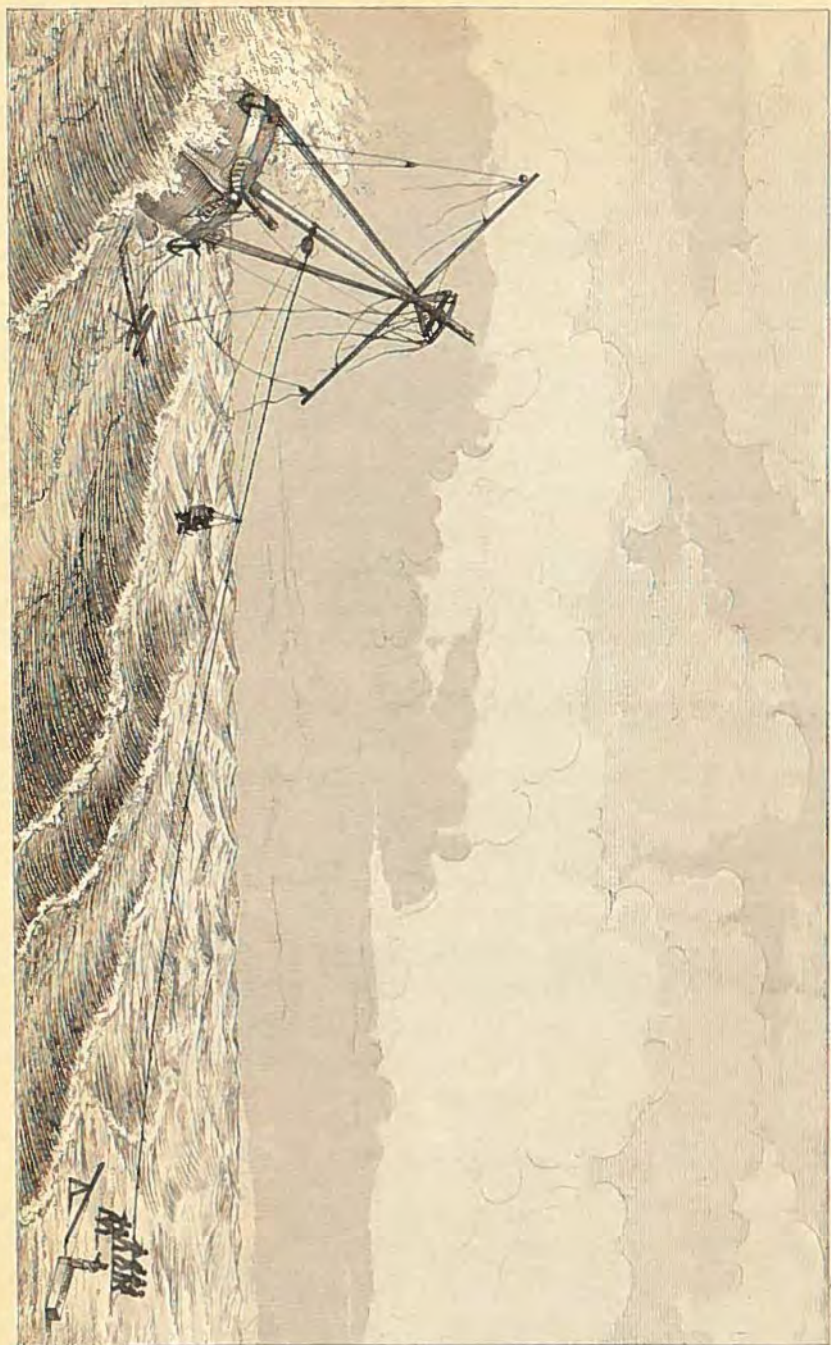
Sum af 5000 Rbd. til Anskaffelse af Redningsapparater paa Vestkysten af Jylland. En Deel af denne Sum benyttedes til at oprette 2 fuldstændige*) Stationer. Ved Stationen Flybholm placeredes den foromtalte Baad „Carl til Løven“ kaldet, tilligemed et Raetapparat. Til Tusliær-Stationen byggedes i Jylland en 26 Fods Baad af Fyr, omtrent af samme Form**) som de paa Kysten brugelige Fiskerbaade, forsynet med Cartes lufttætte Cylindre; ligeledes placeredes et Raetapparat her. Ved Oprettelsen af disse Stationer, som ved Alt hvad vedkom Redningsvæsenet, henvendte man sig ligesom til Herr Kammerraad Claudi, som altid, uden nogen-
sombhelst Godtgjærelse og med megen Opofrelse af Tid og Kræfter, velvilligen paatog sig at virke for den Sag, han med saa stor Interesse havde grebet og med ufortræden uegennyttig Iver havde søgt at fremme.

Endelig i Maret 1849 antog Regjeringen sig Sagen, foranlediget ved de af Stænderne i sin Tid derom indgivne Petitioner. Sagen forterede nu under Indenrigsministeriet. En Commission udnævntes den 13de Octbr. 1849, bestaaende af Capitain Lundby af Artilleriet, Capitainlieutenant Ipsen af Marinen og Kammerraad Claudi. Det kongelige Commissorium led paa at foretage Undersøgelser, anstille Forsøg og indgive Forslag om Redningsvæsenets hensigtsmæssigste Organisation paa saadanne Steder af Kongerigets Kyster hvor Forlisene ere af saa farlig Natur at Hjælp ved Redningsapparater maatte findes fornøden.

Det Første, denne Commission foretog sig, var at gjøre sig bekendt med Localiteterne paa Vestkysten af Jylland ved at foretage en Reise langs Kysten, og med Beretningen om denne Reise, indgaves i Novbr. 1849 et foreløbigt Forslag til Indenrigsministeriet om hvor Stationerne vare at oprette, hvormange Fartøier

*) Efr. længer hen

**) Denne Baad har dog senere vist sig at være mindre hensigtsvarende til Redningsbrug i Sammenligning med den foromtalte Baad „Carl til Løven“ og de senere paa Kysten placerede Redningsbaade.





der maatte bygges, om de foreløbige Omkostninger ved det Heles Oprettelse, samt en Beretning om de ved Flyvholm, Tuffier og Alismøller, under Herr Kammerraad Claudis Bestyrelse, allerede i Virksomhed værende Stationer. Paa denne Reise foretoges ved disse Stationer Prøver med Manby's Morteer-Apparat, Carte's og Denner's Raketaapparater, og Beretninger indgaves herom. I Lobet af Vinteren foretoges nu Skydeforsøg paa Amager med forskellige Skyts og Skydeapparater, hvorved man kom til det Resultat, at Denner's 9pdige Raketter, som kan udføre en Line i en Afstand af 500 Alen, vilde være de for Vestkysten meest hensigtsmæssige Skydeapparater, hvor nemlig Skibene stode og blive staaende paa den mellemste Rekke i en Afstand fra Habsbøllen af 3 til 400 Alen.

Da der endnu havde en Restbeholdning af de Penge som Kong Christian den 8de havde stillet til Disposition for Redningsvæsenet, indkøbtes Tømmer til 2 Redningsfarteier og Bygningen deraf paabegyndtes.

Imidlertid udarbejdedes et endeligt motiveret Forslag for Organisation af Redningsvæsenet paa Vestkysten af Jylland samtidig med at det blev bragt i Anvendelse. Forslaget blev indgivet til Indenrigsministeriet i Februar 1850.

I dette Forslag, hvis Hovedpunkter vi her skulle anføre, anbefalede Commissionen først — Anvendelsen af Denner's 9pdige Raketter.

Ved Hjælp af disse Raketter kastes en smækker, løst slaaet 9: Barns Line, som er fastgjort ved Raketstokken, ud over det grundløbne Skib. Iland stilles dernæst paa en $3\frac{1}{2}$ Tomme Trossse, ved hvis Tapp er fastgjort en Blok, hvori er Bugten af en smækker Line. Tappen af denne Line staaer fast paa Redningsstolen, som med sin Roue vandrer paa den $3\frac{1}{2}$ Tomme Trossse. Trossen hales nu ved Hjælp af Linen ud til Skibet og gøres fast ombord, helst saa høit som muligt for at Stolen kan gaae fri af Brændingerne. Nu kan Stolen, ved Hjælp af den smækre

Line, som farer igiennem Blokken der er fast ombord, hales ud og ind paa Trossen, og saaledes er Communication tilveiebragt.

Endvidere anbefalede Commissionen — synkesfrie Fartøier til Anvendelse paa flere af de paatænkte Stationer.

Landgrunden paa Vestkysten af Jylland danner sig, fra Skagen omtrent til Hanstvedholm, i 3 Revler, herfra sydester — i to Revler. Paa den nordlige Strækning strande de grundløbne Skibe ialmindelighed paa den mellemste Reble, — hvor der kun er to, paa den yderste Reble; i begge Tilfælde er Rakettens Rækning tilstrækkelig til at naae ud til Bragene. Uagtet dette vel kan antages som Regel, er der dog herfra paa flere Steder Undtagelser, deels fordi at Revlerne, som dannes af det løse Flyvesand, flytte sig, deels fordi at Grundene paa enkelte Steder strække sig længere ud fra Land. Paa disse Steder, som ogsaa ofte selv hvor Linen ved Hjælp af Raketten er kommen ombord i et grundløbet Skib, bliver Hjælp af et synkesfrit Fartoi nødvendig. Endvidere fleer det oftere paa Vestkysten, at Fiskerne gaae tilsøes i godt Veir, og at Søen derefter næsten pludseligt reiser sig. I dette Tilfælde ville synkesfrie Fartøier afgive Sikkerhed for at bringe Fiskerne iland, som med deres fletbyggede Fartøier ikke uden Livsfare kunne gaae igiennem nogen høi Brænding. En — hvad vi ville kalde — „fuldstændig“ Station bør derfor have baade Raketapparat og Redningsfartoi.

Til at bygge de til Redningsvæsenet bestemte Fartøier foresloges Skibbygger Bonnesen, som havde gjort sig fortjent ved at bygge de fra „Foreningen for Søfartens Fremme“ og „Frimurerlogen“ til Redningsvæsenet forærede Fartøier. Tegningen af Baaden „Carl til Lyben“ i Forbindelse med Modellen af en i Shields bygget Redningsbaad, noget modificeret efter de paa Kysten brugelige Fiskerbaade, blev foreslaaet at tages til Følge ved Constructionen af de nye Redningsbaade. Tegningen til disse Fartøier blev forelagt Marinens Fabrikmester til Bedømmelse, og man gik iværk med Bygning af Baadene. Efterhaanden som Baadene oversendtes, bleve Prøver foretagne af Stationernes Mandskab paa de Steder, Baadene vare bestemte til. De afgivne Betænk-

ninger fra disse Prøver toges til Følge ved de paafølgende Fartøiers Bygning, dog vare de Forandringer, som ved denne Leilighed foresloges, ubetydelige, og bestode kun i en høiere Opbygning af Stevnene. Redningsfartøierne ere forsynede med et System af klinkbyggede, lufttætte Træklæpper i Bunden, For og Ager og paa Siderne under Tofterne. Kasseernes Bærekraft er i Giennemsnit beregnet til 6138 Pund. Ventilene ere anbragte i Bunden af Fartøiet, hvorigennem det lønser sig, naar det fyldes ovenfra. Med aabne Ventilene og Besætningen i Fartøiet stiger Vandet kun 17—18 Tommer, hvilket ikke er over Bundklæpperne, saaledes at Mandskabet ikke faaer Fødderne baade, før Sv ovenfra fylder Fartøiet. Det tomme Fartøj stikker 9 Tommer. Fartøierne ere konstruerede til 26 Fods Længde, men da Stevnene ønskedes høiere og mere udfaldende, blev Længden imellem Stevnene 30 Fod. De 4 første Fartøier ere saaledes 26 Fod, de 7 Sidste 30 Fod lange imellem Stevnene. Bredden er 7 Fod. Vægten af Fartøierne med Kasser er i Giennemsnit 2200 Pund.

De foreslaaede Stationer ere følgende:

1. Stagen, — Redningsfartøj og Raketaffarat;
2. Randeslæderne, — ligeledes;
3. Hjirtshals, — ligeledes;
4. Lønstrup, --- ligeledes;
5. Løkken, -- ligeledes;
6. Blokhusene, — ligeledes;
7. Slette Strand, — Raketaffarat;
8. Vill Strand, — ligeledes;
9. Havnsholm, — Redningsfartøj og Raketaffarat;
10. Klitmøller, — Raketaffarat;
11. Nordre Vorupør, — Redningsfartøj og Raketaffarat;
12. Vestre Agger, — Raketaffarat;
13. Agger Canal, — Redningsfartøj;
14. Lybo Kæn, — Raketaffarat;
15. Flyvholm, — Redningsfartøj og Raketaffarat;
16. Rustvær, — ligeledes;

17. Bøddersøe Klit, — Raketapparat;
18. Sønder Lyngby, — Redningsfartøi og Raketapparat;
19. Nymindegab, — Raketapparat;
20. Hønenstrand, — ligeledes;
21. Blaabandshul, — Redningsfartøi og Raketapparat.

Ovenstaaende viser, at Forslaget gik ud paa Oprettelsen af 21 Stationer, hvoraf 11 ere „fuldstændige“ Stationer v: med Redningsfartøi og Raketapparat, 9 Stationer alene med Raketapparater, og 1 Station alene med Fartøi.

Med Placeringen af ovennævnte Stationer er taget Hensyn til, at der med Apparaterne maatte kunne assisteres langs Kysten til begge Sider af Stationerne, og derfor ere disse saavidt muligt placerede i lige Afstand fra hinanden. Hvor Afstanden er større fra den ene Station til den anden, end paa andre Steder, er dette begrundet deels i det Locale, men især, navnlig hvad angaaer Fartøisstationerne, deri, at Mandskab og Heste til at betjene og transportere Fartøierne, ikke paa alle Steder ere at faae. Strækningen fra Tuffier til Blaabandshul er saaledes kun ringe forsynet med Fartøier, hvorved maa bemærkes, at Grunden langs denne Strækning er meget nærmere Land, og paa enkelte Steder kun at betragte som een Revle, hvor Skibene altsaa støde saa nær inde, at Fartøishjælp er mindre fornøden, endvidere, at der paa denne Strækning kun med Vanskelighed kan samles et Mandskab der kan betjene Redningsbaaden. Endnu maa tilføies, at Lodjerne ved Nymindegab, med deres egne Baade, ofte ville kunne komme ud over Revlerne ved Gabet og fra Søen ile de Skibbrudne tilhjælp.

Til en Fartøisstation henhører følgende Inventarium:

- 1) En Redningsbaad, med Arer, Dræg, Ror, Fangeline ic.
- 2) En Vogn til Transport af Fartøiet langs Kysten;*)
- 3) Et muret Skuur, hvori Fartøiet med Tilbehør og øvrige til Stationen henhørende Apparater opbevares;

*) Fartøiet staar i sit Skuur altid paa denne Vogn.

- 4) To 3½ To. Trosjer, hver paa 100 Favne;*)
- 5) Korkbæltter til Mandstabet.

Til en Raketstation henhører følgende Inventarium:

- 1) Et Sæt af Denner's 9-pbige Raketter, bestaaende af 12 Stkr.
- 2) Et Stativ, hvorfra de udskydes;
- 3) To Linekasser, hvori er opskudt Raketlinerne, hver omtrent paa 700 Alen;
- 4) To mindre Kasser til Transport af Raketterne langs Kysten;
- 5) Ratsfakler;
- 6) En Redningsstol af Korkringe med Line og Blof;
- 7) En lille Kasse med Percussions-Fængsrør, Splitter til at befæste Raketstokkene til Raketterne ic.
- 8) Et Bundt Lunte; og,
hvor der ikke tillige er Fartøisstation, da endvidere:
- 9) To 3½ To. Trosjer, hver paa 100 Favne.**)

Det Personelle, som maatte udvælges til Bestyrelse og Betjening af Redningsvæsenet, er følgende: En Inspecteur, under hvem det hele Redningsvæsen skulde sortere, som skulde føre Regnskab over Forbrug og Vedligeholdelse, indgive Beretning over hvad der forefalder, besætte Posterne paa de forskellige Stationer, forestaae Øvelser med Fartøier og Skydeapparater, bereise Kysten jevnligt for selv at tilsee Orden og, saavidt muligt, selv være tilstede ved foresaldende Redningsforsøg.

Da en Mand i denne Stilling vilde komme til at anvende sin hele Tid i Redningsvæsenets Tjeneste, og da denne Post baade

*) Hvor den ene Længde ikke naaer, spleses den anden til den; dog maa herved passes at Splebsningen gøres saaledes at Rouen paa Redningsstolen kan vandre over den.

**) Ved Forsyning af Stationerne med Raketapparater, vedtog Commissionen at anstaafe Apparaterne fra England, efter flere forgiaevs Forsøg nemlig paa at faae Raketterne forfærdigede i Kiøbenhavn. Dog er Fabricationen af Redningsraketter her ingenslunde dermed opgivet; de omtalte Forsøg falbt nemlig i Krigsperioden, hvor Kræfterne paa anden Maade vare beftaestigede.

vilde blive besværlig og ansvarssfuld, maatte den aflægges saaledes, at en paalidelig og dygtig Mand kunde være tjent med at overtage den. For denne Post maatte bestemmes en Gage af 800 à 1000 Rbd. aarlig, foruden Befordring og Diæter paa Reisedagene.

Dernæst maatte udvælges Opsynsmand over Redningsapparaterne i deres Skuur paa de forskellige Stationer. Hertil kunde vælges iblandt de paa Stedene ansatte Soldembedsmand eller Strandsfogeder. Disse Poster maatte gageres med en Løn af 50 Rbd. aarlig foruden 1 Rbd. for Øvelsesdagene og 2 Rbd. naar Redningsforsøg foretoges.

Endvidere maatte udvælges og ansættes Folk til Betjening af Fartøierne, 12 Mand til hver Station og 4 i Reserve, som alle maatte møde efter Tilføjelse baade til Øvelse og Redningsforsøg. Dette Mandskab skulde imellem sig selv vælge en Formand, som da skulde forestaae ethvert Foretagende med Fartøiet, og hvis Commando de andre maatte lyde. Hvor denne Formandspost kunde forbindes med Opsynsmandens Bestilling, burde dette skee. Disse Folk burde, naar de benyttedes til Øvelser, have 4 Mk. daglig; anvendtes de derimod til Redningsforsøg, maatte de lønnes med dobbelt Dagløn, som mindst Betaling, hvorimod de, der udviste større Iver og Anstrengelse, vilde erholde respective 1 og 2 Rbd.

Hvor der ved Stationerne baade var Redningsbaad og Kasteapparat, kunde Baadens Mandskab anvendes tillige til at betjene Kasteapparatet. Ved en Kastesstation, maatte til Betjening af Apparatet ansættes 4 Mand, som da, tilligemed Opsynsmanden, maatte aflægges i Lighed med Mandskabet ved Fartøisstationerne.

Slutteligen maatte accorderes med en Mand ved hver Fartøisstation, om at holde i Beredskab til Transport af Fartøierne — 2 Par Heste, ved Kastesstation — 1 Par Heste med Vogn. Disse maatte betales, for $\frac{1}{2}$ Dags Brug med 1 Rbd., for en heel Dag med 2 Rbd. for hvert Par Heste, og det dobbelte, naar Baaden i Strandingsstilfælde transporteredes langs Kysten.

Da en god og ordnet Organisation af Redningsvæsenet for

nemmelig er afhængig af at man har dygtige og øvede Folk til Tjeneste ved Stationerne, maatte Commissionen insistere paa, at de Folk der bleve udtagne og indøvede for paa disse Steder at ofre Landet deres Tjeneste, at de, saalænge de vare ansatte ved Redningsvæsenet, maatte være fritagne for at udskrives til Krigstjenesten baade tilførs og tillands. *)

Da en dygtig og øvet Betjening saavel af Redningsbaadene som af Rasteapparaterne er en nødvendig Betingelse for alle Stationerne, burde der bestemmes Øvelser for Mandskabet saavel med Fartøiet som ved Afskydning af Raketter, og burde Inspecturen, saaridt muligt, selv overvære disse. At saadanne Øvelser to Gange om Aaret foretoges paa hver Station, maatte anses fornødent. At der jevnlig forbrugtes af Raketterne vilde være fornødent, for at disse ikke for længe skulde henligge og derved bedærves.

For saa betimeligt som muligt at faae Kundskab om naar Stranding indtraf, vilde det være ønskeligt, at der paa flere Steder af Kysten, som f. Ex. ved Skagen, holdtes Strandvagter, især om Natten; men da dette vilde medføre en betydelig Udgift, maatte Commissionen indskrænke sig til at anbefale: at Instruxen for Strandfogederne, der paabyder disse skarpt Udfig med Kysten hver i sit District, navnlig i Strandingsveir, at denne Instrux, igiennem Autoriteterne strengt indskræpedes, at det blev Strandfogederne paalagt, uopholdeligen at bringe de Paagældende Kundskab saasnart Redningsvæsenets Virksomhed maatte udtræbes. At det endvidere maatte indprentes Kystbeboerne, som paa Grund af Fiskeriet stadigen færdes ved Habet, siebliffeligen at underrette Redningsvæsenet, saasnart nogen Stranding opdages.

Det omtrentlige Overslag over Beløbet ved Anskaffelse af Apparater til Forsyning af de foreslaaede Stationer udgjorde en Sum af 24,784 Rbd.

Det omtrentlige Overslag over Beløbet af de aarlige Udgifter

*) Denne Fritagelse har ikke kunnet tilføres af Regeringen.

til Bageringer, Bedligeholdelse og Øveller ved de foreslaaede Stationer udgjorde en Sum af 4083 Rbd.

Udkast
til Instruxer for Inspecteur, Opsynsmænd og
Mandskab under Redningsvæsenet.

Instrux for Inspecteuren.

1.

Inspecteuren for Redningsvæsenet forterer umiddelbart under Ministeriet.

2.

Inspecteuren har at indgive Forslag og Indstillinger Redningsvæsenet vedkommende, samt Ansøgninger fra de Underordnede directe til Ministeriet.

3.

Inspecteuren indgiver aarlig en detailleret Indberetning over Bestyrelsens Virksomhed i det forløbne Aar.

4.

Til Inspecteuren indløber alt Regnskabsvæsenet, og han aflægger aarlig fuldstændigt Regnskab over Anvendelsen af de ham af Staten til Redningsvæsenet anviste Penge.

5.

Al Correspondance Redningsvæsenet vedkommende besørger af Inspecteuren.

6.

Inspecteuren foreslaaer til Ministeriets Approbation Ansættelse af Opsynsmændene, som bedst vælges iblandt de paa Stedet værende Toldembedsmænd eller Strandfogeder.

7.

Inspecteuren ansætter, efter Forslag af Opsynsmændene, det Mandskab der skal bruges ved Stationerne, og fører Generalfortegnelse over samme, samt holder Inventarieliste over alle ved Stationerne værende Apparater.

8.

Inspecteuren anordner og leder alle Øvelser. Ligeledes har han Overbestyrelsen ved alle Redningsforsøg, saafremt han ved saadanne er tilstede.

9.

Inspecteuren er ansvarlig for at alt Redningsvæsenet Bedkommende holdes i tilbørlig Orden, til hvilken Ende han, mindst to Gange aarlig, berejser Kysten, for at inspicere Stationerne og paasee Mangler afhjulpne.

10.

Inspecteuren er underlagt Over-Inspection af den eller de Mænd som Ministeriet Tid efter anden maatte finde for godt at tilsende, for at eftersee det hele Redningsvæsen.

Instrux for Opsynsmændene.

1.

Saa snart det ved Bud fra Strandfogeden eller paa anden Maade bliver Opsynsmanden vitterligt at et Skib er indstrander, samler han det behørig Mandskab saa hurtigt som muligt og besørger Apparaternes Transport til Strandingstedet, og naar de ere paa Stedet, paaseer han deres hensigtsmæssige Ubendelse til de Skibbrudnes Frelse.

2.

Opsynsmanden er ansvarlig for at alle Apparaterne, som opbevares i Baandeskuret, holdes i bedste Orden, saaledes at hver Deel kan findes paa det bestemte Sted til øieblikkelig Afbenyttelse; dertil hører, at Opsynsmanden gjør sig nøie bekendt med Sammensætningen og Constructionen af Kasteapparaterne, og altid paaseer, at naar en enkelt Ting stilles fra det Øvrige for at reengjøres eller tørres, samme da strax igien bringes paa sin Plads, klar til øieblikkelig Brug. Han bør være bekendt med hvorledes Linnen skydes op i Kassen, paa det at den altid saaledes opskudt kan holdes beredt. Der bør være to Nøgler til Skuret, hvoraf Opsynsmanden bør opbevare den ene og den nærmeste Strand-

foged den anden. Disse Nøgler bør altid være paa et bestemt Sted, som Enhver i Huset bør kjende. Opsynsmanden sørger for Apparaternes Conservation og Vedligeholdelse og besørger Manglerne saa hurtigt som muligt afhjulpne, dog har han at gjøre Indstilling om Reparatur til Inspecteuren for den iværksættes, naar Tiden tillader det.

3.

Naar Øvelser med Redningsapparaterne skulle foretages, tilfuger Opsynsmanden Mandskabet og Gierne af Transporthestene, og sørger for at Alt gaaer for sig med behørig Orden. Han holder Mandtal over Mandskabet og leder Øvelserne efter Inspecteurens Befaling, naar denne er tilstede.

4.

Opsynsmanden gives ansvarlig for at Intetombelst af Inventariet Redningsværktøjet tilhørende, nogenstunde anvendes uden til Redningsbrug eller til de paabudte Øvelser, navnlig at Fartøiet aldrig ved Indstrandinger bruges til Bjergring af Gods eller deslige.

5.

Opsynsmanden fører, i en dertil autoriseret Protocol, Regnskab over de Indtægter og Udgifter som i Mærets Løb forefalder ved Stationen. Dette Regnskab skal indeholde en fuldstændig Inventarieliste over alle de ved Stationen værende Apparater, samt en Liste over det ansatte Mandskab og Gierne af Transporthestene. Han aflægger et saadant Regnskab til Inspecteuren ved hvert Mars Udsch.

6.

Opsynsmanden er underkastet Mulkt efter Øvrighedens Bestemmelse, hvis han gjør sig skyldig i Forsømmelse med Hensyn til Apparaternes Conservation og Vedligeholdelse, eller er Inspecteurens Ordre overhørig; hvorimod han, naar han opfylder de ham paabvilende Pligter, nyder en aarlig Lon af 50 Rbd., og 1 Rbd. om Dagen i Diæter naar der foretages Øvelser og Redningsforsøg, og udviser han særdeles Anstrenghed og Iver ved Skibbrud.

nes Redningsforsøg, skal han have Udgang til yderligere Belønning for udstanden Fare og Møie.

Instrux for Baadsfolkene og Lierne af Transporthestene.

1.

Saa snart de Folk, der ere ansatte ved Fartøierne, underrettes om at et Skib er indstrandet, eller det kommer dem for Øre at Redningsvæsenets Virksomhed paatræves, have de ufortøvet at begive sig til Stationen og der være behjælpelige med alt Arbeide som staaer i Forbindelse med Apparaternes hurtige Transport til Strandsstedet.

2.

Naar Redningsforsøg skal foretages, have de at rette sig efter Opsynsmandens Ordre, og indtage den Plads som denne eller Baadens Formand anviser, og skulle de i Et og Alt være behjælpelige ved Arbeidet som staaer i Forbindelse med Skudeapparaternes og Fartøiets Anvendelse til Skibbrudnes Redning. Ligeledes maae de derefter være behjælpelige ved Arbeidet med Baadens og Apparaternes Hjembringelse til Skuret efter endt Brug, Baadens og Apparaternes Reengjøring, Tørring og Conservation, hvorefter de uvrægerligen have at rette sig efter Opsynsmandens Ordre.

3.

Naar Øvelser med Apparaterne og Baaden skal foretages, have de ligeledes at indfinde sig ved Stationen til den Tid som af Opsynsmanden bestemmes, der tage Deel i alt det Arbeide som Opsynsmanden til den Hensigt anordner, og ikke forlade Arbeidet før det Hele er bragt i den behørigte Orden, Alt efter Opsynsmandens derom givne Ordre.

4.

Baads-Folkene have at gjøre sig bekendte med den practiske Brug af Kasteapparaterne, til hvilken Hensigt Øvelser foretages, foruden at hver af dem vil erholde som Veiledning en trykt Anvisning til Rakettens Betjening.

5.

Da Fartøismandskabet mellem sig vælger den til Formand som de ansee for dygtigst, maa det være en Selvfølge at han med Tillid og Hurtighed adlydes i hvad han til at lede hvad der skal foretages med Fartøiet maatte befale. Og er det af Bigtighed at ingen Anden end Formanden befaler Noget, og at der, saavidt muligt, hersker Stilhed og Orden under Udførelsen af hvert Foretagende.

6.

Handler Noget imod de gældende Bestemmelser, gjør sig skyldig i Opsætighed eller paa anden Maade forseer sig eller viser Lunkenhed, affættes han fra sin Post, eller straffes efter Øvrighedens Paakiendelse; hvorimod han, naar han troligen og uden Paasklage opfylder de ham paahvilende Pligter med Iver og Anstrenge, nyder, for hver Dag han anvendes til Øvelse, 4 Mk., og naar Redningsforsøg foretages, 8 Mk., som mindst Betaling; udvises meer end almindelig Iver og Anstrengelse, vil Mandskabet aflægges med respective 1 og 2 Rbd. Eierne af Transporthestene faae 2 Rbd. for hvert Par Heste for en heel Dag ved Øvelser, og det Dobbelte, naar Baaden i Strandingstilsælde transporteres langs Kysten.

7.

Da der i Strandingstilsælde ialmindelighed forsamler sig en Mængde Menneffer ved Stranden, og da det derved bliver de Befalende vanskeligt at kiende det udnævnte Mandskab fra Mængden, var det ønskeligt, at Mandskabet ved Redningsvæsenet bar et Tegn hvorved det kunde kiendes fra Andre, som f. Ex. blanke Knapper eller Ankerknapper i Erpien, et Skilt at bære om Halsen, eller hvad andet Mandskabet selv maatte blive enig om, eller Inspectøren herved maatte finde passende.

Instrux for Brugen af Redningsraketter til Skibbrudnes Redning.

1.

Naar et Skib er strandet, og man til Besætningens Redning vil anvende Raketskaf, for at føre en Line ud til Skibet, udtages 2 Mand til at bære samtlige til Rastningen nødvendige Apparater. Disse 2 Mand bør være nøie bekendte med Raketapparatet og dets Anvendelse. Den ene Mand medtager 3 Raketter i en lille Kasse, der, ved Hjælp af Krydsremme over Skuldren og Brystet, bæres paa Ryggen. I samme Raketkasse medføres tillige en lille Veste, hvori Windlys til Paatænding, eller Percussionsfængsler. Den anden Mand bærer i en Rem om Livet en Luntebjerger, hvori en brændende Lunte.

2.

Fremdeles medtages Linekassen med den opstodte Line til Raketterne, 3 Raketstokke, Paatændingsstokken og Raketbukken. De nævnte Stokke stikkes igiennem Gantene paa Linekassen, som da bæres paa Skuldrene af de to Mand, medens Raketbukken lægges ovenpaa Kassen.

3.

Kun for det Tilfælde at Veiret er særdeles usordealagtigt til Rastningen, medtages flere Raketter og Stokke, hvorved begge Folkene faae hver sin Raketkasse at bære.

4.

Naar man er kommen til Strandingsstedet, opstilles Raketbukken, saavidt muligt, lige i Lø af Skibet, saaledes at der kastes lige imod Vinden. Bukken stilles saaledes, at Raketten gaaer ud under en Vinkel af omtrent 40 Grader naar Veiret ikke er altfor haardt, men er Stormen stærk, eller man ei kan undgaae nogen Sidevind, da bør Raketten ei kastes under høiere Elevation end 30 Grader. Opstillingen af den trebenede Raketbuk er meget simpel, hurtig og indlysende af selve Constructionen, kun iagttages at dens Hældning for Raketten bliver den rette, i hvilken Hensigt en

Messingqvadrant, med Inddelinger for 5 til 5 Grader, er anbragt ved dens øverste Ende. Isærdeleshed maae Stregerne for 45, 35 og 25 Grader være tydelige, som de meest anvendelige. Efterat Buksen er opstillet og rettet lige imod Skibet eller noget tilsvarende af Skibet, sættes Linekassen bag Buksen i Flugt med dens Stilling. Enden af Linen, hvori der er et Die til at smøge over Raketten, vædes et Par Favnne op for at confervere den imod Jlden fra Raketten.

5.

Naar Raketen skal skee, fremtages en Rakete, paa hvilken den Seildugslap som dækker dens nederste Ende borttrives, en Stok sættes igiennem Øffenerne paa Rakethylstret, og den befæstes med to Stifter. Omtrent 3 Favnne af Linens forreste Ende gøres vaad og stikkes fra neden igiennem Hullet i Raketstokkens nederste Ende, hvornæst Diet fastes om det Hæ, som er anbragt i Stokkens øverste Ende. Linen lægges stram hen ad Stokkens Ryg og klar hen til Kassen. Linekassen, som har en dobbelt Bund, den underste forsynet med Tænder der gaae op igiennem Hullet i den øverste og hvorover Linen er skudt, gøres klar ved at tage fat i Hæne, sætte Fodderne imod Kassens underste Bund, trække Kassen med Tænderne, hvorover Linen har været opskudt, fra den underste Bund, og borttage Rammen. Raketten med Stok lægges i Raketbuksen; Percussionsfængroret stikkes igiennem Fænghullet; Hænen paa Laasen spændes, og den, der skal affyre, tager Afstrækkerlinen i Hænden og gaaer et Par Favnne tilsiden tværs for Raketbuksen. Nu er Alt færdigt til Afskydning. Paa givne Ord gøres et rask Ryk i Afstrækkerlinen, hvorved Laasen gaaer af og Raketten tændes. Er der ingen Laas paa Raketbuksen affyres Raketten med Bindslys, der tændes ved Hjælp af en brændende Lunte.

6.

Lykkes det ikke ved første Rast at føre Linen ud til Skibet, hales den strax ind, og opskydes under Indhalingen i lange klare slangede Bugter paa Jorden, saaledes at Bugterne ikke ligge over hinanden; de maae derhos ligge i Retning med Raketen. De to Mand

ved Raketbullen fremtage strax en ny Raket, rette Raketbullen
Stilling, og gjøre Alt klart til næste Kast, der skeer saasnart Vi-
nen er i Orden.

7.

Raketten kan antages at gaae ud i en Afstand af 4—500 Alen.
Ved at kaste lige imod Vinden gaaer Raketten ligeover Maalet,
hvillet man derfor maa rette Raketbullen lige paa. Har man
Sidevind, opstødes Vinen rettest til luvart af Bullen, ligejom
man da maa rette til luvart af Maalet; thi Vinen har med Side-
vind betydelig Afvigelse, der dog noget formindskes ved Anvendelse
af en lavere Elevation. For at vinde Erfaringer i de her an-
tydede Retninger, skal ved alle Raketstationer føres næiagtig Bog
over de aarlige Øvelser i Raketskydning, hvorved noteres Veirli-
gets Besskaffenhed, navnlig Vindens Styrke og Retning mod Skyde-
linien, den opnaaede Kastervidde og Afvigelse fra Vinen saavel af
Raketten som af Vinen, og endelig den anvendte Retning af Raket-
bullen. Øvelser med Raketkast bør derfor stee ind over Land.

8.

Er det lykkedes at kaste Vinen, ud over det strandede Skib, kan
Mandskabet bringes iland ved Hjælp af en sværere Trossse, Sto-
len 2c.

9.

Det er at iagttage ved Raketternes Opbevaring, at de sikres
imod Fugtighed og stærk Frost.

Ovenstaaende udgjør Hovedindholdet af det indgivne endelige
Forslag, som for største Delen blev approberet af Ministeriet.

I et Følge-Indlæg til Forslaget om Medningsbæsenets Or-
ganisation, tillod Commissionen sig at omtale Fyrværsemet paa Syl-
lands Vestkyst, uagtet denne Sag vel ikke egentlig kan siges at
henhøre under de Punkter hvorom Commissionen havde at gjøre
Indstilling; men Fyrværsemet udover en saa directe Indvirk-
ning paa de mange Forliis der foresalde paa Vestkysten, at Com-
missionen antog, ikke at burde afholde sig fra at fremsætte sin

Formening om hvad det var ønskeligt at der i Tiden maatte kunne virkes for Fyrvæsenet paa Jyllands Kyster.

Med **Skagens Fyr** bemærkedes først: at de vestlige Klitter ere saaledes tilsandede, at de skjule Fyret for Skibene, der komme op fra Hirtshals, nogenlunde tæt langs Landet, hvilket saa ofte afstedkommer Forvirring i Gisning fra Land, og deraf følgende Ulykker, og at saaledes enten Klitterne maatte udjebnes (et Arbejde som man af Frygt for Sandflugt vel nødigten strider til), eller Fyret flyttes eller forhøies, — og dernæst: at vimaatte indrømme Nødtigheden af den Klage der af de Søfarende idelig føres over Skagens Fyr, at det nemlig staaer for langt inde paa Land; thi Fyret staaer $1\frac{1}{2}$ Ml. Mil fra den ydre Spids af Grenen, hvor der fra Grundens Side intet er til Hinder for at det kan staae, og fulde $\frac{3}{4}$ Mil fra Enden af Nebet, hvorved Skibene idelig forledes til at bøie for tidligt omkring Nebet, og saaledes løbe paa. Dette kunde forhindres, enten ved at flytte selve Taarnet ud paa Grenen, eller ved at oprette et mindre Taarn ude paa Yderenden af Landet, hvor det da vilde afgive et sikkert Langmærke for Retningen af Nebet.

Imod **Hanstedholms Fyr** fremsførte vi: at Blinkene ere for kortvarige, næsten momentane, og at $\frac{1}{2}$ Minuts Mellemrum imellem Blinkene er for lang Tid; — at Fyret paa Hanstedholm faaes med Bønskelighed i Sigte, ofte langt indenfor Synskredsen, endogsaa med klart Veir. Det er et beviseligt Factum, at der siden Fyret er oprettet paa Hanstedholm, er forefaldet langt flere Forlis, især syd paa Kysten, end tidligere, da der intet Fyr var. Dette er en rimelig Følge af at Skibene, som anduue Skagerakket og som før søgte over under Norge, nu vælge den kortere Vej i det sikre Haab at faae Hanstedholm Fyr at see; faae de da ikke Fyret i Sigte og ere sydligere end de antage, hvilket saa ofte er Tilfældet paa Grund af Strømmen, da er Forliset forhaanden. Langtfra at vi af den ovenanførte Grund ere af den Mening, at der intet Fyr burde være paa Hanstedholm, formene vi tværtimod, først, — at det derbørende Fyr maatte være stærkere, og dernæst, — at der tillige maatte oprettes

Fyr paa Bougbjerg. Naar her nemlig kom et godt Fyr paa det hoi tiendelige Punkt af Vestkysten, som afviste de Skibe der vare forsatte for sydligt ved at søge Hænstedholm, vilde der ved mangfoldige Forliis forebygges. At det ingenlunde er nogen ny Tanke at oprette Fyr paa Bougbjerg, vide vi, kun synes det beklageligt at den ikke bragtes til Udførelse samtidig med Oprettelsen af Fyret paa Hænstedholm. Dernæst bemærkedes,

at der endnu var et Punkt paa Vestkysten, som formeentlig trænger stærkt til at oplyses, nemlig

Blaavandshuk eller rettere Horns Rev: at nemlig dette farlige Punkt, som volder saamange Forliis, maatte oplyses med et Fyrskib, der kunde placeres indenfor de yderste grunde Revler paa selve Nebet, hvor det vilde have Læ imod den værste N. V.-lige S, og at vi ved Samtale med Søfolk og Fiskere paa Blaavandshuk ere blevene fuldkommen overbeviste om, at et Fyrskib der maatte kunne holde sig ligesaa godt som Fyrskibene i Mundingen af Elben og paa Englands Kyster, hvor de paa mange Steder ligge ligesaa udsatte for S og i stærkere Strøm end den her løber. Fremdeles erklæredes,

at naar de omtalte 4 Steder: Skagen, Hænstedholm, Bougbjerg og Horns Rev tilbørligen vare oplyste, Søfarten langs denne farlige Kyst formeentlig vilde være forvarligen sikret og at disse Fyr uden Tvivl vilde forebygge størstedelen af de mangfoldige Strandinger som her forefalde, og

at vi, uagtet det maaskee ikke var Tiden at fremkomme med Forslag der udfordrede vidtomfattende Pengemidler for at bringes i Udførelse, dog ansaae det for Pligt ikke upaataalt at forbigaae dette Punkt, idet en Forbedring i denne Retning, fremfor nogen anden Institution i Landet, vilde virke til at formindste Antallet af de hyppige Strandinger der forefalde paa vore Kyster og navnlig paa Vestkysten af Jylland, Alt i Haab om at der i Tiden maatte kunne tages tilstrækkeligt Hensyn paa denne for Søfartens Sikkerhed saa vigtige Gienstand.

At Commissionen, saa snart efter at have begyndt sin Virksomhed, faae sig istand til at indkomme med en detailleret Plan til Organisationen af Redningsvæsenet, skyldtes atter Herr Kammerraad Claudi, som, ved sin mangeaarige ufortrødne Interesse for Sagen, kunde meddele Commissionen Oplysninger og Anviisninger, der vare begrundede i den Erfaring han havde erhvervet sig ved de Stationer som vare oprettede ved hans Bestræbelser, og nu i flere Aar af ham vare bestyrede efter de angivne Principer.

Efterat Forslaget var bleven Rigsdagen forelagt i Begyndelsen af 1850, bestemte denne en Sum af 10,000 Rbd. det første Aar og af 15,000 Rbd. det andet Aar til Redningsvæsenets Disposition.

Kammerraad Claudi udnævntes interimistisk til Inspecteur for Redningsvæsenet i Jylland med 500 Rbd. i Gage. Han forskrev strax de fornødne Raketapparater fra England, lod forarbejde de fornødne Trosser, og Baadestuur byggedes paa de Steder som vare udseete til Fartøjsstationer. Imidlertid fortsattes Baadebygningen i Kjøbenhavn, og efterhaanden som Fartøjerne bleve færdige, oversendtes de til de Stationer som det antoges hurtigst maatte forsynes. I Løbet af Aaret 1850 oversendtes saaledes 4 Fartøjer, som placeredes resp. ved Skagen, Randstederne, Løkken og ved Sønder Lynghvig. Disse Stationer bleve nu completerede med alt Fornødent til at træde i Virksomhed og Mandskabet udvalgt. Da det imidlertid trak i Langdrag med Præstationen af de ordinerede Raketapparater i England, saaledes at disse bleve tilsendte efterhaanden, forsynedes først de 4 nævnte Stationer, som saaledes vare i fuldstændig Virksomhed før Udløbet af Aaret 1850. I Løbet af Vinteren fortsattes Baadebygningen, og Raketterne oversendtes til alle Stationerne. I Foraaret 1851 foretog Commissionen en Reise langs Vestkysten, deels for at see og prøve de allerede oversendte Fartøjer paa de respective Steder, deels for at omfordele Raketapparaterne og installere Raketstationerne, da nu alle Apparaterne vare ankomne til Jylland. Mandskabet udtoges, og Prøver ved Affyring af Raketter foretoges til Øvelse for Mandskabet paa hver Station. Trykte Instruxer for Ophynsmændene

og Mandskabet samt Gierne af Transporthestene omfordeeltes til-
ligemed et Uddrag af den ovenfor meddeelte Instrux for Brugen
af Raketten. Saaledes vare fra Mai 1851 alle Raketsstationerne
og 6 Fartøisstationer traadte i Virksomhed. Efterhaanden som
Fartøjerne bleve færdige, oversendtes de til deres Stationer, den
sidste er afgaaet herfra i disse Dage, og vil forhaabentlig være paa
sin Station inden Slutningen af Aaret, saaledes at det Hele her-
med er bragt i Orden.

Siden Commissionens Virksomhed begyndte er der forefaldet
tre heldige Redningsforsøg, hvorved tre Skibsbefalninger ere frelst
under Omstændigheder hvor man maa antage at disse Mennesker,
uden Hjælp af Redningsapparater, ufeilbarligen vilde være omkomne,
da Skibene, kort efter at Hjælpen var afgivet til Mandskabets Frelse,
vare total forliste og Stumperne inde paa Stranden. Alle disse
tre Redningsforsøg iværksattes ved Hjælp af Raketapparater. Dog
have een af Redningsbaadene ogsaa afgivet sin Prøve, ved, i en
haard Paalandsform, (hvor intet andet Fartoi formaaede at komme
ud), at gaae ud for at undersøge et Brag, og, da der ingen Menne-
sker fandtes ombord, ved at roe tiljøs i en betydelig Afstand fra
Land, og klare sig godt under disse mislige Omstændigheder.

Efter et af de omtalte heldige Redningsforsøg, havde Com-
missionen den Glæde, fra en Hædersmand, der alt tidligere havde
viiist sin Interesse for Redningsagen, nemlig Hr. Etatsraad Suhr,
at modtage Tilbud om, paa hans Bekostning at kibe Apparaterne
til to nye Raketsstationer, og anbringe dem paa bedste Maade. Da
alle Stationerne paa Jyllands Bestyrelse imidlertid nu vare forsynede
med de nødvendige Apparater, forbeholdt Ministeriet sig at anvende
denne ædle Gave til at forsyne Steder hvor Stationer for Red-
ningsvæsenet endnu maatte være at oprette, navnlig tænktes paa
Bornholm.

Da Organisationen af Redningsvæsenet bliver en Institution
for sig, med eget afsluttet Regnskabsvæsen og en Bestyrelse som
sorterer directe under Ministeriet, blev en ny Lov om Rednings-
væsenet nødvendig. En saadan Lov er derfor affattet og forelagt

Rigsdagen, hvor den i denne Session afventer sin Behandling og Afgiørelse.

Endnu mangler at lade udgaae Bekjendtgjørelser til de Søfarende her, saavel som, igiennem de fremmede Consulater, til de meest farende Nationer, som underrettes om at Redningsstationer ere oprettede langs Vestkysten af Nørre-Jylland. Med Bekjendtgjørelsen maatte følge en kort Beskrivelse om Anvendelsen af Raketapparatet. Dette ansees nødvendigt, da der efter det sidste af ovennævnte trede Forliis, hvorved Mandskabet hjergedes ved Hjælp af Raketter, blev oplyst, at man ombord ikke forstod hvorfor der blev skudt ud imod Skibet, og, da det var ved Nattetid, opdagedes den udkastede Line ikke før næste Morgen.

Efterat Commissionen saaledes havde endt sin Virksomhed med Organisation af Redningsvæsenet paa Vestkysten af Jylland, henvendte den sin Opmærksomhed til andre Steder af Landet hvor Anbringelse af Redningsapparater maatte synes nødvendig. Undersøgelserne af Forlisene paa de med deres mange Grunde saa farlige Der, Læss og Anholt, faldt ud til, at Forlisene her i Regelen ikke vise sig farlige for Mennekeliv, først, paa Grund af at Spen i Rattegattet ikke er saa høi at den i kort Tid bryder Skibet i stykker, dernæst, fordi Brændingen paa Kysten sjældent er saa voldsom, — da Grundene overalt gaar langt ud, — at den forhindrer Boerne med deres egne Baade at komme de Skibbrudne til Hjælp. Det Samme gjælder om Derne i Vesterhavet paa Slesvigs Kyster, hvor Boerne som oftest kunne finde et eller andet Sted hvorfra de kunne komme ud med deres Baade og hjælpe de Strandede. Commissionen anstillede endvidere Undersøgelser langs Nordkysten af Sjælland, paa Sydspidsen af Falster ved Giedser og Hestehovedet tværs af Tollen; men intetsteds fandtes Anledning til Anbringelse af Redningsapparater, da Forlisene paa disse Steder vel kunne være farlige, her som overalt, men ere af den Natur at Mandskabet paa de strandede Skibe, ved Kystboernes Hjælp, med egne Midler, maa kunne frelses. Endelig bereisfies Kysterne af Bornholm iaar i October Maaned, hvorved det viste sig, at disse

Kyster, navnlig Østkysten, frembyde en meget farlig Strækning for Forliis, da Skibene, som strande her, paa Grund af den klippesfulde Kyst, staae saa kort Tid inden de slaaes istykker, at Besætningen i mangfoldige Tilfælde maa omkomme, naar der ikke ydes hurtig Hjælp fra Kysten. Efter derfor at have berejst Kysterne paa Bornholm og indhentet Kundskab om det Locale ved Forlisene her, indgav Commissionen et Forslag om, at oprette Redningsstationer paa Bornholm i Næghed med dem paa Vestkysten af Jylland.

Da Strandingerne her, især paa Østkysten af Den, stee tæt inde under Land, staae Skibene altid saa nær inde, at Raketapparaters Anbringelse paa flere Steder vil afgive tilstrækkelig Sikkerhed for at kunne bjerger Mandskabet. Men da de strandede Skibe slaaes istykker i kort Tid, og flette Veie langs Kysten gjøre Transporten meget besværlig, er det nødvendigt at have Stationerne saa nær hinanden, at Hjælpen i Strandingstilfælde ikke skal hentes langveis fra. Forslaget gaaer derfor ud paa, at oprette 4 Raketstationer paa Østkysten, nemlig i Allinge, i Gudhiem, i Swanike og i Snogebøl. Paa Nord- og N. B.-Kysten vil en Raketstation i Nønne, i Forbindelse med Stationen i Allinge, være tilstrækkelig til at betjene denne Kyst. Paa S. B.-Kysten langs Strækningen fra Nønne til henad Sydpunktet, Dueodde, foresalder meget faa Forliis, da Skibene sjældent komme ind under Landet paa dette Strøg. Dueodde ansees som det farligste Punkt paa Den. Characteren af Kysten er her aldeles forskiellig fra de øvriges, idet her er Flyvesand som danne Rev ud paa flere Steder, og som paa Grund af Løvsand synke de grundløbne Skibe i meget kort Tid. Salthammer og Broens Rev ved Snogebøl ere meget farlige Punkter. Da Strandingerne paa disse Rev stee i længere Afstand fra selve Kysten, vil, foruden Raketapparatet, et Redningsfartøi her finde god Anvendelse for at komme de Skibbrudne til Hjælp. Dette har allerede i lang Tid været indseet, og en Redningsbaad, placeret ved Snogebøl, foræret af en

afdød Consul Hansen fra Svanke, har allerede siden 1822 hjulpet til at frelse mange Menneſkeliv. En Sum til Bedligeholdelse af Fartøisstationen er deponeret i Ners Havneklasse. Uagtet dette Fartøi endnu for ganske nylig har været anvendt med Held ved Forliis, og det ogsaa endnu er i god holdbar Stand, kan det ingenlunde betragtes som noget godt eller hensigtsmæssigt Redningsfartøi, da det kun er et bredt 18 Fod langt Fartøi, ikke bygget til at lænse sig selv som Redningsfartøierne, men kun gjort synkefrat ved Anbringelse af Kork i Fartøiet. Der indtraf den Ulykke for nogle Aar siden, at to af selve Mandſkabet forulykkede fra Baaden under et Redningsforsøg, fordi Baaden fyldte og kunde ikke lænse sig selv. Foruden de nævnte Næv paa S. og S.D.-Siden af Bornholm, er der ved Nønne tvende temmelig langt udgaende Næv, Gaſtels Næv og Hvide Odde, hvor Fartøishjælp kunde gøres fornøden i Strandingstilfælde; men da Nønne er i Besiddelse af gode større og mindre Fartøier, som i de allerfleſte Tilfælde kunne komme ud fra Havnen til fornøden Hjælp, ansees en Redningsbaad ved Nønne for overflødig.

Anſtaffelsessummen for de 5 paa Bornholm paatænkte Stationer anſlaaes til henimod 3000 Rbd. Den aarlige Bedligeholdelse omtrent til 700 Rbd.

Organisationen af Redningsvæſenet paa Bornholm maatte følge de ſamme Principer ſom foranfor ere bragte i Anvendelse for Beſtkyſten af Jylland, og foreſtaaes af en Inspecteur i Eghed med hiin paa Jyllands Beſtkyſt.

Idet her ſeſeligen er angivet hvad der er foreſlaaet for Bornholms Kyſter maa bemærkes, at ingen Reſolution derpaa er faldet, og at dette Forſlag derfor kun kan betragtes ſom en Angivelse af hvad der er ønskeligt for Bornholm, Redningsvæſenet vedkommende. Da imidlertid baade Miniſteriet og Rigsdagen, ved Organisationen af Redningsvæſenet for Jylland, gienneførte denne Sag med ſaa-megen Iver, kunne vi ikke afholde os fra at ytre det Haab, at Sagen for Bornholms Vedkommende, der i pecuniair Henſeende

er den anden saa langt underordnet, maatte møde samme gunstige Afgjærelse.

Kjøbenhavn den 16de Decbr. 1851.

Om Marinens Compasser.

Afgaaet i August Maaned fra Navigations-Directeurposten, hvori jeg siden 1835 havde været constitueret, troer jeg det i flere Henseender nyttigt at giøre Marinen bekendt med, hvad der i den Tid er gjort her, for at bringe Compasset til større Fuldkommenhed, og paa hvad Punkt det nu staaer.

I 1835 foresandt jeg en Mængde Compasser, som til forskellige Tider næsten alle vare forfærdigede af Marinens Compasmager, Seilmager Tydtmann. Det Magnetiske ved disse Compasser var ikke slet, tvertimod ret godt; men Metals og Træarbeidet var maadeligt; en Mængde af dem vare med Trækopper; ingen Uniformitet, ikke engang i Størrelse, fandt Sted, idet Kasserne varierede fra $8\frac{3}{4}$ til 14 Tommer i Kant; Nøsens Afstand fra Koppen varierede fra $1\frac{1}{2}$ til 5 Linier, (hvad der kunde give betydelige Feil ved den store Parallax, det forarsagede); Peil- og Azimuth-Compasserne vare kun til at dreie til Peiling paa den bekiendte trebenede Peilstol, — flere af dem havde andre betydelige Feil, og endelig var der en Mængde Baadcompasser alle med Trækop og saa levende at de kun kunde bruges med ganske stille Veir; de eneste Compasser, der svarede til Datidens Fordringer, hvilke vare langt ringere end Nutidens, vare 9 Styre-Compasser med Balance.

Jeg indgik derfor i 1836 med Forestilling til Admiralitetet om nye Compassers Anskaffelse og deres bedre Brug ombord. Nye Compasser, hvorved de nævnte Feil bleve undgaaede, og Unifor-

mitet i Størrelse og Compassernes enkelte Dele fandt Sted, bleve nu anskaffede fra Smith & Hansens Etablissement, dog kun i ringe Antal, til 1844 nemlig 13 Stk. Iblandt disse vare 3 Regel-Compasser og 1 Waadscompass med Balance. De første, fore-
 staaede af mig og billigede af Admiralitetet, skulde, som Azimuth-,
 Peil- og Styre-Compass, være det Compass, hvorefter Skibets Sei-
 lads skulde regleres. Da Deviationen, som Jernets Attraction for-
 aarsager paa Magnetnaalen ombord i Skibet, er forskjellig paa
 forskjellige Steder i Skibet, er det indlysende, at, naar det ikke skal
 blive næsten uoverkommeligt at finde og holde Regning for Com-
 passets Deviation, bør Skibets Cours regnes efter det samme Com-
 pass, hvormed alle Peilinger tages, og dette have en fast Plads
 ombord i Skibet. Da Compasset i Rathuset ved Mattet staaer
 for lavt til, at man med dette kan peile Land, maa et andet bru-
 ges til Regel-Compass. Magnetnaalen i et saadant Compass, der
 maa stilles saa høit, at man med det kan peile Land over lav Ba-
 stingage, er ved denne Høide over Dækket meget mindre underkastet
 Jernets Attraction: hvad der er en vigtig Fordeel; thi Compass-
 sets Deviation viser sig næsten altid med saa mange Uregelmæssig-
 heder og er som oftest saa vanskelig at erholde tilfredsstillende, at
 det bedste og rigtigste Middel herimod er, naar man ikke ganske
 kan have Deviationen, at formindste dens absolute Størrelse saa
 meget som muligt. En anden practisk Fordeel, som Regel-Com-
 passet har, og som enhver Chef vistnok vil vide at slette, er, at
 man altid har et Peilcompass oppe, fuldkommen færdigt til Brug
 i et pludseligt paakommende Tilfælde. Uagtet nu et saadant Regel-
 Compass er af Admiralitetet befalet i Reglementet for enhver Dr-
 logsmand, er dog Brugen af det endnu langt fra almindelig; Grun-
 den hertil maa søges i Vanskeligheden i at finde en Plads til det
 paa vore af Luger og Andet optagne Dæk paa Orlogsmændene.
 Om Fabrikmesteren er befalet at afgive Plads til det paa de ny-
 byggende Krigsskibe er mig ubekendt. Med de nye Regel-, Peil-
 og Azimuth-Compasser samt Styre-Compasser med Balance, hvor-
 paa Arbeidet vel ikke var saa godt som man kunde ønske det, men

dog meget bedre end paa de gamle, var man i Marinen vel fornøiet. Baadscompasset blev udsendt for at prøves paa Dagtslibet i Sundet og paa andre Skibe; men nogen egentlig Dom om det erholdtes ikke. Da Meningen om det imidlertid var gunstig, og man saa høilig trængte til noget Bedre i den Henseende, blev det bestemt, at nye Baadscompasser skulde forfærdiges efter det.

I 1844 fik jeg Ordre til at besigte Marinens Compasser. Ved denne Besigtelse cæserede jeg 67 Stkr. og fandt at de andre, paa 29 Stkr. nær, burde cæseres, naar de kunde remplaceres ved nye og bedre. I Maren 1845, 46 og 47 blev derefter anskaffet 25 af ovennævnte Slags Compasser.

I Maret 1845 tilsendtes mig fra daværende Commandeur-captain Zahrtmann et Compas, som var foræret Hs. Majestæt fra den bekendte Chronometermager Dent i London, og kort efter tilsendte Dent mig et aldeles lignende. Disse Compasser vare forfærdigede efter et aldeles nyt Princip, idet Rosen var fastgjort paa Midten af en Axe, der med fine Staaalspidser vandrede paa udlebne Agather i Bunden af Koppen og i et Messingbryst, der gik tværs over Koppen ovenover Rosen. Fire smaa Bægte til at skrue paa tynde Messingarme, der gik fra Rosens Midte ud paa hver af de 4 Hovedstreg, tjente til at balancere Rosen. Disse Compasser, der selvfølgelig kun kunde have Bevægelse i det horizontale Plan, lovede, naar de i Praxis befandtes brugelige, at afgive fortrinlige Compasser til Fartøjerne og Dampskibene, ved hvilke Nødsighed er af saa overbeieende Vigtighed. De bleve, efter Indstilling af mig, prøvede i 1846, det ene med Briggen Mercurius. Capitainlieutenant M. Meyer, til Island og tilbage og herfra til Vestindien, og det andet med Briggen St. Croix, Capitainlieutenant E. Suenon, til Island. Fra Capitainlieutenant Meyer var Beretningen om Compasset meget fordeelagtig: det havde næsten bestandig været brugt som Styrecompas og viist sig fortrinligt som saadant. Fra Capitainlieutenant Suenon derimod var Beretningen langtfra fordeelagtig: Compasset, hedder det, viser Tilbøielighed til at blive staaende; paa en Seilads i 4 Timer

med det Dentske Compas som Styrecompas, fandtes en Feil af 10' i Bredden, og da man nogle Timer efter kom til Ankers i Pa-tricksfjord, viste det 2 Streger forskiellig fra de andre Compasser, og kun ved at rystes kom det til at stemme med dem. Ved Hjem-komsten blev Compasset efterseet i det Smithske Etablissement i min Overværelse; men fandtes i fuldkommen Orden. Dette Com-pas blev derfor atter prøvet i 1847 paa Corvetten Baskyrrien, Ca-pitain Schneider; men ogsaa herfra var Dommen ufordeelig: Strax i Kattegattet viste det sig upaalideligt, idet det flere Gange blev staaende; det blev ombalanceret i Reikiavig, hvil-ket medtog 2 Timer, og siden i Thorshavn. Den 10de Juli, Storm af N. S. D., svar Sv. Cours S. $\frac{1}{2}$ W., og den 14de Juli, Storm af V. S. W., Cours S. D. t. S., blev det prøvet, og viste sig begge Gange meget tilfredsstillende; men dets Vandring var dog lidt større end Smiths Balance-Styrecompas F. Nr. 2. Omendstundt jeg nu deelte den Formening, som Lieutenant Skib-sted, der var overdraget Tilsynet med disse Prover, fremsætter, at Xren var lidt for kort, hvilket tillod den at sætte sig fast paa urette Steder, og at man efter dette Compas ikke burde bedømme Dents Compasser, saa kunde jeg dog ikke, — naar jeg tog i Betænkning, at, af 2 Compasser, der vare forfærdigede af en saa erkendt due-sig Arbejder som Dent til Foræring fra ham, ikkun det ene besad al den Fiinhed og Nøiagtighed i Arbeidet, som udfordredes, — tilraade at lade dette Compas, der desuden fordrede at behandles med samme Forsigtighed som et Chronometer, tjene til Norm for derefter at forfærdige Marinens Compasser. Heldigviis aabnede der sig fra en anden Side Udsigt til at erholde gode Compasser.

Efter min Indstilling blev af Admiralitetet forskrevet fra Vil-ley & Son i London et Styrecompas forfærdiget af dem efter Anviisning af Snow Harris, Medlem af det britiske Videnskaber-nes Selskab. Det ankom sidst i October 1847. Ved dette Com-pas havde Snow Harris benyttet den af Arago gjorte Opdagelse, at en Kobberplade eller Kobbering i Nærheden af en i Sving værende Magnetnaal standser dennes Svingninger i meget kort Tid,

ved inden i Koppen, med Midten i Høide af Naalen, at sætte en Kobberring af $1\frac{1}{2}$ Tomme Høide og $5\frac{1}{2}$ Linies Tykkelse. Naalen, et Parallelepipedum, veiede 861 Gran, og hele Rosen med Naal 1432 Gran eller $5\frac{3}{4}$ Lod; den vandrede med en Njath paa en Staauspids. Efter at have ladet Smith & Hansen forfærdige en Rose efter den engelske, og fundet Naale og Daaser, som passede, indsendte jeg i Januari 1848 Resultatet af mine Forsøg til Admiralitetet, saaledes som her er anført:

For Kortheds Skyld, vil jeg kalde Lilley's Rose . . . L

Den af Smith & Hansen, efter Lilley's, forfærdigede Rose L

En almindelig Rose af Smith & Hansen med 2 cylindriske

Naale, consist spidse til begge Ender, . . . H

Lilley's Kop med Kobberringe . . . l

En almindelig Messingkop af Smith & Hansen . . . h

Naalen blev med Jern optrukken til 90° , og til 1 Streg fra Meridianen, afværende mod Ost og Vest, og det blev bemærket, hvormange Svingninger Naalen gjorde, og hvor lang Tid den behøvede for igien at sætte sig i Ro. Det Anførte er for hvert Tilfælde Medium af 4 eller 6 Prøver.

Fra 90°		Fra 1 Streg	
med Sving	i Tid	med Sving	i Tid
L i l . . .	8 . . . $1^m 0'$	4 . . .	$0^m 27''$
L i l . . .	11 . . . 1 44	4 . . .	0 35
H i l . . .	25 . . . 4 57	$6\frac{3}{4}$. .	1 14
L i h . . .	19 . . . 2 30	$6\frac{3}{4}$. .	0 46
L i h . . .	$20\frac{1}{2}$. . 3 6	$6\frac{1}{2}$. .	0 50
H i h . . .	29 . . . 5 45	8 . . .	1 28
Et Balance-Styre-			
compas, F Nr. 13,	36 . . . 5 22	9 . . .	1 13

Efterat disse Prøver havde vist, at Lilley's Compas havde en saa overveiende Fordeel i Rolighed, blev det bestemt, at dettes Princip skulde følges herefter. Indtil Mai 1849 blev under Krigen,

saavel hos Smith & Hansen, som hos Poulsen paa den polytechniske Lærestanstalt, forfærdiget 13 af disse Compasser: 1 Regel-, 4 Peil- og Azimuth- og 8 Styre-Compasser. Ved deres Brug ombord i Skibene viste sig imidlertid en Feil: Staalspidserne toge Rust, og bleve ved de svære Roser sammenstuvende, og paa enkelte Roser havde Staalspidsen boret sig et nyt Leie i Agatben, saa at der var Klage over Compassernes Stillestaaen og Feilviisning. Naalene bleve nu gjorte smærrere, og det Øvrige af Rosen saa let som muligt, saaledes at Rosens hele Vægt omtrent blev den samme som den, Roserne med de 2 Naale havde, omtrent 700 Gran, og Staalspidserne bleve ombyttede med Messingspidser. Ved denne Omarbeidning fandtes det af Poulsen, at Kobberingen, med de svagere Naale, kunde gøres tyndere, og endelig, efter nogle Forsøg, at man, med en $1\frac{1}{4}$ til $1\frac{1}{2}$ Linie tyk Kobberkop, kunde opnaae de samme Resultater, og undvære Ringen. Herved er nu ikke lidet vundet i flere Retninger. Koppen, Balancen, Gaffelen og Rassen eller Nathuset maatte Alt, for Ringens Skyld, gøres 1 Tomme større. Compasset blev derved og ved Ringen, som veiede omtrent 6 Pund, meget tungere og naturligviis ogsaa dyrere. Endvidere er det bleven muligt herved at anvende Principet til Baadscompasser med samme Størrelse som forhen, saaledes at man kan bruge de Nathuse som haves, og ikke behøver at belemlre Fartoiierne med saa meget større Nathuse.

Af disse Compasser med Kobberkop er nu forfærdiget 3 Stk.: 1 Regel- og 2 Baadscompasser. I det ene af disse sidste, Nr. 16, vandrer Rosen som sædvanlig paa en Messingspidse, i det andet, Nr. 17, er Balanceprincipet anvendt. Rosen til Regel-Compasset veier 640 Gran, til Nr. 16 — 550 Gran og til Nr. 17 — 600 Gran. Regelcompassets Rose satte sig fra

90° med 9 Sving i 75°, og fra 1 Streg med 5 Sving i 29°
 Nr. 16 fra „ — $9\frac{1}{2}$ — - 52 - - „ — — 5 — - 25
 Nr. 17 — „ — $8\frac{3}{4}$ — - 56 - - „ — — $4\frac{3}{4}$ — - 29

Den første Rose satte sig ved 9 Prøver 8 Gange nøiagtigt paa Stregen, og den ene Gang med en Feil, som jeg høist kan

anlaae til $0^{\circ} 30'$. Om de 2 Noser til Nr. 16 og 17 har jeg ikke Optegnelsen af Prøverne ved deres Modtagelse; men, saavidt jeg erindrer, viste de altid nviagtigt, i det Mindste veed jeg bestemt, at det var Tilfældet med Nr. 16. Begge Compassers Naale havde stærk magnetisk Kraft, de kunde bære en Vægt af Jern fuldkommen det Dobbelte af deres egen.

Det blev siden nødvendigt at give Nr. 17's Nose $\frac{1}{4}$ Linie større Spillerum, da Nosen ved Bevægelse stødte an mod Koppens Side. Da ved Balanceprincippet Nosen vandrer med sin Spids paa Ngalthen i Klokken, og denne igjen med Underkanten af den samme Ngalth paa Spidsen i Taasen, er det indlysende, at Nosen's Centrum og, med dette, hele Nosen maa ved Bevægelse flytte sig noget til Siden efter Ngalthens Tykkelse imellem de 2 Suspensionspunkter. Ved dette større Spillerum tabtes noget af Kobberkoppens standsende Virkning paa Naalen, saaledes at denne nu kun satte sig i No fra 90° i $1^m 16''$.

Da jeg først tænkte paa at prøve Balanceprincippet med Kobberkoppen, fandt det endeel Vanskeligheder at anbringe det med en enkelt Naal. Jeg lod derfor Poulsen sætte 2, lige indtil Enderne, cylindriske Naale under en Nose, og prøvede den i Kobberkoppen. Den satte sig fra 90° i $1^m 15''$ med 11 Svingninger, og fra 1 Streg med $5\frac{1}{2}$ Sving. Ved 10 Prøver satte den sig de 7 Gange nviagtigt paa Stregen, og de 3 Gange med en Feil af høist $0^{\circ} 15'$. Da denne Nose, naar Balancen skulde have været anvendt med den, maatte være givet mere Spillerum, vilde dens Langsomhed til at sætte sig i No endmere blive forøget, og Tanken om at anvende 2 Naale maatte derfor opgives.

Disse 2 Baadcompasser, tilligemed et af de ældre af Smiths med 2 cylindriske Naale og Balance, Nr. 2, ere nu i dette Efteraar blevene underkastede meget tilfredsstillende Prøver af Capitain Muxoll som Chef for Corvetten Najaden ved Helsingør.

Efter 17 Nopróver i forskjellig Kuling og Sv, fra Stille, uden og med Dynning, Luber Bramseilskuling med tilsvarende Sv og lidt Dynning, til Bramseils- og Mersseils Kuling og Sv efter

Kulingen, og 15 Seilprøver ligeledes i forskellige Kulingsgrader, alle Prøver ledede af Capitain Muxoll selv, viste det sig:

at Mystelsen ved Moning og Dynning har den største Indflydelse til at frembringe Urolighed paa et Compas i Fartoi; at ved de 2 Balancecompasser erholdt Rosen ved Moning en vippende Bevægelse, som gjorde dets Svingninger uregelmæssige;

at med Nr. 16, hvis Svingninger kun stige, i de værste Tilfælde, til $\frac{1}{2}$ Streg, „sjældent til 1 Streg“, kunde styres accurat paa Stregen, undtagen ved Moning med Dynning og med Mersseils Kuling, hvor der „kunde styres temmeligt accurat paa Stregen“;

at med Nr. 17 kunde styres accurat under Seil, hvilket i flere Tilfælde med Moning ikke var muligt; det stod i alle Tilfælde tilbage for Nr. 16, saavel ved dets omtalte vippende Bevægelse, som ved større svingende Bevægelser, indtil $1\frac{1}{2}$ —2 Streger, der rimeligviis hidrørte fra, at det langsommere satte sig i Ro;

at med Nr. 2 kunde slet ikke styres under Moning, saavel formedelsf Rosens vippende Bevægelse, som især formedelsf den lange Tid, den behøver for at komme i Ro, hvorved, længe før den forrige Bevægelse er ophørt, ny Impuls til forøget Bevægelse fremkommer ved Mystelsen af Moningen. Under Seil kunde styres accurat med det, saalænge Fartøiet gik jevnt.

Capitain Muxoll's Slutningsdom om disse Compasser er:

at Nr. 16's Construction er paalideligst til Baadscompasser;

at Nr. 17's Construction alene er anvendelig til Baadscompasser, der kun skulle bruges til Seilfartøier, og

at Nr. 2's Construction er uanvendelig til Baadscompasser.

Da Nr. 16's Construction saaledes har viist sig som den bedste og tillige er den simpleste, kan der naturligviis ikke blive Spørgsmaal om at vende tilbage til Nr. 2's Construction eller om at anvende Nr. 17's for et specielt Tilfælde, hvori dette Compas

dog ogsaa staaer noget tilbage for Nr. 16. Jeg har prøvet begge Vaadskompasser efter deres Hjemkomst. Nr. 16's ene Spids, som alene var brugt, var temmelig skrubbet; af 5 Gange satte det sig paa denne Spids de 4 Gange nøyagtigt paa Stregen, og een Gang ved Kanten af den, hvad jeg vil anslaae til $0^{\circ} 10'$ høist $1.5'$ feil. Nr. 17's Spids syntes mindre skrubbet; det satte sig af 6 Gange kun 2 Gange nøyagtigt, og Feilen steg een Gang til $0^{\circ} 30'$ eller maaskee $0^{\circ} 40'$.

Alle alle Compasser med Kobberets standsende Kraft, som jeg har prøvet, har Nr. 16 den letteste Nøse, $2\frac{1}{2}$ Lod, og er tillige det roligste og nøyagtigste.

Efter saaledes at have givet, om jeg saa maa kalde det, Compassets Historie for de nævnte Nar, skal jeg beskrive vore nyeste Compasser.

Alle Compasser, der ere forfærdigede efter Snow Harris's, hvad enten med Kobbering eller Kobberkop alene, have en enkelt Naal, sat paa Heikant, hvorved den magnetiske Meridian angives mere nøyagtigt, end om Naalen laae paa sin Flade under Nosen; ogsaa maa det antages, at Lufttrykket, naar Naalen kommer i Bevægelse, vil bidrage til at standse den hurtigere. Paa hver Ende af Naalen og ligeledes paa 2 tynde Messingarme paa Ost og Vest er anbragt en Glider for Balanceringen af Nosen. Da her i Byen ikke kan faaes saa stort Marienglas (Marienglas er forbudt at udføres fra Rusland), at Nosen kan gøres af et heelt Stykke, maa den jaimles af flere, og Papir paaklines begge Sider. Man har bestræbt sig for at bruge saa tyndt Papir som muligt, thi jo lettere Alt paa Nosen undtagen Naalen kan være, jo mindre Bægt har denne at føre og overvinde for at følge sin Natur. I Midten af Naalen er i en Messingkapsel sat fast en sleben Agath, hvorpaa Nosen vandrer paa en Messingspids. I det engelske Compass var Agathen sleben paa begge Sider, og altsaa til at bruge med begge Sider; men det viste sig snart i Praxis, at det var et Lykkestræk at faae Agathen saa nøyagtigt udsleben paa begge Sider, at Centret ikke forandrede ved at vende Agathen, hvad der umulig

kunde tilstedes med det meget lille Spillerum, som Rosen maatte have for Kobberets Virkning. Da Roserne gjordes saa meget lettere, og Erfaringen lærte, kun at bruge hvide Agather, der ere eensartede og haardere, og ikke de røde, der ere ueensartede og have blødere og haardere Dele, var denne dobbelte Slibning af Agathen unødvendig og derfor kun skadelig. Derimod har, ved ethvert af disse Compasser, det Stykke, hvorpaa Rosen vandrer, en aldeles lignende Spids i begge Ender, og kan omstrues paa Foden. Spidsen er den lettest saarlige Deel af Compasjet, og det, der som oftest forarsager at Compasser ikke vandre eller vise rigtigt. Det er igjen det, hvorman lettest kan overbevise sig, og letteligen rette, naar man har Messingspids. Man kan føle det med Fingeren, naar Spidsen er strubbet, og med en Agath meget let slibe en Messingspids glat ved bestandig at dreie Koppen med Spidsen rundt, medens man sliber. Det vilde maaskee være rigtigt at medgive Skibene en saadan Agath, og lade Styrmændene, som skulde udgaae med et Skib, see det gøres hos Marinens Compasmager. Messingspidserne ere ikke fuldkommen spidse, men skulde være flæbne som en lille Halvfugle ovenpaa, da de ellers strax ville forslues. Messinget bør være saa haardt som muligt; det trufne Messing er haardere end det andet. Poulsen paastaar, at han har fundet en Composition, som er endnu haardere, og som er brugt til de sidste Compasser, men man har seet, Side 68, at de ikke have kunnet udholde den vistnok meget strenge Prøve, de have været underkastede ved Prøverne. Kobberingen eller, i de sidste Compasser, Kobberkoppene, bør være af fineste Kobber, smeddede og ikke støbt. Ved de første Compasser, som Smith & Hansen forfærdigede her efter det engelske, støbte de Kobberingen; men Rosen i disse Compasser satte sig kun i No igjen i en Tid, der var $\frac{1}{2}$ til $\frac{3}{4}$ Gang saa lang, som den i det engelske Compas. Regel-Compasserne vandre med en Tap i en Metalbøsning i en Pivot midt i Mathuset, det sidst forfærdigede i en Bund oppe i Mathuset, hvorved Pivot'en er bortfalden. Med en Metalpind igiennem Siden af Mathuset og Gaffelen sættes Compasjet fast til Styrring. Til

Regel-Compasserne hører Azimuth-Diopter og Kikkert med Peilstativ, i hvis ene Ende der er et Forstørrelsesglas til Afslæsning. Paa det sidste Compass er der sat et Rør med Forstørrelsesglas; Rørets nermeste Ende ligger under Kikkertens Oculair, og paa Midten af Peilstativet er et skaat Speil, hvorved Afslæsningen gøres meget let og tydelig. Prisma har jeg altid fundet besværligt og langsomt for Afslæsning tilføes. Azimuth- og Peil-Compasserne ere til at dreie i Bunden ligesom Regel-Compasset; de ere forsynede med Azimuth-Diopter; Kikkerten med sit Stativ ved Regel-Compasserne kunne ogsaa bruges med disse. Regel-Compasserne ere, ligesom Styre-Compasserne, oplyste fra oven med 2de sukkede Lamps, der med fuldkommen Letthed kunne aftages og bruges i pludseligt paakommende Tilfælde for Seilere.

Compasskasserne bryr ikke blot være limeede, men sammenstruede med Kobberstruer, da Limen opløser sig af Fugtighed ombord.

I England har man i de senere Aar gjort meget for at erholde gode Compasser. En Commission har i flere Aar været nedsat i denne Hensigt. Et Compass-Observatorium er bleven oprettet omtrent $\frac{1}{2}$ Miil Øst for Greenwich, under Bestyrelse af en Officier (Capitain Johnson) med en Medhjælper. Her blive Skibenes Compasser prøvede, og i Nærheden alle Orlogsmændene staaede rundt naar de ere færdige til at gaae tilføes, for, under Ledelse af Capitain Johnson og hans Medhjælper, at erfare Deviationen af Skibets „Standard Compass“. Et saadant „Standard Compass“ kender jeg ikke; men jeg har paa Søfort-Archivet seet og prøvet et Compass (192 B), sendt som Present af Admiral Beaufort for det danske, han efter Anmodning havde faaet tilsendt fra daværende Commandeur Zahrtmann, og jeg antager, at dette muligt er et rigere udstyret „Standard Compass“. Det er et Instrument, som i Fuldstændighed og Arbeidets Fuldenshed vistnok staaer meget høit. Det er et Styrecompass til at oplyses fra neden og et Peilcompass til at sætte paa en tregrenet Peilstol. Til Peiling hører en Cirkel med Alidade og dobbelt Nonius til at aflæse paa enkelte

Minuter. Alt Metal paa det er Kobber og meget massivt. Tvende Roser, hver i sin Kasse, høre til det. Den tungeste, som veier 3107 Gran = $12\frac{7}{16}$ Lod, har 12 Magneter, tynde som Knivsblade, satte paa Høikant i 4 Grupper med en Afstand af $1\frac{1}{2}$ til 2 To.; i de to midterste Grupper ere 4, i de 2 yderste — 2 Magneter i hver. I Midten af Rosen er Noget, der seer ud som slebet Metal, hvori Rosen vandrer. Der ere 2 Kobberspidser til Rosen, paa hvis Ender er sat en Rubin, sleben i Form af en Halvkugle. Den lettere Rose, der veier 1916 Gran = $7\frac{5}{8}$ Lod, har 8 lignende Magneter under sig i 4 Grupper, 2 i hver. Til den var i en Daase 4 Spidser af Kobber, med en lille Spids paa Enden, der seer ud som Staal, og er formodentlig „Iridium“ eller „native alloy“, det tungeste Metal, Bægtfyldt 23,6, haardere end Staal, og rustet ikke. (Det findes i Uralbjergene og de spanske Miner med Platin, og kommer i Handelen i smaa 1 Tomme lange Glasflasker af en Pennefjers Tykkelse, i Stykker ikke meget større end Knappenaalskoveder). I Midten af Rosen er en ud-sleben Rubin, hvori Spidsen vandrer. Jeg har prøvet disse Rosers Accuratesse, ved med Jern at trække Naalene fra Meridianen, og bemærke, om de igien satte sig paa Stregen, eller hvor langt derfra, og deres Høilighed, ved at trække Naalens Pol 90° fra Meridianen, og bemærke, hvor mange Svingninger og hvor lang Tid Rosen brugte for at sætte sig i Ro. Naalen blev afvejlende trukken mod V. og mod Ø., og, som altid, nøyagtig stillet paa Stregen før hver Prøve. Feilen, der viste sig, er, naar Nordenden af Naalen satte sig Øst for Stregen, givet Tegnet +, Vest for ÷, hvad der ibrigt er af ingen eller ringe Betydning.

Den tunge Rose satte sig, optrukken med Nordenden

	til 90°	til 1 Streg	Feil
mod B. med 11 Sving i 1 ^m 34 ^s , med 4 Sving i 0 ^m 24 ^s			+ 0° 40'
— D. — 11 — i 1 33, — 4 — i 0 22			— 0 50
— B., mindre optrukken,			+ 0 20
— D. — —			— 0 10
— B. — —			+ 0 30
— D. — —			— 0 30
— B. — —			+ 0 15
— D. — —			+ 1 0
— B. — —			+ 0 30
— D. — —			— 0 30
Medium			+ 0° 9'

men Medium, uden + og —, er 0° 31', 5, Maximum 1° 0' og Minimum 0° 10'. Den lettere Rose blev nu prøvet 10 Gange, hvoraf den de 4 Gange var optrukken til 90°. Den satte sig med 6 Slag i 55^s og fra 1 Streg med det sidste Slag. Men, da Uaccuratesen var saa stor, at den steg til 4° 10', og den mindste var 1° 30', formodede jeg, at noget Støv maaskee kunde have sat sig i Rørbilen. Jeg rensede den derfor saameget som muligt med en tilspidset Fyrepind, og erholdt derefter de nedenanførte noget bedre Resultater. For Sikkerheds Skyld foretog jeg den samme Rensning med Metallet i den tunge Rose, omendstviendt dette i Loupen saaes aldeles blankt. De 4 sidste af de ovenanførte Prøver for denne Rose ere foretagne efter Rensningen; men de give, som man seer, ingensunde større Accuratesse.

Den lettere Rose satte sig efter Rensningen, optrukken

	til 90°	til 1 Streg	Feil
mod B. med 6 Sving i 0 ^m 58 ^s , med sidste Sving			+ 0° 30'
— D. — 6 — i 0 58,			— 2 0
— B., mindre optrukken,			— 0 20
— D. — —			+ 1 0
— B. — —			+ 0 50
— D. — —			— 2 30
Medium			— 0° 25,

Medium uden $+$ og $\div$ $1^{\circ} 12'$, Maximum $2^{\circ} 30'$, og Minimum $0^{\circ} 20'$.

En anden Spids blev nu paasat, og Rosen satte sig da, optrukken

til 90°			til 1 Streg	Feil
mod B. med 8 Sving i $1^m 17^s$	} med 2 Sving i omtr. 12^s			$+ 0^{\circ} 15'$
— D. — 8 — i 1 17				— 0 30
— B. — 8 — i 1 19			Medium $1^m 19^s$. .	$+ 0 40$
— D. — 8 — i 1 24				$+ 0 10$
— B., mindre optrukken,				— 1 30
— D. — — —				$+ 0 10$
— B. — — —				$+ 0 20$
— D. — — —				— 2 0
— B. — — —				0 0
— D. — — —				— 0 45

Medium — $0^{\circ} 14's$

Medium, uden $+$ og $\div$, $0^{\circ} 38'$, Maximum $2^{\circ} 0'$, Minimum $0^{\circ} 0'$.

Den større Accuratesse, som den sidste Spids giver, seer man er opnaaet paa Rolighedens Beføstning. Begge Spidser vare efter et noie Skion de bedste af de 4.

Ingen af disse Prover afgive saa stor Accuratesse, som jeg har fordret af de Compasser, jeg har modtaget til Marinen; ethvert Compas, der havde en Afvigelse større end $\frac{1}{2}^{\circ}$, eller hvormed mindre Afvigelser forekom hyppigt, blev tilbagesendt. Heller ikke udvise Proverne med det engelske Compas, at Roserne, naaget deres ubyre Lyngde, besidde saa stor Rolighed som de 2 Compasser, Regelcompasset og Nr. 16, see Side 66; kun ved den lettere Rose med den første Spids er Roligheden omtrent den samme, men da ogsaa med en betydelig Uneaagthighed, indtil $2^{\circ} 30'$.

Jeg skal prøve paa at analysere Grundene for Uneaagtheden af saa svære Roser som de engelske. Man har først forskaffet sig en stor magnetisk Kraft ved de mange Magneter under Rosen; thi

denne Kraft forholder sig som Overfladerne, og ikke som Tyngden eller Indholdet. Ved et Forsøg, jeg for flere Aar siden gjorde, satte jeg under en Rose 8 cylindriske Naale af samme Vægt som de 2, der ellers almindeligt brugtes. Denne Rose gjorde, optrukken 1 Streg, 15 Svingninger i $1^m 40^s$ for at sætte sig i Ro, hvorefter de med 2 Naale gjorde 8—10 Svingninger i en Tid af 53^s til $1^m 15^s$. Med denne stærke magnetiske Kraft vilde Kompasets blive for levende, og Rosen maatte derfor være svær; man har seet ved Prøverne, anførte Side 65, at Willey's Rose, der var fuldkommen dobbelt saa svær som Rosen med de 2 cylindriske Naale, satte sig i Ro i en Messingdaase i mindre end den halve Tid af den, den sidste Rose brugte. Til at bære saa svære Roser vare imidlertid hverken Messing- eller Staalspids anvendelig, og man brugte derfor en Spids af Iridium, og en Rubin istedetfor Agathen. Uagtet nu herved var gjort meget for at formindske Frictionen, er dog ved Trykket af en saa svær Rose en saa stor Friction tilbage, at Magnetkraften ikke fuldkommen kan overvinde denne og Rosens store Inertie. Paa dette Punct var det imidlertid vistnok rigtigt, thi man havde rundet Møilighed ved at give Afkald paa noget af Accuratesen, og man var gaaet et meget betydeligt Skridt fremad til at erholde Næiagtighed, ved Anvendelse af Iridium og Rubin. Men, efterat Kobberets standsende Kraft paa Magnetnaalen var bekendt og anvendt, anser jeg Tilfældet at være anderledes. Saavidt jeg kan domme, efter den vistnok ikke store Erfaring, jeg har, standser Kobberet enhver Magnetnaal, lille eller stor, i den samme Tid, naar Kobberets Masse staaer i lige Forhold til den magnetiske Kraft, og alle andre Betingelser ellers ere lige. Naar det endvidere af de Forsøg, jeg har anført, synes at vise sig, at Roser med flere Naale under ikke have kunnet naae den Møilighed som de med een Naal,*) saa forekommer det mig aaben-

*) Om dette hidrører fra, at Kobberets standsende Kraft virker i forskjellig Retning ved Naalenes forskellige Stillinger, eller det alene

bart, at der ikke lenger er nogen Grund tilstede for at bruge svære Roser med flere Naale, da man, med lette Roser med een Naal, kan erholde fuldkommen saa megen Rolighed og en større Noiaagtighed. Det Eneste, jeg nu skulde ønske for vore Compasser, er Spidsen med Iridium, da den Composition, som Poulsen har brugt, ikke har viist sig tilstrækkelig haard til at udholde den vistnok meget strenge Prøve, som Spidsen i Compasser er udsat for ved Moning i Fartøier. Capitain Muxoll formener, at man maaſtee kunde borttage Virkningen paa Compasset af Rystelsen ved Moning ved at give Baadscompasser en Bund af Gummielasticum. Rubin, iſedelfor Agarb, vilde jo vistnok formere Noiaagtigheden ved at formindſte Frictionen, men det gjør Compasset endeel dyrere, og jeg antager ikke Rubinen nødvendig, naar man ikke gaaer til tungere Roser.

Til Slutning ſkal jeg angive nogle ſaa Forſigtighedsregler for ikke at beſtadige Compasset, ſom det altsaa vil være i d'Herres Skibsofficiers Interesſe at ſee iagttagne.

Intet Compaſs bør flyttes, hverken fra eller til Land eller ombord, eller blive ſtaaende, naar det ikke bruges, — uden at Roſen er taget eller løftet af Pinden. En Officier ombord bør have Tilſyn med Compasserne, ligeſom med Scubrene, og han bør ikke alene modtage dem fra Værftet, men ogſaa igjen aflevere dem og paaſee deres forſvarlige Transport. Flere Compasser ere blevene be-
dærvede ved Transporten til Aflevering, iblandt andet ved at Olen er glemt at heldes af Lamperne, hvorved Roſen er bleven aldeles ødelagt. Ombord bør Compasserne ikke ſtaa imellem andet Gods, men i et Skab, hvor de kunne blive ſtaaende uden at behøve at flyttes for at man kan komme til andet Lvi. Ved Brugten af dem kan, foruden Ujevnhed paa Spidsen, ſom jeg har omtalt, ogſaa Støv, ſom har ſat ſig i Agathen, og ſom kan borttages med en ſpids Fyrre-

hidrorer fra den ſtorre magnetiſke Kraft, der er ſtaffet tilveie ved flere Naale, og ſom ſkal ſtandſes, tør jeg ikke afgjøre, omendſtioudt jeg antager den forſt anførte Grund at være Marſagen.

pind, eller endog et lidet Fug, der har sat sig paa Kanten af Rosen, være Marsag til daarlig Vandring og Viisning. Det er nyttigt at man erindrer dette, og tillige at man i det førstnævnte Tilfælde ved Afstrenuening har en anden god Spids.

Kjøbenhavn i Decbr. 1851.

J. Seidelin.

Vor Flaade-Styrke.

Der er i den senere Tid bleven skrevet saameget og af saa For-
 skjellige for Bibeholdelsen af Linieskibe i vort Forsvar, at det vel
 maa antages, at Alt hvad der kan siges til Fordeel derfor er ble-
 ven fremført: Flere af de ærede Linieskibsforvarere ere ogsaa komne
 til det Resultat, at Nødvendigheden af dette Systems Bedlignels-
 delse er saa soleklar, at hver Tvivl i saa Henseende maa ophøre.
 Dette er imidlertid ikke det almindelige Resultat, og man tør for-
 sikre, at Tvivlen er tilstede ligesaagodt nu som før, og det ved Si-
 den af en fast, urokelig Overbeviisning om Nødvendigheden af det Mod-
 satte. Det forekommer mig derfor, at der maa være Noget, som
 Kæmperne for Sagen ei have oplyst, et Noget som man, maaskee som
 Følge af Mangel paa Local- og Fagkundskab, ikke ret kan forklare
 sig hvad er. Det kunde derfor maaskee være af Interesse at drage
 dette Noget frem fra Baggrunden, og underkaste det en næiere
 Drøftelse.

Den meget ærede Herr Kammerherre, Commandeur Steen-
 Bille, der allerede har et smukt Navn i vore Annaler, baade som
 Jordomsfeiler og som Commanderende for Flaade-Afdelinger under
 Krigen, indtager iblandt Linieskibsforvarerne den første Plads, og
 det ikke paa Grund af Ancienniteten, men fordi han skriver lige
 saa raskest som han seiler. Hans sidste Artikel i Berlingske Tidende
 Nr. 247—248 har især interesseret mig, og jeg maa indrømme

Nigtigheden af Alt hvad han deri har fremsført, men — det Noget, som jeg har tilladt mig at sige, man overalt savner, mangler ogsaa her; i en af hans tidligere Artikler er han vel lige ved at komme ind derpaa, men gjør kun et Forsøg paa at sonderhugge den gordiske Knude, der maatte mislykkes, da han ikke er rustet med Alexanders Sværd. Jeg sigter naturligviis her til Commandeurens fortrivlede Angreb paa en stor stærk fjendtlig Flaade, med en Armee ombord, enten i Flaaden selv eller i en dermed følgende Transportflaade, thi jeg antager, at dersom f. Ex. Russerne eller Englænderne (de sidste kiende vi jo fra før) vilde indlade sig paa et saadant Foretagende, da vilde de komme med saa tilstrækkelig Overmagt, at Admiralen for den lille danske Flaade vilde gjøre rigtigst i, strax ved Angrebets Begyndelse, at „svøbe sig i sit Flag og være klar til at døe.“

Rusland og England ere de to store Sømagter, hvorpaa vore Flaadekæmpere have Opmærksomheden henvendt, og det er naturligt nok, da Danmark ligger midt imellem begge disse Lande; men de ærede Herrer glemme, i deres Iver for at alliere os med England, at vi maaskee allerede ere halvt engagerede til næste Dands af — Rusland.

Keiseren af Rusland, Europas Politimester, vilde neppe finde sig i en Alliance mellem England og Danmark; — ikke fordi vi med 4 mindre Linieskibe vilde give noget Plus til Englands Vælde paa Sien, men paa Grund af, at vort Lands Beliggenhed er, for Rusland, saafremt det factisk vil være en mægtig Søstat i Europa, af ganske anden Betydning end for England. Jeg veed meget vel, at der ere Mange, deriblandt de danske Skandinaver, som ikke sympathisere videre med Rusland, men Keiser Nicolaus, Nutidens kloge og kraftigste Regent, behøver blot at sige: „Jeg er selv Skandinav“; — og han er det.

Jeg skal tale tydeligere:

Skandinavismen, der nærmest skylder Nordens Digterkonges Dehønschläger sin Tilværelse, tilsigter vistnok, foruden en aandelig Sammenknytelse imellem de nordiske Nationer, ogsaa noget Materielt:

et politisk Forbund maaskee. Scandinavismen omfatter Danmark, Sverrig, Norge, Finland, Island og Færøerne, og den aandelige skandinaviske Sammenknytelse omslynger Indbyggerne i alle disse Lande. Tænker man sig nu Muligheden af, at en saadan aandelig Sammenknytelse skulde overgaae til en materiel, vilde jo deraf udkomme et Forbund omtrent som det tydske, hvori Keiseren af Rusland, som Hersker over Finland vilde blive Medlem, paa samme Maade som Kongen af Danmark, som Hertug af Holsten, er Medlem af det tydske „Bund“; men med den Forstiel, at Keiserens Stemme vilde være saa mange Gange vægtigere i hiint Forbund end Kongen af Danmarks i dette, som Rusland er relativt vægtigere end Danmark. Vilde vi derfor vende Diet mod den maritime Stormagt mod Vesten, og ved Alliance med denne søge den Støtte, som et lille Rige kan behøve under de europæiske Nationalitetsskampe, da seer jeg ikke rettere, end at vi maatte løsrive det aandelige Baand, der allerede knytter Danmark til det øvrige Skandinavien, og dersom vi ikke kunde eller ikke vilde dette, maatte vi finde i Consequencerne af de Sympathier, vi selv have fremmanet: en forestaaende nyere Forbindelse med de øvrige skandinaviske Riger — Rusland med iberegnet. Det danske Folk, maa altsaa i Fremtiden have Blikket vendt mod Nord og Øst — ikke mod Vest.

Tænke vi os nu, at en Krig opstod imellem Rusland, Sverrig, Danmark og Norge paa den ene Side, England paa den anden; hvad vilde saa efter Rimelighed skee? — Et Slags Decapitulation af Begivenhederne i den tidligere Deel af dette Aarhundrede, hvis Krigen begyndte om Vinteren eller om Foraaret; thi den engelske Flaade vilde naturligviis være hos os, før den russiske kunde træde op og komme os til Hjælp, saa at vi rimeligviis ikke vilde faae meer Nytte af de 4 reglementerede Linieskibe, end vi havde af „Prinds Christian“ i 1808. Men en Alliance paa den Maade kunde hverken convenere Rusland eller Danmark, og der maatte derfor iforveien tages saadanne Forholdsregler, at den russiske

Vinter ei blev mere Englands Bundsforbandle, end den russiske Flaade Danmarks.

Rusland og Danmark passe egentlig godt sammen i en maritim Alliance, thi Rusland har hvad Danmark — selv med sine „4 Linieskibe“ — mangler: store Skibe og Penge, og Danmark igjen hvad Rusland behøver: dygtige Søfolk, som denne Magt, al Møie og Dressur uagtet, ikke kan skaffe sig, da den ingen syn-derlig activ Handel har, og altsaa ei besidder det Middel hvorved de dannes: en Handelsmarine.

For altsaa, under et eventuelt muligt Angreb fra Vesten, ei at hindres i at give sine Allierede betids Hjælp, maatte Rusland have en betydelig Flaade-Division liggende i Norge eller i Danmark om Vinteren, og det forekommer mig da at være rimeligt, at den kunde bemannes med Folk fra Scandinavien, hvorved Rejsen af Rusland igjen vilde opnaae, at han fik Skibene bemandede med dygtige Folk, hvilket atter kunde have en gavnlig Indflydelse paa hans Flaade hjemme, naar den om Sommeren kom til at manœvrere sammen med hiin Afdeling.

Denne Phantasi-Alliance, som i det Mindste vel har ligesaa meget for sig, som en chimæriske Alliance med England, ville vore Linieskibsforvarere vel sagtens regne sig til Indtægt, men det kunne de med Rette ikke, da Ideen ikke er andet end den tydske Admiralskabs Idee overført paa et nordisk Forbund, hvor enhver Deeltager giver det til der bedst convenerer: Rusland — Skibe, og de andre 3 Riger — Folk.

Vil Danmark ikke slutte sig til nogen af de store Sømagter; — hvad skulle vi saa med 4 Linieskibe, da hver enkelt af disse Sømagter ganske har det i sin Magt at overbyde os saameget, at disse 4 Linieskibe blive for Intet at regne, — uden med Hensyn til Omkostningerne, — og at bestride disse for at agere en stor Sømagts velkomne Allierede i et for den beleiligt Dieblis, er en for dyr betalt Ære, da det dog ikke er de „4 Linieskibe“, men vel vor Beliggenhed, som gjør os til en velkommen Allieret. Den Sømagt, som kommer først til Sund og Belte med 20—30 Linieskibe, er Herre

over det danske Farband. Vor Flåde Sverrig vil have Linieskibe, fordi Danmark holder dem, og vi — maaskee fordi Sverrig har dem.

De store Sømagter behøver vel Danmark ikke at frygte, da den Eneste neppe vil unde den Anden nogen dansk Stump; men derimod kunde det nok være, at vi handlede rigtigt, naar vi holdt et vaagent Øie med den lille Sømagt Tydskland, da den søger at tirke os til sig og at faae os tommeviis, og det er vist meget farligt for saa godtroende Folk som os Danske. Rigtignok har Tydskland, og navnlig Preussen erfaret, at dette ikke lader sig gjøre, (om Tydskernes politiske Epidemidighed, er her ikke Tale), uden med en klæffelig Sømagt, men netop derfor bestræber man sig der ogsaa for at faae hvad man mangler, og paa disse vi ikke paa tide, bliver senere forældet; thi — det er ikke nok, at vi som 2 Aar siden kunde overbyde Tydskland, vi maae vedblive at kunne gjøre det.

Jeg veed rigtignok, at der ere Mange, som smile selvtilfredse, naar man taler om „Tydsklands Flåde“; men de ærede Emilere skulde dog ikke overse, at Tydskerne tage deres Flåde-Affairer meget alvorligt, og at de tænke som saa: „lee I kun; men medens Ederes Flåde ligger svinebunden og bliver gammel i Hovedstadens Havn, anskaffe vi nye Krigsskibe, og øve dermed vor unge Marine, saa at vi om nogle Aar ville faae at see, hvem der leer sidst og bedst.“ Wiener man, at Tydskland ingen Havne har, da feiler man, thi det har Havne nok, om end for Tiden ingen som er stillet til at optage Linieskibe; men derfor kan det alligevel faae en Marine, og en Marine, der kan blive vores meget overlegen, naar det har Midlet dertil: „Penge“.

Er det nu altsaa af yderste Vigtighed for Danmark, maaskee en Livsfag — vedblivende at være Tydskland overlegen paa Søen, og vi vide, at dette endnu kun kan holde en Flåde af Sregatter, mindre Skibe og Dampskibe, hvad vil da være rigtigst for os, enten, at sætte Capitaler i Bygning og Vedligeholdelse af Linieskibe, som vi i den nærmeste Fremtid ikke behøve imod Tydskerne,

lade det store paa andre meer hensigtsmæssige Skibe, og -- af Mangel paa de nødvendige Fonds, lade den personelle Deel af vor Marine uden den fornødne Øvelse, eller, at ophøre med at bygge Linieskibe, og derimod tilvejebringe en Sømagt af mindre, men kraftige Skibe, der har Supremati over Tydsflernes i materiel Henseende, og dertil et Personelle, som Landet lader tilflyde den Øvelse, der ene og alene kan give tilstrækkelig Sømands- og Søkrigsdygtighed, den Øvelse, som ene formaaer at bibringe en Marine den sande moralske Styrke, og hvis Undladelse gjør en Sømagt til en Uting. Fire Linieskibe for Danmark er enten for faa, eller fire for mange, og — Dette er det Noget, vi have savnet i alle de Artikler, der ere skrevne til Fordeel for Linieskibe-Systemet.

Den danske Marine lever i sin Fortid, derfor kan den ikke opgive Tanken om en storartet Flaade, der har bragt den og Fædrelandet Hæder. Til Tanken om Fortid, knytter sig Tanken om den gamle Skole, hvorfra Fortidens Hædersmænd udgik; men denne Skole er gammel, siger den unge Marine, thi den satte kun Priis paa Sømands- og Søkrigsdygtighed. Ja, gammel er den som Marinens gamle Hæder, der skylder hine to Egenskaber sin Tilværelse, men om den er for gammel, det er en Opgave som den nyere Skole maa løse -- om den kan.

Sømands- og Søkrigsdygtighed bliver derfor endnu Det, man fornemmelig maa søge hos vor Marine- Personelle, og skulde tilstrækkelig Erhvervelse af disse Egenskaber ogsaa bringe det til at store paa andre, saa maa man finde sig deri, og trøste sig med, at Det, som har skaffet den danske Marine en hæderlig Fortid, ogsaa vil bidrage til at bringe den Hæder i Fremtiden.

1ste Januar 1852.

K. X.

Om Skibschefers Stilling til Constructions- og Reglerings-Commissionen.

Motto: Concordia firmat.

Enighed styrker, Uenighed svækker, i Statsstyrelsen, som i de underordnede Administrationsgrene, i Staten, som i dens enkelte Samfund, især i saadanne, hvor forskellige Kræfter skulle anvendes og ad særskilte Veie arbejde til det samme Maal. En Bestræbelse efter at forene disse Kræfter, saa at de virke til det fælleds Viemod, Statens Gavn, og forhindre Rivning imellem dem, bør derfor vist neppe betragtes med Ligegyldighed.

Vi nære derfor den Tro, at det mulig i Tiden kan have gavnlige Følger, at henlede Opmærksomheden paa Skibschefernes Stilling til Constructions- og Reglerings-Commissionen, med Hensyn til det Hverv der er overdraget denne Commission, at afgive Betænkning til Sretatens Bestyrelse over den General-Rapport, en Skibschef, efter et endt Tøgt, har at indsende om det Skib hvoraaf Commandoen har været ham betroet: vi ere af den Formening at Maaden, hvorpaa dette Hverv udføres, ikke alene ofte forbindrer det Nyttiges Fremme, men indeholder tillige Spiren til Uenighed mellem Marinens Fagmænd og Skibscheferne, imellem hvilke det netop maa være af Bigtighed at der hersker en god Forstaaelse og behørig Berelvirkning.

For at begrunde denne vor Paastand vil det blive nødvendigt at omhandle Sagen lidt omstændeligt, vi maae derfor gjøre Undskyldning for de Læsere, der maatte interessere sig for den, om vor Fremstilling skulde forekomme trættende.

I Søkrigs-Artikels Brevet § 195 er det befalet en Skibschef, efter et endt Tøgt at indgive Betænkning om det Skib hvoraaf Commandoen har været ham betroet, — dette Bud er overgaaet i de nye Instructioner for Skibschefen, hvor der i § 195 befales:

„Fire Uger efter at Commandoen er strøget, skal han til

„Marineministeriet have indsendt sin Rapport om Skibets Egenskaber som Seiler, Søskib og Batailleeskib; om dets Tilstand, saavel i det Hele som i enkelte Dele, samt om hvad han af gavnlig Forandringer eller nye Indretninger ved Skibet kan have at foreslaae.“

Hensigten med dette Lovbud er saaledes ikke alene den, at tilveiebringe Kundskab om Skibets Egenskaber og Tilstand efter Togtet, men tillige den, at benytte Leiligheden, dette maatte frembyde, til at bevirke Forbedringer paa Sømandskabets, Søartilleriets og de øvrige Fags Gebet, idet Lovbudet, ved Siden af en absolut Befaling, indeholder en Opfordring til Skibschefen om at fremkomme med Forslag til Forandringer, som han maatte ansee for gavnlige. Den Skibschef, som, uden derved at paadrage Staten uforjvarlige Udgifter, benytter enhver Leilighed til ved practiske Forsøg og Prøver at komme til Kundskab om Skibets og dets enkelte Deles Fuldkommenheder og Mangler, og ved Togtets Ende indberetter de Slutninger han heraf troer at kunne ulede, med Hensyn saavel til det enkelte Skib som til Krigsskibe ialmindelighed, antage vi derfor kun at have opfyldt sin Pligt og bandlet i Lovens Mand.

Medfører Togtet, at Skibschefen, ved Besøg paa fremmede Orlogsbærster eller ved Samfærdsel med andre Nationers Krigsskibe, faaer Leilighed til at blive bekendt med en eller anden, for ham, ny Invention i Faget, som han anseer for nyttig, da antage vi, ham bør være tilladt (om han ikke er forpligtet til) derpaa at henvende Opmærksomheden, og ansee vi General = Rapporten for et dertil passende Sted.

Da mange Spørgsmaal paa Orlogskabets og Sømandskabets Gebet ikke lade sig afgjøre paa den theoretiske Bei, men kun ved en skarpsindig Drøftelse af de Resultater der erholdes ved practiske Prøver, saa formene vi, at det Udbytte, en Rapport i den Henseende afgiver, fornemmelig maa bestemme dens Værd; vi antage derfor og at Skibschefen bør skrive den ombord, eller i det Mindste ved Togtets Ende være fuldkommen enig med sig selv om hvad

han vil skrive. At vente indtil Skibet er oplagt for at indsamle yderligere Oplysninger og begrunde sin Dom, deels paa egne Erfaringer, deels paa Meninger hentede udenfor Skibet, for at kunne levere et mere fuldstændigt Arbeide, maae vi ansee for urigtigt og stridende mod Lovbudets Aand, da det er hans og ikke Andres Dom der forlanges. Det er en Selvfølge at vi herfra undtage den Veiledning, han, inden han tælder sin Dom, kan finde ombord ved at høre Underordnedes Mening. Udarbejdelsen af Rapporten ombord medfører desuden den store Fordeel, at Chefen da almindelig har det i sin Magt, ved yderligere Prover og Forsøg at see sin Dom stadfæstet, hvis der nemlig maatte opstaae Tvivl hos ham, naar han sammenholder de forskellige Bemærkninger, han Tid efter anden har nedskrevet paa Togtet som Materialier til Rapporten.

Ligesom vi have givet den Pligt, Lovbudet paalægger Skibschefen, en temmelig vid Udstrækning, saaledes troe vi og at det bjæmler ham Det til, frit og uforbeholdent at udtale sin Mening saavel om Skibet, som om dets enkelte Dele og Indretninger. Vi ansee ham endvidere berettiget til at vente, at man ved Bedømmelsen af hans Arbeide erindrer, at han ikke skriver fordi han vil, men fordi han skal.

Den Betydning selv det tilsyneladende mindre Vigtige ofte faaer i et Skib, kan vel føre med sig, at en Skibschef let kommer til at udtale sig temmelig stærkt baade med Hensyn til Røes og Dadel; ligeledes kan den Gensomhed, og Alvor, hvorunder han almindeligen lever ombord, i Forening med den daglige Bane, mundtlig at udtrykke sig kort og bestemt, have væsentlig Indflydelse paa Rapportens Tone. Men da der kun handles om en Bedømmelse af materielle Ting, da det er en almindelig vedtagen Form for Rapportstil, at udtrykke sig kort, da der ialmindelighed indrømmes enhver Stand et Slags Ret til at udtrykke sig paa en eiendommelig Maade, og man altsaa neppe kan fordrø at en Comand skal skrive om nautiske Sager med en ængstelig Forsigtighed: saa skulde man ikke antage, at en maaskee vel stærkt udtalt Dadel eller et mindre heldigt valgt Udtryk i en saadan Rapport, kunde give en

Forjamling af Søofficierer, som det er overdraget at bedømme denne, nogen grundet Anledning til Forargelse.

Utrer Forargelsen sig nu desuagtet, da tro vi dens Grund maa søges dybere end i Rapportens Form, og navnlig deri, at Constructions- og Reglerings-Commissionen, der, som et Slags Ret, er sat til at bedømme Skibsschefernes General-Rapport, savner den væsentlige Betingelse for en Rets Sammensætning: at bestaae af upillige Mænd.

Vi skulle søge at forklare denne Paastand.

Søetatens Constructions- og Reglerings-Commission har blandt sine øvrige Functioner som Administrationens consultative Raad i tekniske Sager, ogsaa det Hverv, at bedømme Tegninger til nye Skibe, giennemgaae Reglementer for Skibenes Personelle og Materielle i disses forskellige Grene, m. m. Det udrustede Krigsskib bliver saaledes ikke alene i dets Heelhed, men selv i den mindste Detail, et Værk, der har været underkastet denne Commissions Undersøgelse og Bedømmelse, og ihvorvel Administrationen naturligviis har det i sin Magt at foretage Forandringer i de Bestemmelser, Commissionen maatte have foreslaaet, saa er Saadant hidtil skeet saa sjældent, at man maa ansaae det særdegt udrustede Skib, naar dette ikke er gammelt, som et Værk Commissionen har erkiendt at være godt. Den Lov derfor, som paabyder en Skibschef, efter et endt Togt, at indgive Rapport om det Skib han har commanderet, giver ham det saaledes til Pligt at kritisere Commissionens Arbejde. Stiller Forholdet ham saaledes til Commissionen i dens Heelhed, da er han endmere saaledes stillet til dem af dens Medlemmer der foreslaaer de specielle Fag, inden hvis Grændser hans Kritik især maa falde, nemlig Fabrikmesteren, for hvad der angaaer Skibets Skrog, Reisning, Aftørringer m. m.; Chefen for Maskin-corpsen, for Dampmaskiner, Pomper, m. m.; Tøimesteren, for Artilleriet, Haandarmatur, Sprøite- og Lanternebæsen, m. m.; Tækkelmesteren, for Tækkelage, Ankere, Louge, Kiæder, m. m. Disse Mænd, der specielt tage til Indrægt enhver Noes, Skibschefen i

sin Rapport udtaler angaaende Gienstande hørende under deres respective Fag, især naar disse ere af deres egen Invention, blive i samme Forhold hans naturlige Modstandere hober sig han datter Noget, og ere derfor saa langt fra at kunne ansees som ubillige Dommere, at vi, tvertimod, maae betragte dem baade som Part og Dommer i deres egen Sag.

Constructions- og Reglerings-Commissionens Bedømmelse af en General-Rapport foregaaer almindelig alene i Stuen, i Mod-sætning til den Fremgangsmaade der ellers sædvanligen bruges i Verden, naar en Commission skal afgive Betænkning om materielle Gienstandes Besserenhed, Form og Indretning, nemlig at tage Tingene i Omsyn, for, ved Hjælp af Synet, praktisk Sands og Prøver, at komme til den rette Kundskab. Henseer man hertil, saa vil det erkendes, at de nævnte Fagmænd, hver i sit særskilte Fag, foruden i de fleste Tilfælde at være Skibschefens naturlige Modstandere, tillige ere dem af hans Dommere, hvis Mening ialmindelighed vil gjøre Udslaget i Commissionen: en naturlig Følge ikke alene af at Dommen affiges i Stuen istedetfor i Skibet, men hvilket ogsaa er begrundet i Commissionens Sammensætning.

Gaae vi nemlig ud fra den Forudsætning, at General-Rapporten ialmindelighed vil holde sig paa det praktiske Orlogskabs og Sømandskabs Gebet, saa tør man vel antage, at Fagmændene i Commissionen *) kun ville tiltroe sig Ret til en afgjørende Mening om dem af de omhandlede Spørgsmaal, som høre under deres respective Fag, — med mindre de ere i Besiddelse af en sjelden alsidig Dygtighed eller ubegrændset Selvtilid. Efter at have gjort 1 hvi 2 Sotoure som subaltern Officier, have de ialmindelighed i en ung Alder ophørt at fare tilsøs, for at uddanne sig til det Specielle, og have senere i det Høieste kun gjort en eller anden

*) Da Taffelmester-Posten aldeles ikke kræver særegne theoretiske Kundskaber, hvilke fordres af de 3 andre Fagmænd, saa kan han kun for saavidt henregnes til disse, som han temporair forestaaer et Fag.

lille Promenade paa Søen, og kunne saaledes ei være i Besiddelse af Sømands Erfaring, der er et Product af naturlige Evner, behørig Forkundskab, Opmærksomhed, Fart og Ansvar paa Søen. Ligesom Fagmanden vil føle sig berettiget til en afgjørende Stemme i de Sager, der directe vedkomme hans Fag, vil han ogsaa respektere den samme Berettigelse for sine Colleger, og vi tro derfor ikke at slutte for dristigt naar vi antage, at et Forslag af en Skibschef, der ikke finder vedkommende Fagmands Bisald, ei heller ialmindelighed kan vente at finde Medhold hos de andre Fagmænd. At de øvrige af Holmens Embedsmænd, der have Sæde i Commissionen, ogsaa i saadant Tilfælde ville tage Parti mod Skibschefen er sandsynligt, da de ikke alene, efter i nogen Tid at have været i saadanne Poster, opgive Sofart, og derfor ei kunne ventes at have megen Interesse for Forandringer i Skibs-Installationen, men tillige fordi de i deres Embedsstilling, hvoraf strengt Tilsyn med Deconomi i Detaillen er en væsentlig Deel, have en særlig Opfordring til at modsætte sig saadanne, paa Grund af at de ofte medføre Bekostninger. *) Da Holmens Embedsmænd udgiøre Com-

*) For ikke at give Anledning til Misforstaaelse, skal vi allerede her bemærke, at det ingenlunde kan være vor Mening, at et Forslag af en Skibschef som af Constructions-Commissionen maatte blive anseet for gavnligt, derfor strax skal kunne giøre Forbring paa at bringes i Udførelse, da dette efter vor Formening bør være betinget af betd Nytte i Forhold til Bekostningen ved Forandringen. Vi have allfor megen Agtelse for Deconomi i Administrationen af Statens Midler til at vi ubetinget kunne underordne Bekostning for Nytte, og naar vi derfor stundom have seet kostbare Forandringer foretages i ældre Skibe, da ere vi saalangt fra altid at have kunnet billige saadanne Foretagender, at vi endog skal ansee det for gavnligt, om Constructions-Commissionen i sin Betænkning strax deelte Forslag fra Skibschefer, der medføre nogen betydelig Bekostning i Penge, Materialier eller Arbeid, i 3 Afdelinger, nemlig:

- 1) a. anbefalelige til at iværksættes strax, begrundet i Forslagets store Nytte;
- b. anbefalelige til at udføres ved nye Skibes Bygning, nye Udstaffelser og ved ældre Skibes Reparation;
- 2) forkastelige.

missionens Majoritet, tro vi saaledes, med Hensyn til denge at have beviist vor Paastand: at Commissionen savner den væsentlige Betingelse for en Rets Sammensætning — at bestaae af uvillige Mænd.

Vi ville endnu kun betragte, hvorvidt de øvrige af Commissionens Medlemmer, der udgjøre en Minoritet, kunne ansees at danne en Modvægt af tilstrækkelig Betydning. Foruden Præsæs, er deres Antal høist 3, valgte af Administrationen blandt Marinens færende Officierer, hvilke Valg hidtil have været gjældende omtrent for Livstid; vi skulle ansee det ønskeligere om de valgtes paa visse Aar, f. Ex. paa 6, hvorved der oftere kom nyt Blod ind i Commissionen og tillige vandtes, at Administrationen da lettere fandt Medlemmer, der ikke alene kunde siges at have faret, men tillige at være i Mænde. Da disse Mænd maae ansees som Repræsentanter for practisk Sømandskab i Commissionen, skulde det synes, at deres Stemme ved Bedømmelsen af General-Rapporterne burde have megen Vægt. For at de kunne danne et Slags Opposition mod Fagmændene ved Afgjørelsen af Sager, hvori disse saa directe ere Skibschefernes Modstandere, vil det derfor være en absolut Nødvendighed, at de, foruden Sømands Erfaring og udbredte practiske Indsigter i Orlogskabets og Sømandskabets forskellige Grene, besidde en selvstændig Character for at kunne værne om Practikens Ret til at blive hørt ligeoverfor Theorien, idet deres paa Havet hentede Erfaring vil have lært dem, at practiske Beviser, i de fleste Tilfælde, kun lade sig finde giennem udstrakte Forsøg og Manges Erfaringer.

Lader os antage, at disse Mænd ere i Besiddelse af de nævnte Egenskaber, lader os antage, at de altid have for Øie, at Ansættelse i denne Ret, idet den ialmindelighed maa ansees som et Beviis paa Administrationens Tillid, tillige paalægger dem den moralske Forpligtelse, at værne om deres færende Kammeraters Ndkomst til en billig og retfærdig Dom, ligeoverfor Mænd, der, ifølge Forholdene, hvis de lide af Omfindtlighed eller nære Tro om egen Ufeilbarlighed, ville betragte enhver Kritik som et personligt Angreb, —

lader os antage, at de ikke alene føle det Gavnliges i at vedligeholde Værelsvirkning mellem Commissionen og den færende Deel af Marinen, men tillige erkiende, at Ingen bør saa ubetinget have Tillid til sin Dom i Sager angaaende practisk Sømandskab, at han jo stundom kan trænge til at oplyses ved andre practiske Folks Erfaringer, — lader os antage alt Dette: det vilde dog neppe lykkes dem at sætte en Skibschefs Forslag, som de bifaldt, igiennem i Commissionen, naar det misbagede den vedkommende Fagmand. Denne har, som antydet, ikke alene ialmindelighed Majoriteten for sig, men tillige en betydelig Støtte for sin Mening i de bestaaende Neglementer og Bestemmelser, hvis Feil og Mangler det som oftest vil falde den færende Officer vanskeligt at bevise under Forhandlingerne i Stuen, da han, mod Fagmandens Protokoller, Neglementer og Citater, kun har at appellere til Commissionens Tillid til hans, paa egen og Andres Erfaring, begrundede Mening om Sagen.

Vi tro saaledes tilstrækkelig at have godtgjort, hvor liden Sandsynlighed der er for, at det vil lykkes en Skibschef at sætte et Forslag til en Forandring igiennem i Commissionen, naar det ikke er saa heldigt at behage vedkommende Fagmand. Indeholdes heri kun en ringe Opmuntring for en Skibschef til at fremkomme med Forslag til Forbedringer, da har en anden Omstændighed, indtil for kort siden, endog kunnet virke affrækkende. Commissionen var nemlig, indtil i Februar 1851, i Ordets egentlige Forstand, en hemmelig Ret, som det var uhyggeligt at have med at gjøre, da dens Forhandlinger og Domme forbleve dens egne og Administrationens Hemmeligheder. Kun i saa Tilfælde gjordes Undtagelse herfra, ved at i „Archiv for Soverænet“ fandtes indført Beretninger fra enkelte navngivne Skibschefer om Forslag, der vare antagne af Administrationen. Pluraliteten af Skibschefer, der kunde interessere sig for deres Forslags Efterskæbne, vare henviste til, ved fremtidige Udrustninger, at lægge Mærke til, hvorvidt man havde taget dem tilfølg. Ved ad denne Vej at søge Oplysning, kom Skibschefer som oftest til den Slutning, at deres Forslag vare forkastede. Heri bleve de ofte

end mere bestyrkede, ved at komme ombord i det Skib, hvoraf de tidligere havde haft Commando, naar det paany var udrustet, da de ialmindelighed fandt selv smaa Forandringer, af aldeles practisk Natur, som de havde ladet udføre ombord paa det foregaaende Togt, omtalt i Rapporten, og igiennem Prøver og Erfaring erholdt fuld Overbeviisning om Nytten af, forkaastede, og det Eldre, som de havde fundet slet eller mindre godt, igien optaget. Den totale Mangel af Bærelsvirkning, som saaledes fandt Sted mellem Commissionen og Pluraliteten af de færende Skibschefer, maatte derfor hos disse næsten aldeles tilintetgjøre Haabet om at kunne giøre Nytte ved Forslag til Forandringer, hvoraf fulgte, at enkelte erfarne Mænd endog have indskrænket sig til i deres General-Rapport kun at afgive Dom om Skibets Egenskaber, — hvorved mangen nyttig practisk Erfaring kan være gaaet tabt.

Det maa derfor i hei Grad billiges, at Constructions-Commissionens Majoritet endelig har følt det betimeligt at opgive sin Function som Marinens hemmelige Net, saaledes at dens Protocoller med Ministeriets Sanction ere blevne aabnede for Marinens Officierer. Herved har den gjort det første Skridt til en større Bærelsvirkning med den færende Deel af Marinen, og tillige givet Officiererne Leilighed til at udvide deres Kundskaber og giøre sig bekendte med Ting, hvorom de sikkert ikke før havde Oplysning. Nu vil en Skibschef være istand til at imødegaae de af Commissionens Indvendinger, som han ikke maatte billige, ved nærmere at udvikle sine Anskuelser, enten igiennem et Andragende til Ministeriet, eller igiennem Pressen. En saadan Polemik maa vi antage fuldkommen berettiget, da Constructions- og Reglerings-Commissionen ikke er nogen militair Autoritet; men desuagtet ansee vi den kun lidet ønskelig, og vi tro den i de fleste Tilfælde vil kunne forhindres, ligesom Forhandlingerne ville kunne simplificeres og General-Rapporterne i det Hele stifte mere Nytte end hidtil, dersom Commissionen (eller en af den udvalgte Committee) afholdt et Møde ombord i det fra et Togt hjemkomne Skib, før eller strax efter Indlægningen til Værftet. Chefen vilde da kunne paavise de

Forandringer, han maatte have foretaget ombord, og meddele Underretning om de Gienstande han endvidere vilde bringe i Forslag i General-Rapporten, hvilken han desaaarsag til den Tid maatte have nogenlunde færdig. Vi nære den Overbeviisning, at en saadan Undersøgelse ombord i Skibet, i mange Tilfælde, vilde i kort Tid bidrage mere til at oplyse Forslag og bedømme dem rigtigt og retfærdigt, end senere en langspunden Discussion derom i Commissionen, og Skibschefen vilde derved tillige finde den saa onskelige Leilighed til at bevise, at hans Kritik er begrundet hvilket nu ofte er ham umuligt, da Skibet er aftakket og oplagt, naar hans Rapport kommer under Commissionens Bedømmelse. Undtagelse fra Regelen kunde givres med Bagtskibe og mindre, ældre Seil- og Dampskibe, der have været udsendte paa kort Expedition, hvor der ialmindelighed ikke gives megen Leilighed til at foretage Forsøg af nogen Betydning.

Vi skal endvidere ansee det for nyttigt, at Commissionen, hvergang et Skib gik ud paa Expedition, indberettede til Ministeriet eller Holmens Over-Equipagemester, naar der var noget man onskede særlig prøvet der ombord, i hvilket Tilfælde der maatte medfølge en Liste over disse Gienstande. Herunder vilde være at indbefatte saadanne Sager, som tidligere af Skibschefen havde været foreslaaede, og som Commissionen hverken havde turdet anbefale eller forkaste. Istedetfor at svare undvigende og lade Sagen henstaae uafgjort, indtil det i Tidens Løb kan falde en anden Skibschef ind at optage den paany, vilde det være til Tjenestens Tarv og en ret passende Opmærksomhed imod Skibschefen, at anbefale saadanne Sager til gjentagen Prøvelse, hvorved et Resultat dog engang blev opnaaet. Besvarelsen af disse forskiellige Spørgsmaal vilde blive at indføre i General-Rapporten.

Vi skal hermed slutte, og overdrage Marinen at vurdere de Midler vi have angivet for at naae det tilsigtede Maal; skulde de end ikke finde Bifald, da trøste vi os med, at Hensigten dog af Noget ikke vil blive miskiendt.

Et Par Bemærkninger ved Hr. R—l's:
 „Et Svar til Herr —h—.*)

Skiondt det Thema, „Commissions-Betænkningen over Udgangen til at blive Søofficier“, der ligger til Grund for denne Discussion, maa ansees som uddiscuteret fra vor Side, da den sidstafgaaede Hr. Marineminister, paa hvis Opfordring vi toge Ordet, forlængst har forhvervet allernaadigst Approbation om hvorledes Sagen skal ordnes, maae vi dog endnu engang udstikke et Par ganske enkelte Bemærkninger i Anledning af Hr. R—l's Svar til os i denne Sag i sidste Hefte af dette „Archiv“ Pag. 29 sqq. Vi skulle, for ikke at trætte vore Læsere, fatte os kort og fremsføre vore Bemærkninger uden Omsvøb.

Hr. R—l's Motto: „Hjælp Andre,
 Og Gud hjælper Dig;
 Thi han seer med Glæde, at Du elster Din
 Næste som Dig selv,“

skal formodentlig være en Omskrivning af det gamle franske aide-toi, et Dieu t'aidera, som vi brugte til Motto for vor Artikel i dette Archivs 36te Hefte (6te Bind Pag. 480), men i saa Tilfælde see vi, at den ærede Hr. R—l ikke kan have fattet Pointen deri, ligesom og, at der af det, der skal være Pointen i Omskrivningen, fremgaaer, at han ikke tager det saa ganske noie med det engang antagne Discussions Decorum. Bort Mærke —h— betegner nemlig kun en Mening, ikke nogen Person; men — finder den ærede Hr. R—l Behag i at identificere dette Mærke med en vis Personlighed, da ville vi ikke være saa noieregnende dermed, skiondt vi, som en jaadan Personlighed, heller ikke ville undlade at oplyse ham om, at vi, maaskee mere end nogen anden Standskælle, flere Gange, ja, saa ofte som det var os muligt, have hjulpet Andre, og at vi af

*) Cfr. d. Tidsskr. foran Pag. 29 sqq.

Hjertet ønske, at Hr. R—l, hvis Skæbnen skulde give ham lignende Leilighed „til at hjælpe Andre“, maa have mere Satisfaction deraf end den der blev os til Deel. — Bort Motto skulde henpege paa, at Den, der altid skal hjælpes af Andre, aldrig lærer at hjælpe sig selv.

Hr. R—l siger Pag 31: „Herr —h— antager, at Rigsdagen muligvis ikke gaaer ind paa Marineministerens Budgetsum, men denne Mulighed kunne vi ikke tænke os, thi det største Fleertal af Rigsdagens orlyste Mænd vil følge Fagmænds Dom, og neppe en Eneste af disse, hvad enten Eldre eller Yngre, vil ansæe det for andet end en absolut Nødvendighed at gaae ind paa den i Budgettet opførte Sum. Og naar det saa er bestemt at Landet maa give denne Sum, saa vil Rigsdagen ikke undervurdere Fagmænds Studier og Erfaring, men den vil med megen Forsigtighed tage fat paa at forandre det vanskelige Problem om Flaadens Bestanddele. Linieskibe ville da nok staae Pal, og vi troe i det Hele at Udfaldet vil blive bedre end de fremmanede Udsigter; thi der er ikke altid Bind i enhver truende Byge der viser sig i Horisonten, og man gjør sig kun klar til at tage Skødet af. Vi vente derfor ikke alene at man vil beholde en Flaade, hvori Linieskibene ere Kiernen, men ogsaa at man ikke blot vil samle paa Skibe, men tillige erindre, „at disse blive Nuller, der kun faae deres Betydning ved det Ciffer man sætter foran, og dette Ciffer er — Marinens Officierscorps“.

Maaskee Hr. R—l nu, efter det der er foregaaet i Følgesettinget, vil kunne tænke sig Muligheden af, at Rigsdagen ikke gaaer ind paa Marineministerens Budgetsum.

Om Linieskibe eller andre Skibe skulde blive Kiernen i vor Flaade, vil Fremtiden vise. Vi ville finde os i det som Nationen anseer for at være overeensstemmende med Fædrelandets Tarv, men kunne kun ikke tilbageholde Ønsket om, at vi ret snart maae faae en rigtig om ogsaa lille Kiernen, for de mange gamle Skaller vi nu have.

At Fagmænds Dom er bleven respeceteret af Folketbinget, vil Herr R—l kunne see af at Det, paa Forlangende af den eneste maritime sædehavende Fagmand, Marineministeren, nedsatte en Flaadecomitee, hvilket vistnok neppe vilde være skeet, dersom ikke Opfordringen dertil var udgaaet fra en Fagmand. Vi betvivle imidlertid at denne Comitee vil være istand til at løse tilfredsstillende sin Opgave, der i sin Heelhed vel ikke lader sig løse for Spørgsmaalet om Danmarks samlede Forsvar er besvaret. Vil man fra Grunden drøfte dette Forsvar, maa det første Spørgsmaal blive: „Kan Danmark forsvares“? og da Svaret herpaa bliver „Ja“, fordi vi have sidste Krig, som et afgjørende Factum for os, bliver det næste Spørgsmaal: „hvoreledes skal Danmark forsvares“? og før det er noie og grundigt drøftet, kan der ikke blive Spørgsmaal om Bestanddelene og Sammensætningen af det maritime Forsvar. Men hvem skal besvare dette store nationale Spørgsmaal: *Hvoreledes skal Danmark forsvares?*

Herr R—l siger Pag. 32:

„Herr —h— har den Godhed at henvise os til sine tidligere Artikler, og vi modtage denne Henvisning. — Vi ansee det nødvendigt, at der i ethvert Skib gaaer en souverain Tanke igiennem hele Livet ombord. Oppositionen har sin Plads i Luften og i Vandet, og den Dag haabe vi aldrig at opleve, da en Commanderende kaster sig i Armene paa sine Undergivne, naar det kniber. Det har derfor forundret os at følgende Passus har kunnet forekomme i Herr —h's— Artikel: „Ligesaa mange Mand Lieutenanten har under sin Commando, ligesaa Mange har han i Nærheden at bente Haad hos — hvad iøvrigt i andre Henseender kan være slemt nok — thi da han ofte har meer Selvtillid end Selvstændighed, kaster han sig maafter, naar det kniber, i Armene paa den der med sledste Ord og Dientjeneri har indsmigret sig hos ham“. Hele dette Stykke stemmer aldeles ikke med vore Begreber om militair Tone, og vi antage, at den Lieutenant, der henter Haad hos sit undergivne Mandskab,

paa en Maade opgiver Eret, og ikke er sin Stilling som Lieutenant voksen, ja, hvad „sædste Ord og Dientjeneri“ angaaer, da vil enhver Lieutenant vistnok stræbe efter at afvise den Paagældende med Ringagt. Der commanderes og der lystres, uden en eneste Indvending, ja, det tillades ikke engang at der „muffles indvending“. Vi prise i det Hele den Selvtillid, Herr —h— tillægger den unge Lieutenant, thi vi ansee den for Noden til den Selvstændighed, han senere ved Aldres Bistand og egen Erfaring kommer til; og denne Selvtillid er det, der bevirker, at „den norske Lødsøn bliver tidlig vant til at bære Ansvar, da han fra Barndommen af er bleven vant til at hjælpe sig selv.“ Ja, Selvtillid er netop det der skal holdes opret ved en Søofficiers Uddannelse, thi uden Selvtillid gives der ikke Selvstændighed, og uden denne handles der ikke med Ænbed og Kraft.”

Hr. M—l har ikke citeret vore Ord i den Forbindelse hvori de udtaltes, vi ere derfor nødsagede til at gaae tilbage til foregaaende Artikler i dette „Archiv“ for at besvare denne Passus. Vi kunde maaskee, dersom han havde iagttaget denne Discussions Skyldighed, ganske have undladt at besvare den, hvilket vilde have været os meget behageligt, da den virkelig berører Forhold af en noget delicat Natur. Men endin, have vi jagt M, ville vi ogsaa sige B, idet vi tage imod denne indirecte Opfordring.

Herr Capitain E. Suenson siger nemlig i sit Svar til os i dette Archivs 35te Hefte (6te Bind, Pag. 394):

„Herr —h— mener, at det unge Menneske, der i det 19de til 20de Aar fra Søcadet-Akademiet indtræder i Marinen som Lieutenant, ikke kan være complet Sømand, og heri maa visse-
ligen Enhver med ham være enig.“

Og samme Pag. siger han:

„Den egentlige Sømandserfaring kommer først med Ansvar. Lad den afgaaede Lieutenant saa hurtigt som muligen komme tilsees og faae Dvarteer, lad ham jo før jo heller faae en Com-

mando, den være sig nok saa lille som den vil, og Erfaringen vil komme Haand over Haand, thi Ansvarer er der og Ingen i Nærheden at hente Raad hos".

Med Hensyn til disse af Hr. Capitain S. fremsførte Bemærkninger svarede vi: See samme Hefte, Pag. 403.

"Den egentlige Sømands-Erfaring erhverves alene ved Søfart, og den kommer ialmindelighed bedst ved Søfart med Ansvar." Og senere Pag. 404 alene med Hensyn til Capitainens sidste Bemærkning: „En sliq Ytring holder ikke Stil paa Papiret end sige i Praxis. Commandoen som den Lieutenant faaer, den være sig nok saa lille som den vil, er altid saa stor at han faaer 1 Mand at commandere over, altsaa saaledes at der idetmindste er En i Nærheden at hente Raad hos."

"Man forbauses maaskee over Muligheden af, at en Lieutenant skulde sige Raad hos Mand der af Cadetbefen 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 (Herr Capt. Suenson iberegnet, naar han faaer overveiet 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 igrigt 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 Dientjeneri har indsmigret sig hos ham ved at kildre hans Selvtillidsfølelse, hvoraf Følgerne kunne blive slette og Resultatet det, at Selvtilliden ganske kan forlade ham og medtage den Smule Selvstændighedsrod han er i Besiddelse af. En saadan ung Lieutenant vil, idetmindste for længer Tid, være udfikket til selvstændig Commando. Anderledes vil det derimod forholde sig med den unge Officier, der har meer 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 se saa klart og vide hvor han vil kunne faae det bedste Maad. Dette vil da blive søgt 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 overseer eller skamme sig ved den erfarne underordnede Sømands Maad, thi Erfarenhed er den unge Sømands bedste Ven, hvad enten den stiller under et Par Epauletter eller — en gammel beget Trøje.*

Læseren vil, ved at sammenholde disse vore Ord med de af Hr. M—l udrevne, kunne dømme om den ærede Herres Citationsmaade, idet han kun omtaler den ene Yderlighed af Sagen som om vi aldeles ikke have paaviist den anden.

Cadetchefen og visstligen alle Marinens erfarne Officiere erkiende, at en fra Akademiet nys afgaaet Officier kan ikke være complet Sømand, altsaa, at en saadan Officier kan ombord komme i Tilfælde, hvoraf han, (vi give Barnet sit rette Navn) ikke veed hvorledes han bedst skal klare sig. Paa Seen ere vanskelige Tilfælde, „naar det kniber“, altid af en meget alvorlig Natur, da Mandstabs og Fartøis Existence da ofte afhænger af den Commanderendes Conduite, der er god, slet eller derimellem, efter den Grad af Sømands Erfaring han er i Besiddelse af. Har den Paagiældende tilstrækkelig Erfaring til at magte et indtræffende vanskeligt Tilfælde, da „commanderer han og der lystres“, som Hr. M—l siger, thi da vil han commandere med Conduite; men har han ikke nok inde af Sømands-Erfaring, da — kan det muligen bænde, at hans Commando-Ord gaar op, eller det af ham commandeerte Fartøi gaar ned i Oppositionen. *)

Et Exempel hentet fra Marinelivet kunde maaskee være paa sit Sted.

*) Eft. l. c. Pag. 32 Lin. 10.

Et lille Fartøi løber for Storseil og Fod med Vinden tvers rast hen over Søen. En Officier sidder agter, Qvartermesteren i Hækken ved Roret og 8 Mand fordeelte paa Tofterne forefter, een af dem med Fokkeskiode i Haanden. Pludselig og uventet kommer en voldsom vindstøds Byge paa, saa Fartøiet hiver over og truer med at gaae rundt. „Op med Roret, fir af Storsskiode!“ commanderer Officieren; men Qvartermesteren lægger, som om han Intet hører, Roret ilæ og Manden ved Fokkeskiode firer det af. Seilene leve og slaae, men Fartøiet reiser sig, og lidt efter sætter atter Seilene Kant og Coursen holdes som før.

Her commanderede den Uerfarne, og den Erfarne kunde ikke lyste Commando-Ordene, hvis han skulde opfylde den utvivlsomme Hensigt af Commandoen. „Den souveraine Tanke“, som skal gaae giennem Livet ombord, vilde formeentlig ikke have lidt noget Skaar ved om bemeldte Officier, hvis Tiden havde tilladt det, inden han commanderede havde hentet Raad hos Qvartermesteren, eller, for det modsatte Tilfælde, aldeles ikke havde givet sig af med at commandere. — I det fremskerte Tilfælde kastede Officieren sig vel ikke i Armene paa Qvartermesteren, men denne tog ham i sine Arme, hvorved Forsynets bestiermende Haand holdtes over Fartøiet.

Har den ærede Hr. N—l hørt tale om noget som kaldes Skibsraad, hvortil Søkrigsartillerne henvise den erfarne Skibschef naar det kniber? — Til et saadant Raad kan kun lutter underordnede Mænd kaldes, og Chefen er berettiget til at kalde enhver udenfor Officiersstanden, som efter Sagens Natur kan afgive et godt Raad.

Er en fra Akademiet nys afgaaet Lieutenant, som commanderer f. Ex. et Canonfartøi eller en Bugger, harvet over et saadant Raad, fordi det af ham commandeerte Fartøis Lidenhed ikke tillader de anordnede Formaliteter. Vi troe det ikke, og mene, at naar en saadan Commanderende i paakommende Tilfælde spørger en erfaren flink Matros om hans Mening, da holder han efter tarvelig Beilighed et Skibsraad med sin flinke Mand, eller gjør det, som,

i større velorganiserede Skibe, en Chef næsten daglig gjør med sin Næstcommanderende.

Den i selvstændig Commando værende unge Officier, som ikke er og ikke kan være i Besiddelse af tilstrækkelig Sømands-Erfaring, for i et afgjørende Dieblis, hvor det maaskee gjælder om at være eller ikke være, at kunne handle rigtigt, han bør søge Naad hos den erfarne Sømand som er ham underlagt, og undlader han at gjøre det, fordi han anseer det for upassende, under sin Værdighed, eller uoverensstemmende med sin Autoritet, da, Hr. N—l, da skulde vi tillade os at antage, at en saadan Officier maa være i Besiddelse af de Inderbilledninger og Pretensioner, som, efter vor Mening, letteligen kunde blive Klostet imellem Orlogss- og Coffardistanden.

Hr. N—l synes ogsaa at være stødt over, at vi sige „Kiøre med et Dampskib imellem Kiøbenhavn og Kiel“; men hvorfor han er det, kunne vi sandeligen ikke faae ud af det han fortæller os. Hvilket Verbum bør vel bruges, naar man vil betegne, at et Dampskib bevæger sig fremad for sine Hjul, thi det hverken seiler, roer, vrækker (uden om man vil et Skrueskib) løber, gaaer eller kryber? — Det ligner ligesom en Dampvogn.

At Dampskibe ville komme til at spille en vigtig og maaskee den vigtigste Rolle i vor tilkommende Marine, kunne vi godt indsee, Hr. N—l, men vi fatte ogsaa, hvad forresten ikke saa ganske almindeligt er opfattet i Marinen, at dersom et søkyndigt Dampskibs-Officiers-Personale skal være hvad det bør være, maa det uddannes paa Seils- og ikke paa Dampskibe. Behag, Hr. N—l, at lade Blikket løbe hen over Dampskibsfarten ialmindelighed, og De vil finde, at alle Dampskibsførere, som vare flinke Seilskibsførere, før de traadte ind i Dampskibsfarten, bleve i denne Fart, lige fra Begyndelsen af, flinke Dampskibsførere, skiondt sagtens ofte en meget maadelig Sømand paa et Seilskib blev en brugelig ja undertiden en meget dygtig Mand paa et Dampskib, hvorimod det Modsatte, at en maadelig Makker paa et Dampskib blev brugelig

paa et Seilskib, vel neppe nogenfinde har fundet Sted, ligesom en, endog meget dygtig Dampskibsfører, ikke netop derfor skal kunne være en dygtig Seilskibsfører. — Vi nægte derfor ikke, at der jo udfordres mange Qualificationer til at være en dygtig Dampskibscapitain: vi ansee saaledes f. Ex. et godt Syn for en uundværlig Egenskab hos en Dampskibscapitain, thi hans vigtigste Somands-Færdighed bestaaer i at kunne manoevrere godt med Skibet i snevert Farvand, eller imellem andre Skibe, altsaa i at kunne fra Broen oversee alle udenbords værende Gienstande, og ved sit klare Blik vælge nøiagtigt imellem Styrbord! Bagbord! stop! hal! fremad! &c.

Fr. N—l ender sin Passus til os om Dampskibe med disse Ord:

„Dog skulde nu det Tilfælde indtræffe, at de fleste af vore Orlogsskibe engang i Tiden skulde faae Dampen tilhjælp, saa vil Fr. —h— dog vel prise dem der have sat sig ind i denne Fart; ja, er det den korte, men dog trange Tour der støder Fr. —h—, da vilde vi i hans Sted anvende vore Kræfter til at give Anvisning paa en bedre Wei.“

Atter forvevler Fr. N—l Mærket —h— med vor Personlighed, og atter lægger han, ved sine mindre delicate Insinuationer, sin Ukyndighed om vort foregaaende Liv for Dagen. Fr. N—l, vi prise enhver Søofficier, som er besjælet af sand Interesse for sit Fag, og vi statte især den, som i sin Iver for practisk at uddanne sig i alle Grene af Faget, veed at hjælpe sig selv, og ei bliver siddende med Hænderne i Skødets, og jamrer over, at Ingen kommer og hjælper ham. Naagtet vor fremførte Anskuelse om Dampskibsfarten, prise vi dog det Nyttige i at Marineministeriet har ladet flere Officier blive bekendte med denne Fart; men, da vi (Mærket —h—'s af Fr. N—l fremdragne Personlighed) som ikke hørende til disse Udvalgte, ganske have maattet hjælpe os selv til at blive bekendt med denne Saggreen, vil den ærede Fr. N—l vel finde det i sin Orden, at vi give ham Anvisning paa denne Wei, som den bedste vi kiende.

Hr. N—l mener, at vor Afhandling i dette „Archiv“ 35te Hefte om „Sølieutenants-Selskabet“ (hvori vi kaldte dette Selskab, for ydermere at betegne det, et „Orthopædiskt Institut for slæve Anstuelser“) ikke blev vel optaget af de yngre Søofficerer, paa Grund af at den kom fra en Pen, der havde behandlet de Herrer med saa ringe Hensyn.

Denne Hr. N—l's Yttring forbauser os, da vi have Overbeviisning om, at ingen Stemme har meer ivrig og uforbeholden udtalt sig til Fordeel for de Herrer end vores, og at vi, fremsfor nogen Anden, have vedholdende sagt og gjentaget hvor vigtigt det var, at Søofficiersstanden i almindelighed og den yngre Deel deraf isærdeleshed, holdtes i Activitet og at den gaves Leilighed til at komme i Søfart.

Vi have imidlertid ikke talt, hverken for at behage eller misbage Nogen, men fordi vi have fundet, at der burde tales, og at vi vare ligesaa nær dertil, som enhver Anden. Derfor, med al Respekt for den af H. N—l anførte tilstedeværende Grund hos den yngre Deel af Søofficiers-Corpsen til ei at indtræde i Sølieutenants-Selskabet, troe vi dog at turde antage, at Anden hos de Herrer Officerer er for ædel og Interessen for Faget for stor til at en saa smaalig og personlig Grund skulde kunne influere paa dem, især da de, ved at træde ind i et Selskab, hvis Mand netop er den frie Discusſion, vilde faae Leilighed til at overbevise os om, at vore, i dette „Archiv“ fremsatte Anstuelser, vare urigtige.

Vi ynde den frie Discusſion, fordi vi have den Overbeviisning, at Marinen netop derved vil kunne hæve sig til sin gamle Stilling i Fædrelandet, og dele Andre ikke denne Anstuelſe med os, da ere de ligesaa berettigede til at have denne, som vi — til at have vor Mening. Men vi skielne imellem en offentlig fremsat og motiveret Mening, og en, der underhaanden lister sig frem, thi hiin maa bygges paa solid Grund, hvis den skal kunne blive staaende, hvorimod denne med megen Barsomhed maa bæres paa Hænderne af dem, der ville conſervere den.

At De, Herr R—l, er traadt op imod os har været os meget kjær, og vi skulle med Fornøjelse imødekomme enhver Opfordring fra Deres Side til Discussion i dette „Archiv“, det rette Organ for maritime Udtalelser, naar — De vil have den Godhed at motivere deres Paastande noget meer.

Sluttelig ville vi ikke tilbageholde Ytringen af det Haab, at den 28de Januar 1852 vil blive en god affarende Plads for Marinen og saaledes ogsaa for den offentlige Discussion i Dens Anliggender.

Februar 1852.

-- h --

Beretning om Chronometrene paa Barkskibet „Indianeren's“ sidste Reise til Ostindien, China, Californien &c. 1849 til 1852.

Kort Tid efter „Indianeren's“ Hjemkomst til Kjøbenhavn, tilskrev Chronometermager Louis Urban-Jürgensen Føreren af Skibet, Capt. H. P. J. Holm, følgende Linier:

„Lykkeligen og vel hjemkommen med Barkskibet „Indianeren“ fra Deres lange Reise til China, Californien &c., har De, høitærede Herr Capitain, tilsendt mig til daglig Pasning og Observation Skibets Chronometre Nr. 14 og Nr. 42 af mit Etablissement, samt et tredie Chronometer af Arnold & Dent Nr. 977, til Istandsættelse og Restauration.“

„Derimod savner jeg de til disse Chronometre hørende Observations-Journalbøger, med de af Dem anstillede Observationer paa Reisen, hvilke jeg ved Ærlighed udbeder mig meddeelte.“

„Angaaende Chronometret Nr. 14, maa jeg strax herved til-
lade mig at henlede Deres ærede Opmærksomhed paa, at dette So-
uhr, som af Nhederne d'Hr. Jacob Holm & Sonner blev anskaffet
til Værkstøbet „Indianeren“ i For sommeren 1844, ikke, siden den
Tid, saavidt mig bekiendt, har modtaget nogen som helst Reparation,
ja ikke engang en Reengjøring, af den Grund, at det ved Hjem-
komsten fra tredie Ostindie-Reise, endnu i 1849 fremdeles vedlige-
holdt en saa udmærket god Gang, at Capitainen ikke ønskede fore-
taget noget Eftersyn ved Samme. Det er en almindelig antagen
Erfarings-Sætning, at et Chronometer, som stadigen benyttes paa
Sven, i det Mindste hvert tredie Aar maa adstilles og reengjø-
res; dette Chronometer har derimod nu, som det synes, gaaet i 9
Aar uden Eftersyn, hvilket hører til Sjældenhederne; naar nu
blot ikke ved Adstillingen maae vise sig altfor betydelige Spor af
Slid.“

„Den daglige Gang var af mig ved Afreisen i September
1849 opgivet at tabe $-0,^{\circ}6$; og ved de af mig i disse Dage siden
Hjemkomsten anstillede Observationer taber det $-2,^{\circ}6$; hele For-
skjellen, efter en saa lang Reise paa $2\frac{1}{2}$ Aar, er altsaa kun et Par
Secunder.“

„Derimod synes Chronometrets Stand imod Greenwichs Mid-
deltid at tyde hen paa, at dette Souhr, som kun gaaer noget over
1 Døgn eller 28 Timer, inden det udløber, paa den lange Reise
engang er forglemt at optrækkes.“

„Døgns-Chronometret Nr. 42 blev reengjort i Juni 1849;
ved at sætte den, ved Afreisen den 15de September samme Aar,
bestemte Stand imod Greenwichs Middeltid i Forbindelse med den
nu af mig efter Hjemkomsten under Dato af 9de Febr. 1852 ob-
serverede Stand, og deraf at udlede den daglige Middelfgang for
hele Reisen, nemlig for en Tid af 2 Aar 147 Dage, findes denne
ved Beregning at have været vindende $2,^{\circ}18$, hvorimod den af mig
ved Afreisen i September 1849 opgitte Gang var vindende $3,^{\circ}0$;
altsaa her kun en Forskiel af en Brødel af en Secund.“

„Da Reiser til China og Californien, som den Barkflibet „Indianeren“ har gjort, paa flere tusinde geographiske Mile, stedsse, paa Grund af Besøstningen og de dermed forbundne Farer og Besværigheder, maae henregnes til de sjeldne Expeditioner fra vort lille Danmark, imødeser jeg med Længsel Resultaterne af de af Dem anstillede Observationer over Chronometrenes Gang ombord, og at erfare om De, ved Hjælp af disse Instrumenter har fundet Leilighed til at berigtige en eller anden geographisk Position, som muligen findes mindre noiagtigt affat i Kaartene. En Meddelelse herom, ligesom Tilsendelsen af de til Chronometrene hørende Observations-Journalbøger, vil derfor meget interessere Deres med Agtelse ærbødige

L. Urban-Jürgensen.

Kiøbenhavn d. 11. Febr. 1852.

S. L. Herr Capitain

S. P. J. Holm.

Paa denne Skrivelse fulgte under Dato af 14de Februar følgende Meddelelse af Capt. Holm:

„Chronometrene Nr. 14 og Nr. 42 have den hele Tid, jeg har været ude, gaaet til min fuldkomne Tilfredshed, idet de have vedligeholdt deres tidligere Regelmæssighed paa 3 Reiser til Ostindien og China i Aarene 1844—48.“ (See Nyt Archiv for Søværnenet 4. B. S. 230 og følgende).

„Nr. 14 blev i Begyndelsen af Aaret 1846, som tidligere meddeelt, observeret af Jansen & Krille i Altona, under Opholdet der, og er det muligt at Chronometret tillige dengang blev reengjort, dog er jeg ikke vis derpaa.“

„Det tredje Chronometer ombord paa „Indianeren“, et engelsk af Richard Hornby, var derimod ikke fuldkommen saa noiagtigt i Gangen; for at tjene en Capitain, som var i Forlegenhed for et Chronometer, overlod jeg ham samme under Opholdet i Ostindien

i Foraaret 1850, og anskaffede mig i Stedet derfor et andet, brugt, engelsk Chronometer af Arnold & Dent, men dette gik paa Reisen til Californien saavel som paa hele Hjemreisen meget slet; jeg beder Dem derfor nu at eftersee og istandsætte det."

„Ved at sætte Standen af Chronometret Nr. 14 ved Udgaaende i September 1849 i Forbindelse med Standen efter Hjemkomsten i Febr. 1852, uleder De den Slutning at Chronometret engang paa Reisen er bleven forglemt at optrækkes. Denne Formodning er fuldkommen rigtig: Chronometret løb ud for mig i November 1850, paa en Tid da min Styrmand døde, og jeg selv laae syg. Jeg kan ved denne Leilighed ikke undlade hertil at knytte den Bemærkning, at Ex-Chronometre stedse burde konstrueres saaledes, at de kunde gaae i 2 Døgn imellem hver Optrækning, for at det, i Tilfælde Optrækningen skulde blive forsent, dog saaledes kunde vedblive at gaae til næste Døgn. I saa Henseende har Chronometret Nr. 42 Fortrinet for Nr. 14, ligesom den Index der angiver den, siden sidste Optrækning, forløbne Tid, er til ikke liden Nytte, da man undertiden kan være tvivlsom om Optrækningen, naar en saadan Index ikke findes."

„Grad angaaer en nøiere Bestemmelse af geographiske Positioner ved Hjælp af Chronometrene, da tillod de mange andre Ting, jeg havde at varetage, mig ikke herpaa at anvende den fornødne Tid, ligesom ogsaa Observationerne ombord i Almindelighed vanskeligen dertil lade sig udføre med den fornødne Skarpbed; imidlertid synes Observationerne anstillede den 30te October 1850, saavel med Chronometret Nr. 14 som Nr. 42, ved en Peiling af Den Boahoo (Sandwichs-Øerne), at godtgjøre, at denne Ø ikke er fuldkommen nviagtig assat i Kaartene, dog, som bemærket, mit Formaal var ikke at verificere de i Kaartene assatte Positioner, men kun ved Hjælp af Chronometrene at beregne „Længden" ombord."

„Jeg lader hermed følge mine Observations-Journaler, førte paa den mange tusinde Mile lange Reise, over Chronometrenes

Stand og daglige Gang, og skal her slutteligen kun tillade mig at bemærke, at Reiserne i Reglen have været heldige, saaledes f. Ex. fra Hongkong til Singapore i 7 Døgn 2 Timer, fra Singapore til St. Francisco i 67 Dage, hvor vi ankom lige saa tidlig som andre Capitainer, der med deres Skibe vare afreiste herved 6 à 8 Uger førend „Indianeren“. Tilbageveien fra St. Francisco, over Sandwichsøerne til Hongkong, blev gjort i 45 Dage.

Anmærkning. Capt. H. P. J. Holm henleder ved denne Leilighed de Søfarendes Opmærksomhed paa et vigtigt nautisk Værk udkommet i London 1848, betitlet: *The laws of storms*, af Piddington, forhenbørende Sø-Capitain, for Tiden Embedsmand i Calcutta.

Ved nøie Kundskab til Lovene for Stormene, kan, saa formenter Capt. Holm, den indsigtsfulde, flittig iagttagende Navigator, i de større Have undgaae, saa at sige enhver Storm og tilige som oftest forskaffe sig god Vind. Hensigten med ovennævnte Værk er, at henlede den Søfarendes Opmærksomhed derpaa.

Steen-Ville, i sit fortrinlige Værk „Galatheas Reise omkring Jorden“, omtaler noget nær det Samme, som Resultaret af egne Erfaringer.

See endvidere om denne Gienstand Colonel Reids Værk „On the laws of storms“, anden Udgave 1851, og Nordamerikaneren Redfields Skriver.

Chronometer Nr. 14,
paa 4de Rejse til Ostindien, China &c.
1849—52.

(Udtog af den paa „Indianeren“ sidst førte Observations-Journal.)

Dato.	Stand imod Greenwichs Middeltid.	Daglig Gang.	Anmærkninger.
1849			
Mai 25		-0, ^s ₃	Observeret i Kiøbenhavn af L. Urban- Zürgensen.
Juni 24		+0, ^s ₄	Ligeledes.
Juli 18		+0, ^s ₂	Ligeledes.
— 20	+0, ^m ₂₇ , ^s ₃	+0, ^s ₂	Ligeledes.
August 15	+0, ^s ₃₅ , ^s ₃	+0, ^s ₃	Ligeledes.
Septbr. 12	+0, ^s ₅₃ , ^s ₃	+0, ^s ₆	Ligeledes.
— 15	+0, ^s ₅₅ , ^s ₀	+0, ^s ₃	Chronometret blev afleveret ombord til Afreisen.
Octbr 13	+2, (?) ^s ₈ , ^s ₀	+1, ^s ₁	Efter Peiling af Den Madeira; Mid- delgang. NB. Usikker Observation.
Decbr. 25	+0, ^s ₄₈ , ^s ₀	+0,	Efter Peiling af Den Amsterdam; lige- ledes Middeltid siden Afreisen.
1850.			
April 1	+0, ^s ₅₂ , ^s ₀	+0,	Efter Krydspeiling af Den Volongo, paa Kysten af Arracan.
— 17	+1, ^s ₁₀ , ^s ₀	+1, ^s ₁	Efter Krydspeiling af Pulo Pera og Pulo Bouton i Malacca Strædet.
Juni 28	+2, ^s ₃₀ , ^s ₀	+1, ^s ₁	Efter Peiling af North Basvees.
Octbr. 30	+3, ^s ₇ , ^s ₀	+0, ^s ₃	Efter Peiling af Den Boahoo. (Sand- wichs-Øerne.)
—			
Decbr. 18	-38, ^m ₁₇ , ^s ₀	„	NB. Ved Forsømmelse af Opmærksomhed løb Chronometret ud.
1851.			
Januar 7	-37, ^s ₄₅ , ^s ₀	+1, ^s ₀₀	Bed Peiling af Pulo Rajah & Brothers.
Marts 19	-38, ^s ₅₁ , ^s ₀	-0, ^s ₀	Bed Peiling af lille Carimon og Tan- jong Baulus.
Mai 26	-39, ^s ₃₅ , ^s ₀	-0, ^s ₇	Bed Krydspeiling af Den Borongo.
Septbr. 26	-41, ^s ₂₃ , ^s ₀	-0, ^s ₈	Bed Peiling af Den Dapour og Little- Cambuid (Java-Ø).
Octbr. 24	-42, ^s ₇ , ^s ₀	„	Usikker Observation ved Algoa-Bay.
Novbr. 10	-41, ^s ₄₆ , ^s ₀	-0, ^s ₅	Efter Greenwichs Middeltid, vist i Table Bay, Cap. det gode Paab.
1852.			
Januar 7	-42, ^s ₁₃ , ^s ₀	-0, ^s ₅	Efter Peiling af Eddystone Pyraarn.

Chronometer Nr. 42,
paa Reisen fra Hamborg til China,
1846—47.

(Udtog af Observations-Journalen for bemeldte Reise.)

Dato.	Stand imob Greenwichs Middeltid.	Daglig Gang.	Anmærkninger.
1846.			
Marts 20	— 0, ^m 13, ^s 5	0, ^o 9	Observeret i Altona af Jansen & Krille.
April 18	— 0, 54, 0	— 1, 3	Efter Peiling af Dungeness (Engelske Canal.)
Juli 3	— 0, 59, 0	— 0, 1	Efter Peiling af Den Amsterdam.
— 21	— 0, 30, 0	+ 0, 2	Efter Peiling af Christmas-Den. (Middelgang fra 18de April). •
August 14	— 1, 29, 0	— 0, 3	Efter Peiling af Pulo Nor i Chinesiske Sø. (Middelgang fra 18de April).
Novbr. 7	— 1, 26, 0	+ 0, 0 4	Efter Peiling af Pulo Ceccer de Mer og Cap Padarang paa Kysten af Cochinchina.
Decbr. 26	— 3, 13, 0	— 0, 8	Efter Peiling af Carimon (Javaserne). (Middelgang fra 14de August.)
1847.			
Februar 13	— 3, 29, 5	— 0, 3	Efter Peilinger paa Rheden af Tanjong Timor. Bali.
Juli 6	— 3, 32, 5	— 0, 0 2	Observeret i Altona af Jansen & Krille. (Middelgang fra 3. Febr.)

Det bemærkes, at Tegnet — betyder Acceleration.

" + " Retardation.

**Chronometer Nr. 42,
paa Reisen fra Hamborg til Batavia,
1847-48.**

(Udtog af Observations-Journalen for bemeldte Reise.)

Dato.	Stand imod Greenwichs Middeltid	Daglig Gang.	Anmærkninger.
1847.			
Juli 6	— 3, ^m 32, ^s 5	— 0, ^s 8	Observeret af Jansen & Krille, til Af- reisen.
Octbr 15	— 2, 37, 0	+ 0, 5	Efter Peiling af Princes Island og Cro- catoa i Sunda-Strædet.
Novbr. 26	— 3, 21, 0	— 1, 0	Efter Peilinger i Banca-Strædet.
1848.			
Januar 29	— 6, 10, 0	— 2, 25	Efter Peiling af Den Valis Eydepynt.
April 8	— 7, 49, 0	— 1, 4	Efter Peiling af Den Ascension.
1849.			
Mai 16	— 24, 7, 0	— 2, 4	3 Kiøbenhavn. (Middelgangen beregnet fra 8de April 1848).

Chronometret blev i Juni 1849 efterseet og reengjort i Urban-Jür-
gensens's Sønners Etablissement.

Chronometer Nr. 42,
paa Reisen fra Kiøbenhavn til Batavia, Bengalen,
Singapore, China, Californien &c. 1849—52.
 (Udtog af den paa „Indianeren“ sidst førte Observations-Journal.)

Dato.	Stand imod Greenwichs Middeltid.	Daglig Gang.	Anmærkninger.
1849.			
Juli 4	— 0, ^m 37, ^s 0		Observeret i Kiøbenhavn af E. Urban- Jürgensen.
— 18	— 1, 18, 0	— 2, ^s 8	Ligeledes.
August 15	— 2, 54, 0	— 3, ^s 4	Ligeledes.
Septbr. 12	— 4, 27, 0	— 3, ^s 3	Ligeledes.
— 15	— 4, 35, 0	— 3, ^s q	Chronometret blev afleveret ombord til Afreisen.
Octbr. 13	— 4, 37, 0		Efter Peiling af Den Madeira. NB. Denne Observation noget usikker.
Decbr. 25	— 9, 15, 0	— 2, ^s 8	Efter Peiling af Den Amsterdam. (Mid- delgang fra 15de September.)
1850.			
Marts 2	— 10, 54, 0	— 2, ^s 3	Efter Krydspeiling af Pulo Jara og Sydøst Sambalang N i Malacca Strædet. (Middelgang fra 15. Sept.)
April 1	— 11, 47, 0	— 1, ^s 8	Efter Krydspeiling af Den Bolongo ved Kysten af Arracan.
— 17	— 12, 10, 0	— 1, ^s 5	Efter Krydspeiling af Pulo Pera og Pulo Bouton i Malacca-Strædet.
Juni 28	— 14, 52, 0	— 2, ^s 2	Efter Peiling af North Bashees.
Octbr. 30	— 16, 27, 0	„	Efter Peiling af Den Boahoo. (Sand- wichs-Øerne).
Decbr 18	— 18, 36, 0	— 1, ^s 3	Bed Peiling af Pulo Sapata (Chinesiske Ø.) (Middelgang fra 28. Juni).
1851.			
Januar 7	— 19, 26, 0	— 2, ^s 3	Bed Peiling af Pulo Rajah & Brothers.
Marts 19	— 22, 58, 0	— 2, ^s 9	Bed Peiling af Lilla Carimon og Lams- jong Boulus.
Mai 26	— 27, 3, 0	— 3, ^s 6	Bed Krydspeiling af Den Borongo.
Septbr. 26	— 34, 8, 0	— 3, ^s 4	Bed Peiling af Den Dapour & Lilla Cambuis (Java-Øen).
Novbr. 10	— 35, 59, 0	— 2, ^s 3	Efter Greenwichs Middeltid, vist ved Sig- nalkugle i Table Bay (Cap det gode Håb).
1852.			
Januar 7	— 38, 23, 0	— 2, ^s 5	Efter Peiling af Eddystone Pyraarn.

Et Par Ord om Hr. K—Y's „Flaade- Styrke“.*)

Sidste Hefte af dette „Archiv“, har, under Mærket K—Y, en Forfatter i en Afhandling, betitlet „Vor Flaade-Styrke“, udtalt sig mod Bibeholdelsen af vor „historiske“ Flaade. Vi see deraf, at den ærede Hr. Forfatter mener, at i den Discussion, som for kort Tid siden blev ført i Dagbladene om Danmarks Søværn, have de ærede Herrer Forsvarere af Linieskibene (den „historiske“ Flaade) i de for deres Paastande fremførte Motiver, ikke været heldige i at træffe Sammet paa Hovedet, saa at den Tvivl, Nationen nærede om Hensigtsmæssigheden af Bibeholdelsen af Linieskibe, ei derved er bleven forringet, og at der ved Siden af denne Tvivl, fremdeles bestaaer en fast uroffelig Overbeviisning om Nødvigheden af det Modsatte.

Forfatteren berører i Korthed vort lille Lands uheldige Stilling under en Krig imellem Rusland og England, og han synes at antage, at dersom Det, under en saadan Eventualitet, skulde allere sig med en af disse Magter, kunde Det ikke undgaae at maatte holde sig til den Første paa Grund af Dennes Styrke og Nærhed, saavel som af den overveiende Nødvighed en saadan Alliance vilde have for Rusland.

Han kommer derved til den Slutning, at Danmark, ved en saadan Alliance, ikke vilde behøve at holde store Skibe, men at det kun skulde bestræbe sig for at forskaffe den søfarende Deel af Nationen saamegen Dygtighed som mulig, saa at Dets, tilligemed Sverrigs og Norges, Esflok kunde bemane en af Rusland leveret nordisk Flaade, og saaledes blive Sjæl og Aand i den.

Forfatteren omtaler derpaa med et Par Ord det U hensigtsmæssige for os i at holde 4 Linieskibe, naar vi ikke ved og med

*) Cf. b, Adf. foran Pag. 77 sqq.

vor Flaade ville slutte os til en stor Sømagt, da denne Styrke vilde være for Intet at regne, uden med Hensyn til Omkostningerne, der ikke burde bestrides for at agere en stor Sømagts velkomne Allierede i et for Den beleiligt Dieblif, og han fremfører, at den Sømagt, som kom først til Sund og Belte med 20—30 Linieskibe, vilde blive Herre over det danske Farvand. En passant bemærker han, at vor Nabo Sverrig vil have Linieskibe fordi Danmark holder dem, og vi — maaskee fordi Sverrig har dem.

Han antager, at da Danmark aldeles ikke vil være istand til at hamle op tilsværes med de store Sømagter, maa Det søge sin Styrke i sin Beliggenhed, der er saadan, at den ene Magt ikke vil taale at den anden angriber det. Derimod synes Tydskland som Sømagt ham meget farlig for os, og han mener, at vi burde have vor Opmærksomhed særlig henvendt paa Det, der søger at lække os til sig og at faae os tommeviss, hvilket, som han siger, er meget farligt for saa godtroende Folk som os Danske. For ret at kunne reussere med dette Virkeji, mener han, at Tydskland vil søge at faae en klækkelig Flaade (det vil vel sige, en Flaade der er større og kraftigere end vores), og at vi derfor maae passe paa itide, (Det er, sørge for at vores stedse er den største og kraftigste) ellers bliver senere for sildigt (ja, naar Barnet er druknet, er det for seent at kaste Brønden til), thi — det er ikke nok, at vi for 2 Aar siden kunde overbyde Tydskland, vi maae vedblive at gjøre det.

Forfatteren udtaler derpaa sin Misbilligelse over den Ringesagt, man hos os ialmindelighed har for Tydsklands Flaade, sætter endogsaa den tydske Nation over den danske, med Hensyn til national Sympathi for en Sømagt, og mener, at Tydskland, mod hvad der almindeligt er antaget, har Havne nok for en Marine, der vil kunne blive vores overlegen, naar det vil anvende det eneste Middel som behøves dertil — Penge.

Vi komme altsaa til, at den ærede Hr. K—Y vil, at Danmark alene bør søge Motivet for sin Sømagt i den Søstyrke, som Tydskland vil kunne opstille, deels fordi vort Land er for lidet til

at det kunde tage noget Hensyn til de store Sømagters formidable Flaadestyrker og deels fordi Tydskland maa ansees for Danmarks naturlige og farligste Fiende.

I Hobedsjagen af alt Dette, ere vi enige med Forfatteren; men Nødvigheden af hans deraf igien uddragne Slutning, kunne vi ikke indrømme. Vi ville lade ham selv tale:

„Er det nu altsaa af yderste Vigtighed for Danmark, maa-
 stee en Livssag — vedblivende at være Tydskland overlegen paa
 Søen, og vi vide, at dette endnu kun kan holde en Flaade af
 Fregatter, mindre Skibe og Dampskibe, hvad vil da være
 rigtigst for os, enten, at sætte Capitaler i Bygning og Vedlig-
 holdelse af Linieskibe, som vi i den nærmeste Fremtid ikke behøve
 imod Tydskerne, lade det skorte paa andre meer hensigtsmæssige
 Skibe, og — af Mangel paa de nødvendige Fonds, lade den
 personelle Deel af vor Marine uden den fornødne Øvelse, eller,
 at ophøre med at bygge Linieskibe, og derimod tilveiebringe en
 Sømagt af mindre, men kraftige Skibe, der har Supremati over
 Tydskernes i materiel Henseende, og dertil et Personelle, som
 Landet lader tilflyde den Øvelse, der ene og alene kan give til-
 strækkelig Sømands- og Søkrigsdygtighed, den Øvelse, som ene
 formaaer at bibringe en Marine den sande moralske Styrke, og
 hvis Undladelse gjør en Sømagt til en Uting. Sire Linie-
 skibe for Danmark er enten for faa, eller fire for
 mange, og“ &c.

Det er vistnok en uafviselig Kiendegierning, at Tydsklands
 Iver for Tilveiebringelsen af en Sømagt egentlig er fremkaldt ved
 Krigen med Danmark, og det maa sikkert ogsaa erkendes, at uagtet
 denne Krig ganske er tilende, den nationale Interesse for en tydsk
 Marine dog nu i en langt høiere Grad er tilstede end før Krigen.
 Dette tyder paa, at Tydsklands Motiv for Tilveiebringelsen af en
 Sømagt maa være — Danmarks.

Den danske Nation maa derfor, med Hensyn til Tydskland,
 altid være paa sin Post, og være i Fred til Krig parat.

Angribe Tydskerne atter Danmark, vil neppe vor Armee være istand til at forhindre dem fra at oversvømme Halvøen, — som Gud forbyde! — men vi have dog Erfaringen for os, at saalænge de ikke tillige kunne faae Fodfæste paa Øerne — er Danmark ikke tabt. Betragte vi derfor Tydskland som vor værste, vor naturlige Fiende, som vi maae gjøre, bør vi isærdeleshed have Opmærksomheden henvendt paa vore Øer med alt hvad der kan bidrage til at bevare os dem. Vi maae altsaa, for at den første Betingelse for deres Bevarelse skal kunne opfyldes, sørge for, at vi vedblivende kunne være Herre over vort eget Farvand, da vi ellers ikke ville kunne sikre os Forbindelsen imellem Sjælland og Fyen og de mindre Øer, og for igien at være istand til at kunne opfulde denne Betingelse, maae vi nødvendigviis have Suprematiet tilføjet over Tydskerne. Hr. X—Y indrømmer rigtignok Nødvendigheden af dette Supremati, men han synes at mene, at det fornemmelig skal sikres ved vore Søkrigeres Overlegenhed over de Tydske, og glemmer saaledes, at han selv har fortalt os, at man i Tydskland gjør Alt for ikke blot at uddanne den unge Marine, men ogsaa at forøge det Materielle, medens man hos os endog lader Flaaden ligge svinebunden og blive gammel i Hovedstadens Havn, hvilket da visstnok ikke kan lede til noget Supremati, hverken i den ene eller den anden Retning.

Hr. X—Y's „Flaade-Styrke“ skal vel kun gjælde for „nærmeste Fremtid“; men hvad er nærmeste Fremtid, — er det 30—10—5 eller eet Aar? — Tydskerne have allerede nu store Fregatter, og vore Linieskibe og det til Fregat raserede Linieskib Dronning Maria, er det Eneste de endnu ikke kunne overbyde. Hvis Tydskland altsaa vedblivende skrider frem som Smagt, og det danske Folk samtidig dermed skulde dele Hr. X—Y's Anskuelse, som om det var nok for den danske Marine at stræbe efter at sikre sig Supremati i personel Henseende, — da vil den nærmeste, den nærmere eller fjernere Fremtid bringe vor Søstyrke langt under Niveau med den — vor farligste Fiende vil kunne byde over.

Februar 1852.

—h—

Expeditioner for at søge Efterretning om Sir John Franklin.

Efter et Brev fra den ved de forenede Staters Expedition*) ansatte Chirurg, Hr. Kane, erfarede i Septbr. 1851, at de Spor af Sir John Franklins Expedition, som efter Capt. Forsyth's Indberetning**) vare blevene opdagede af Capt. Ommanney og Lieutn. Bertie Cator, vare blevene forfulgte videre af samme Capt. Ommanney, Capt Penny (Lady Franklin) og Capt. de Haven (af de forenede Staters Expedition), og at det derved er bleven hævet over al Tvivl, at Sir John Franklins Skibe have været i god Behold indtil dette Punct, som var deres første Winterquarteer, og at der ikke er ringeste Grund til at antage, at noget Uheld er tilstødt dem under deres Ophold der, undtagen de Dødsfald, som sædvanligt finde Sted blandt et saa stort Antal Menneſker, idet nemlig 3 Mand af de to Skibes Besætninger vare døde indtil April 1846, til hvilken Tid Franklin beredte sig til at udføre Hovedopmaedet med Expeditionen.

Bilag 1.

„Den 26de August 1850 blev der fundet Spor Nord for Point Jannis, i Wellington-Canalen, der stadfæstede dem, som tidligere vare blevene fundne ved Cap Miley af Capitain Ommanney (cfr. I. d. 6te Bind Pag. 73). Disse bestode af Stumper af Klædningsstykker, Blikdaaser til nedlagte Kiøbvarer og Strimler Papir, paa den ene af hvilke stod Underlæge paa Terror, M'Donald's, Navn.“

Bilag 2.

„Den 27de indberettede Capitain Penny's Folk, at de havde fundet nogle Grave. Disse bleve strax besøgte af Capitain de

*) Cfr. d. I. d. 5te Bind, Pag. 385.

**) Cfr. d. I. d. 6te Bind, Pag. 74.

Haben (Advance), Capt. Penny (Lady Franklin) og Dr. Kane. Paa Gravene stode Navnene W. Braine R. M. (Kongelig Mariner) og John Hartnell af "Trebush" og John Torrington af "Terror"; den Sidstnævnte var død den 3die April 1846."

"Foruden disse særgelige, men umiskieendelige Vidnesbyrd fandtes ogsaa Levningerne af Observatoriet, Lommermands-Skuur og Corporals Smedie. Paa Høien og ved Stranden fandtes Stykker af Træ, Metal og Klæder samt Stabler af tomme Kjød-Lindaaser. Alt vidnede om et varigt Ophold og Organisation. Der kan ikke være Tvivl om at Bugten mellem Cap Niley og Beechey Islands, lige over for Lancaster Sund, har været de iavne Skibes Winterophold."

"Den 1ste Septbr. brød den ufremkommelige Is i Wellington-Canalen aldeles op, og den 6te trængte adskillige Skibe frem til Cornwallis-Siden. Men i Lancaster Sund var Isen saa uigiennemtrængelig, at hele Escadren den 10de Septbr. atter var samlet omtrent 8 Qv.-Mil Syd for Griffiths Island."

Capitain Penny vendte tilbage med de af ham commanderede to Skibe Lady Franklin og Sophia (Capitain Stewart) fra Polarhavet, og medbragte Depecher fra Capitain Austin af 12te Aug. 1851. Det fremgaaer af disse Depecher og Capitain Pennys ligeledes offentliggjorte Beretning, at indtil da ingen af de udsendte Expeditioner havde opdaget Spor til Franklin, med Undtagelse af de paa Beechy Island forefundne Grave og Fragmenter, hvoraf fremgaaer, at Franklin har holdt sin Winterleir der 184 $\frac{1}{2}$. Capitain Penny tilbragte Vinteren med sine Skibe i Assistance Harbour, en ny opdaget Havn paa Cornwallis Island; Capitain Austin overvintrede med sine i Strædet mellem Griffiths og Cornwallis Island. Begge havde i Vinterens Løb communiceret med hinanden meget hyppigt, ligesom ogsaa med Sir Moss (sfr. 5 B. Pag. 382) og den amerikanske Expedition (sfr. 5 B. Pag. 385), og havde i Skæder foretaget lange Excursioner i alle Retninger, dog uden at træffe paa Spor. Capitain Austin er derved kommen til den Overbeviisning, at Sir

Franklin ikke har forfulgt sin Mission syd- eller vestpaa fra Wellington Canalen og ei heller N. for Parry Island (opdagede 1819—1820), hvor nemlig Penny har anstillet Undersøgelser og fundet et aabent Vand; han vilde derfor opgive Undersøgelsen *) i denne Retning, og stod ved Depecherne's Afgang i Begreb med at gaar til Jones Sund og undersøge det, som den eneste sandsynlige Giennefartsroute **). Sundhedstilstanden havde hele Vinteren over været god paa Capitain Austins 4 Skibe; begge Seilskibene havde tilsammen kun 7 Syge, begge Dampskibene slet ingen, hvad der er saameget mærkeligere, da Glæde-Expeditionerne anstrengede Mandskabets Kræfter i høi Grad.

**Extract af Rapport til det engelske Admiralitet fra
Capt. Penny (Lady Franklin) d. d. Assistance Har-
bour, Cornwallis Island, den 12te April 1851.**

„Efter at have forladt the North Star (Commander J. Saunders) †) den 21de Aug. 1850, gik langs Nordsiden af Barrow-Stræde indtil d. 24de og holdt skarpt Udkig. Udfør Beechey Island, praiede den amerikanske Skonnert „Rescue“ (Commander Griffin); fik at høre, at „Assistance“ (Capt. Ommaney) havde

*) Da Sir Franklin sikkert vilde have efterladt skriftlige Documenter ved Beechey, hvis han var gaaet videre op i Wellington Channel.

**) Da uigienneutrængelig Is af 20 til 30 Dv.-Miles Udstrækning visse sig imellem ham og den (Penny's) aabne Sø hinside; Jones Sund derhos af en Prælfanger i den senere Tid er opdaget at være meget bredt med Dyrning vestersfra, og intet Land synligt fra Mastetoppen i den Retning, og der saaledes var Rimelighed for, at dette Sund stod i Forbindelse med Wellington Channel, og at Franklin saaledes kunde have søgt en Tilbagevei fra N. for Parry Island ad dette Sund til.

†) Esr. d. Edff. 6te Bind, Pag. 69.

fundet Spor af Franklins Expedition paa Cap Neley, og var gaaet vesterefter. Ombord i Assistance Kl. 2 EM. Begge Skibe fast i Landisen $\frac{2}{3}$ af Afstanden tværs over Wellington Channel; Assistance $1\frac{1}{2}$ Qv.-Mil vestrligere. Gik tilbage til Østtiden, og gik Morgenen efter, d. 25de, iland og undersøgte Kysten fra ti Qv.-Mil nord for Cap Spencer til dette Forbjerg, og traf en Leirplads som fra et Jagtparti."

„De amerikanske Skonnerter „Advance" (Capt. de Haven) og Rescue (Commander Griffin) samt Regjeringskonnerter „Felix" (Sir John Ross *) og „Lady Franklin" tilankers i en Bugt paa Nordvestsiden af Beechey Island, og det bestemtes, at Capt. de Haven skulde fortsætte Undersøgelsen af Østkysten af Wellington Channel nordest, medens jeg undersøgte Kysten østerefter. Alle mine Officierer havde imidlertid i Meningen af Caswall Tower seet Stedet, hvor Franklins Expedition havde overvintret i 1845—46. Ligeledes foresandtes 3 Grave over 3 Matroser, døde tidlig om Foraaret 1846. „Sophia" (Capt. Stewart) undersøgte Madstock Bay og Omegn, men intet videre Spor fandtes i den Retning. „Resolute" (Capt. Huston) og „Pioneer" (Lieut. Osborn) ankom og gik tilankers d. 28de Aug. om Morgenen. Efterretning fra „Assistance" om at ingen Spor vare fundne N. og S. for Barlow-Inlet efter en Undersøgelse af Cornwallis Kysten af 30 Qv.-Mil. Fast i Isen til den 5te Septbr. da vi forlode Beechey Bay, men naaede først Vestsiden d. 8de Septbr."

„J. Ross' Tender „Mary" blev lagt op ved Beechey Island og Provisioner hengiemte."

„Den 8de Septbr. opreiste en Steendynge **) med en Stang

*) Cfr. d. 2dte. 5te Bind, Pag. 382.

**) Angaaende flige Mærker indeholder det engelske Admiralitets Ordre, at Expeditionen fremdeles, med et rødt eller hvidt Kors skal mærke Klipperne eller Kysterne, og, saa tæt som muligt ved deis Fod og i rette Vinkler med den perpendicularære Deel af sligt Kors, ned-

12 Qv.-Mile N. for Barrow-Inlet paa Vestsiden af Wellington Channel (Cornwallis-Kysten)."

„Den 10de Septbr. naaede Griffiths Island. Confererede med Capt. Austin (Resolute)."

„Den 11te Septbr. gjorde forgæves Forsøg paa at naae Cap Walker, men maatte vende tilbage paa Grund af Isen, der blev saa fast, at vi med en stærk Brise havde yderst vanskeligt ved at vende, efter at have trængt 25 Qv.-Mile frem; søgte til Assistance-Harbour, hvor vi naaede den d. 12te Septbr. Kl. 11 F.M. og toge Winterquarteer. Kort efter ankom ogsaa Stonnerten Felix (Sir John Ross)."

„I hele Vintertiden har ikke fundet et eneste Sygdomstilfælde Sted, hverken paa Lady Franklin eller Sophia. Communication er stadig holdt med Capt. Austins Expedition i Winterquarteer mellem Griffiths og Cornwallisøerne. Den 14de April skulde en Skædeerpedition afgaae for at undersøge Wellington Channel."

Extract af Rapport fra Samme, d. d. 8de Septbr. 1851, tilføjet.

„Den 17de April 1851 afgik 6 Skæder med 41 (Officierer og Mandskab) under Anførsel af Capt. Stewart (fra „Sophia“), med Bestemmelse, i Forening at gaae op langs Vestsiden af Wellingtons Canalen, efterlade 2 Skæder paa et vist Punkt som Depoter, senere gaae tilbage igjen til disse; derfra skulde 2 skraae over til Østsiden af Canalen og 2 langs Vestsiden heelt op i Canalen, og derpaa efter Omstændighederne gaae videre. Hver Skæde var udrustet for 40 Dage. Vægt pr. Mand = 200 Pd.

lægge en Flaske eller andet Kar med en kort Beretning til Dato om Expeditionen, om dens Status og Hjælpemidler, Sundhedstilstanden og hvor den agter sig hen.

Penny afgik med Depotslæderne (Hundeslæder) d. 18de, og naaede dem d. 19de. D. 18de havde de kun tilbagelagt $6\frac{1}{2}$ Qv.-Mil. De daarlige Kogeredslæder havde allerede begyndt at genere meget.

„Den 19de faldt Temperaturen, og en Stormvind stod os lige i Ansigtet som vi kom ind i Canalen, og holdt ved med saa Mellemrum til d. 22de. Den 21de var Mr. Stewart gaaet tilbage med de 2 Depotslæder og et Telt. De naaede velbeholdne til Skibet i to Marscher.“

„Stormen vedblev imidlertid ned ad Canalen under en Temperatur fra 25 til 30°, og da jeg frygtede for at vi skulde komme til at mangle Brændsel, læssede vi alle Provisioner af og lode de 2 bedste Slæder blive hvor vi vare og gik tilbage med de 2 andre, en Afstand af 42 Qv.-Mil, og vi kom tilbage til Bugten om Middagen d. 26de, Alle i bedste Velgaaende.“

„Den 6te Mai havde vi da forsynet os med det Nødvendige for en ny Expedition, og med en kort Bøn til den Almægtige om Kraft til at fuldføre vor Gjerning, toge vi paa Slæderne atter afsked med det dobbelte Mandskab i hver, igien under Stewarts Anførsel, indtil jeg kunde komme til dem ved det øverste Depot. Den 9de Kl. 6 FM. tog jeg afsked med begge Hundeslæderne, 4 Mand ialt, og naaede dem Kl. 2 ved det øvre Depot. Herfra (Point Separation 75° 5' NBr.) gik Capt. Stewart til Cap Grinelle og J. Stuart langs Kysten til Cap Hurd og undersøgte alle Bugter. Goodsir gik op langs Vestsiden til Cap de Haben i 75° 22' NBr., hvorfra Landet saaes at strække sig 10 Qv.-Mil i N. til en Pynt, som siden blev kaldt „Decision“ efter at være naaet d. 12te Mai 10½ EM. Goodsir fortsatte Coursen langs Kysten vester-efter, medens jeg gik i en N. til N. lig Retning mod Land, der saaes i Nord, og som naaedes d. 15de Kl. 7 EM. 45 Qv.-Mil fra Point Decision og fandtes at være en Ø. Denne Ø blev kaldet „Baillie Hamilton Island“. Her fandtes et Stykke Alme-Bord der havde været lappsket med Mineralsk Beg eller Bjære

paa den ene Side og var spaltet med en Øre, men hidrørte bestemt ikke fra Franklins Expedition."

„Ved at gaae omkring Den først i NND. og fra Cap Scoresby mod NNB. saae vi d. 17de ved Cap Surprise et nyt Stræde aabne sig, *in which was 25 miles of clear water* („Dronning Victorias Canal"). I 49 Qv.-Miles Afstand saaes en Ø i B. $\frac{1}{2}$ S. og en Pynt i 15 Qv.-Miles Afstand i B. til N., idet den mørke Himmel over Pynten tydede paa aabent Vand maastee 20 Qv.-Miil hiin Side. Pyntens Beliggenhed var $76^{\circ} 2' N.$ Br. og $95^{\circ} 55' B. L.$ Da Vandet saaledes forhindrede vor videre Fremtrængen i Slæder, og Hundenes Foder var fortæret, maatte vi d. 17 Mai skyndsomst vende tilbage til Skibene, hvor vi ankom d. 20de Mai om Midnat.

Mr. Goodfir, der imidlertid var gaaet langs Vestkysten, lod d. 29de Mai melde, at han havde seet Vand mod N. paa $75^{\circ} 36' N.$ Br. og $96^{\circ} B. L.$ Her fandtes et Stykke Driivstømmer nylig forfullet, og som ikke havde lidt synderlig efter at der havde været Ild i det, hvilket Sir John Richardson i sin Fremstilling formener at maatte skrive sig fra Franklins Expedition, eftersom disse Kyster ikke nu besøges af de Indfødte, og dette Stykke ikke vilde være flydt (waterborn) nogen synderlig lang Wei. — En Baad blev nu equiperet i al Hast, og den 1de Juni afgik den paa Slæde ledsaget af en Hundeslæde, forsynet med Provisioner, under Anførsel af Mr. Manson.

Den 6te Juni kom Mr. Stuart's Expedition tilbage fra Cap Hurd uden at have truffet nogensomhelst Spor.

Efter 36 Timers Hvile tog Mr. Stuart atter afsted, provianteret for 3 Uger, men traf Baaden allerede d. 8de om Morgen 1 Qvartmiil B. for Cap Gotham, og samme Dag kom Bud fra Manson, at Baadenslæden var funden ubrugelig for Expeditionen.

Nye Foranstaltninger bleve truffne, og Penny afgik d. 17de i aabent Vand efter at være ført 105 Qvartmiil paa Slæderne i 7 Marscher.

„Paa vor Udreise erfoer vi ved Depotpoint af Dr. Sutherland, der havde været 38 Dage borte, at han havde forladt Capt. Stewart i $76^{\circ} 20' N.$ Br. hvor Wellington Channel aabnede sig, men uden at have truffet noget Spor, at de i Forening med Goodfir og Marshall havde undersøgt Nordkysterne af Cornwallis og Bathurst Land indtil $99^{\circ} W. L.$ ligeledes uden at træffe noget Spor. Vandet havde tvunget dem til at vende om. Traf paa en stor Mængde Dribømmer paa Nordsiden af Bathurst og Cornwallis-øerne. Strømsætning nord fra.“

„Baaderpeditionen under Mr. Manson gik 10 Kvartmiil vesterefter, da den ved en stærk Nærsø og stærk vestlig Storm blev nødt til at søge Ly i en Bugt. Indtil d. 20de Juli bleve 310 Kvartmile af Nordkysten af Cornwallis og Bathurst undersøgte af Baaden under meget vanskelige Omstændigheder formedelst vedholdende ugunstige Vinde og 4 Knob stærke Strømninger. Maatte vende tilbage, da de endnu kun havde Proviant for 8 Dage. De havde seet seilbar Sø fra den vestligste Station i N. og V. saa langt Øiet kunde række. Hvalroser i Mængde i det aabne Vand. Driftige Jishjørne, Polarhøner, Ulve, Ræve, Rensdyr i Flokke, Gænder, Maager og andre Vandfugle, Musko-Oxer paa Melville Ø. Med en stærk N. V. Vind naaede vi Abandon Bay paa $15\frac{1}{2}$ Time. Isen var her saaledes at de maatte trække Baaden paa Land og lade den ligge; 4 Dages Provisioner toge de med sig. Paa Tilbage-touren var Veiret yderligt stormfuldt, med idelig Regn, der gjorde de Strømme, de havde at passere, yderst stride. Det vaade Veir forøgede Ubehagelighederne frygteligt; men ikke en eneste Klage hørtes. Under $75^{\circ} N.$ Br. traf de en Baad, som Capt. Stewart viselig havde sendt ud til deres Assistance, men de kunde ikke benytte den længer end til Barlow Inlet, da Isen nu ogsaa var sat ind i Wellington Channel. Derfra maatte de da atter gaae tilfods, og naaede Eskibene d. 25de Juli Kl 10 E. M.“

Capt. Stewart var kommen tilbage d. 21de Juni efterat være naaet til Cap Becher under $76^{\circ} 20' N.$ Br. og $97^{\circ} W.$ Lgd.

Siden den 2den Juli havde Barrow-Stræde været aabent saalangt man kunde see, ligesom ogsaa Landisen omtrent den 5te Juli havde forladt Wellington Channel op til Point Separation, og lige til d. 27de Juli var ingen Forandring indtraadt deri.

Skibene forbleve endnu indefrosne til d. 10de Aug.

Den 11te Aug. kom Capt. Austins Skibe ind i Havnen staaende østerefter; de havde ikke heller fundet videre Spor.

„Da vi Intet havde fundet der kunde retfærdiggjøre nok et Vinterhold her, gik vi hjemad ifølge vor Ordre.“

„Fandt ingen Depecher ved Cap Hay og Button Point (Pond Bay). Under 70° N. B. stode vi over giennem 150 Qvartmile Ismasse. Kunde ikke komme ind til Disco for at høre om Depecher og vare nær komne paa et Neb tæt inde ved Land. Kom ved dette Forsøg bort fra Sophia“.

Capt. Penny erklærer sluttelig, efter særdeles at have anbefaler sine Officierer, at han ikke hæderlig nok kan omtale Skibsfolket paa begge Skibene, idet han hverken har fornummet Klage eller Knurren nogenfinde, hverken i Vinterquarteer eller under Expeditionernes Savn og Anstrengelser.

Extract af Rapport fra Capt. Austin (Resolute),

udfor Capt. Pennys Vinterquarteer, imellem Cap Martyr og Cap Gotham, d. d. 12te August 1851, tilligemed Expeditionens øvrige Skibe: Assistance (Capt. Ommaney), Skruedampskibene Pioneer (Lieut. Osborne) og Intrepid (Lieut. Gator).*)

Den 23de August 1850 om Natten naaer Capt. Ommaney i Intrepid Cap Miley og Beechey Island, og finder bestemte Spor af den savnede Expedition.**)

*) Efr. d. Tidsskr. 5te Bd. Pag. 383 og 6te Bd. Pag. 72 sqq.

**) Efr. d. Tidsskr. 6te Bd. Pag. 73. Ommaney har hjembragt følgende der forefundne Gjenstande: et Slags Rive som til at rive Siv.

Den 24de standser Isen Intrepid's Fremtrængen 4 Qvartmiil Nord for Point Innes.

Den 25de communicerer med Capt. Ommaney.

„Den 28de naaer først Resolute Cap Riley og Beechey Island. Trækker Felix (Sir J. Ross) mellem Beechey Island og Cap Spencer, tilligemed Capt. Penny og Rescue. Assistance og Intrepid isigte paa den ligeoverliggende Kyst tæt ved Barlow Inlet, samt den anden amerikanske Skonnert Advance*) indeklemmt mellem Isen nogle Qvartmiil nordligere, der ved Cap Botoden havde fundet en Flaske, Avisstumper, Rugler og Sligt. Isen satte Pioneer paa Grund, da den gik om Beechey Island, men den kom af uden Skade. Sporene, der vare fundne, syntes at tyde paa et hurtigt Opbrud, eftersom flere nyttige Gienstande vare efterladte, Reb lappede og ei løste, samt ingen Efterretning eller Meddelelse efterladt. — Intet Videre fandtes.

Den 5te Septbr. naaede Resolute og Pioneer Bestyksen.

Den 7de drevet af Isen S. D. for Cap Gotham.

„Den 9de tidlig om Morgenens naaede aabent Bunde S. for Cornwallis. Trængte vesteri, ad Den Griffiths Sydspids, Assistance og Tenderen isigte“..

„Om Morgenens den 10de Septbr. naaede vi til en udstrakt Isflade der strakte sig fra S.B. = Enden af Griffiths Island mod

Skafet 12 Fod langt, Tandstykket 2½ Fod langt med 6 Tænder og gjorde af 5 Tom. lange Jernbaand, fremdeles en Mæsse Loug, Reeb, og Seilbug: Alt med Marinens Mærke og Navnet „Error“ paa et Stykke Seilbug, fremdeles Smedens Umboltblof, Trækul i en lille Tønde, mange (700) Lindsaaser til preserved meats (hvorfra det hele medhavende Forraad var 24000 Stkr.). En Veiviserpæl liggende paa Jorden, 7 Fod lang med et Brædt paa Enden, hvorpaa var malet en sort Paaand paa hvid Grund, Paaandledet til Søire og Pegesfingeren til Venstre.

*) Efr. d. Edfr. 6te Bd. Pag. 73.

Syd saalangt Diet kunde række, og hvorved Assistance med Tender havde gjort fast. Vi, Brigkerne, samt den amerikanske Expedition, fulgte om Aftenen deres Exempel. Capt. Ommaney underrettede mig om at Kysterne af Cornwallis, tilføds, vare blevne undersøgte fra 6 Qvartmiil N. for Barlow Inlet til Cap Martyr, men intet Spor fundet, derimod havde de truffet paa to Winterhavne og havde nedlagt 20 Dages Proviant ved Cap Gorham for 90 Mand".

Den 11te kunde Capt. Ommaney i sin Undersøgelse af Isen kun trænge 25 Qvartmiil frem i sydlig og vestlig Retning.

„Besluttede, paa Grund af Usikkerhed af Seilads vesterefter, at gaae i Winterquarteer med Assistance og Tender i Bugten mellem Cap Gorham og Martyr, og gav Ordre til Expeditionen at concentrere sig og om Vin'eren anstille de Undersøgelser de maatte finde hensigtsmæssige.

„Den 13de kastede løs. Temperaturen $+3^{\circ}$ klart Veir, og naaede med Anstrengelse og Møie aabent Vand S. for Griffiths Island. Den amerikanske Expedition gik østerefter. Om Aftenen gjorde fast ved den faste Is mellem Cap Martyr og Griffiths Island.

Den 14de ingen Forandring.

Den 16de Assistance med Tender til deres Winterquarteer. Resolute med Tender forblev ved Kanten af Isen i det Haab i det Mindste at faae en saa vestlig Plads at det kunde være af Nytte for Foraars Expeditionerne.

„Assistance med Tender blev indsejlet i Isen og drev en Tid lang hjælpeløs ind ad Kysten til. Kom tilbage til os om Aftenen".

„Den 24de med lav Temperatur ($+13\frac{1}{2}^{\circ}$) begyndte at skære gennem den nylig opstrue Is (450 til 600 Alen i Udstrækning og fra 2 til 5 Fod tyk) imellem os og det aabne Vand for at naae den lille Bugt lidt S. for Cap Martyr, men maatte opgive det den 25de".

„Udsendte imidlertid d. 2den Decbr. inden Vinterens Komme. Slæde-Expeditioner til Sommerville og Lowther Island ad Cap Walker, ad Melville Island, ad Cap Hotham, (hvor der fandtes en itubrukket Hare med Ordet „friendship“ skåret i, og nogle Oliekødestaver), og senere ad Bugten mellem Cap Martyr og Forbjergene N. B. for hvor vi laar. 49^o's Kulde under Frysepunctet gjorde, at de snart vendte tilbage, dog havde de faaet nedlagt Provisioner paa Sommerville Island og Cornwallis Island 30 Qvartmiil vestrefter; men intet Spor forefundet. Sir John Ross og Capt. Penny laar i Bugten der havde været udsæet til Vinterquartier for Assistance og Tønder“.

Den 17de Decbr. gjordes Aftale om Foraarsforetagenderne, med Capt. Penny der kom til i Slæde. Capt. Penny overtog strax at giennefsøge Wellington Channel.

„Vi indrettede os nu for Vinteren og Alt blev arrangeret for at kunne tilbringe denne ubyggeelige Væretid saa muntert og ved saa god Hælbred som muligt. Ovelser i fri Luft, Underviisning og Forlystelser bragte os med den fuldkomne Samstemning og en god Deel Selskabelighed (under Forsynets Beskyttelse) ved god Hælbred og i godt Humeur gennem en Nordpolvervinters Gensformighed og Savn“.

Den 18de Februar 1851 blev Communication aabnet fra vor Side med vore Naboer mod Østen under en Temperatur 60 $\frac{1}{2}$ ^o under Frysepunctet“.

„Den 10de Marts aftales Undersøggelses-Expeditioner saa tidligt som muligt efter den første Uge i April. Alle vare tilfredse med deres Paadrag og besjælede af Iver for deres store menneskelærlige Værk. For min Person anfaar jeg det for min absolute Pligt, at blive ved Skibene og overlade dem omkring mig den Tilfredsstillelse og Hæder, at giennefsøge og gjøre Opdagelser — idet deres Alder gjorde dem vel stilkede for en sliq Tjeneste, og jeg havde Tillid til at deres Talenter og Erfaring kunde styre de dem undergivne Mænds Iver og beherske deres Kraft, og at deres Be-

stemthed kunde udføre den Dont der var dem overdraget. Jeg maa imidlertid udtale (hvis en saadan Følelse kunde eksistere i et Pligtforhold) at jeg ikke uden at opofre endeel af min personlige Værgierighed kunde afholde mig fra at tage Deel i dette store Menneskefiærlighedens Værk."

Nu begyndte man af al Magt at forberede sig, ved 4 Timers Vandring daglig naar kun Veiret tillod det (Temperaturen fra -10° til 43°) og ved at trække Slæder med den Vægt der virkelig vilde blive lagt paa.

Den 28de Marts var hver Enkelt parat og Slæderne fuldstændigt klare; den bedste Mand og Munterhed besjælede Alle og Enhver, og længselsfuldt imødesaae Alle den Time da Veir og Temperatur vilde tillade Afreisen.

Da Veirliget saa ud til at blive gunstigt den 4de April (Temperaturen 38° under Frysepunctet), udsendtes en foreløbig Expedition, provianteret for 20 Dage, for at eftersee de i October nedlagte Provisioner, og giennemse og overhale den endnu ikke undersøgte Deel imellem Cornwallis og Bathurst Island.

Den 5te steg Temperaturen atter.

Den 7de, Temperaturen 44° under Frysepunctet. Alt klart til Expeditionernes Afgang den 9de; men den stærke Blæst forhindrede det.

"Da Veiret om Morgen den 12te blev gunstigere (Temperaturen 50° under Frysepunctet), bleve alle Slæderne (14 i Tallet), bemandede med 104 Mand (Officierer og Mandskab) og provianterede, nogle for 40 og andre for 42 Dage, med en omtrentlig Trækkelvægt af 205 Pund pr. Mand, under Capt. Dymmanney's Anførsel, førte frem paa Isen udfor N.B.-Enden af Griffiths-Island, hvor Telte bleve opslaaede og Luncheon tillavet. Jeg fandt Alt fortræffeligt indrettet. Den følgende Dag (Søndag) tilbragtes i stille Betragtning og Bøn".

Læber Kuling fra S. O., med svær Sneefog forhindrede deres Afreise den 14de, som besluttet.

Om Aftenen den 15de (Da Temperaturen, som havde været 14° under Frysepunctet, var steget til $+ 18^{\circ}$ og Vinden havde lagt sig) begav Allemænd sig til Slæderne. Efter et kort forfriskende Maaltid, forenede Alle sig i Bøn om Beskærmelse og Veiledelse, og toge derpaa afsted, maaskee med ligesaa megen Bestemthed og Enthusiasme som nogeninde har existeret, og med den sikre Overbeviisning at ville komme til at udholde svært Arbeide, Anstrengelse og Savn.

Den 24de afgik en anden Expedition for at undersøge Bowthet, Davy og Garrett Islands og Isens Tilstand besterefter. Indtil Begyndelsen af Mai faldt Temperaturen betydeligt (til $- 37^{\circ}$) med stærk Blæst.

Alle Expeditioner kom tilbage imellem den 27de April og 19de Mai, ulykkeligviis uden at have fundet noget Spor. 18 Individider havde faaet Frost i Lemmerne, og Een, Skibmanden paa Resolute, var død paa Reisen under Arbeidet, af Anstrengelse og Frostbeskadigelse. Han ligger begravet paa N.-D.-Kysten af Grifiths Island.

4 Slæder bemandede med 27 Mand (Officierer og Mandskab) vare i Mellemtiden blevene udsendte med Forfriskninger for de Hjemvendende og til deres Assistance, ogsaa for at give Observationer, bestemme Punkters Beliggenhed, nedlægge Efterretninger &c.

„Den 23de meldte Capt. Penny, at han havde opdaget en stor Strækning aabent Vand oppe i Wellington Stræde, fra 70 Dv. Mil N. V. t. N. for Cap Gotham. Jeg havde ikke Solf nok til at faae sendt en Baad med for at han kunde skaffe sig nærmere Kundskab om dette Vand eller dets Udstrækning.“

De længstbortsendte Expeditioner kom tilbage imellem d 28de Mai og 4de Juli velbeholdne og raske, men havde dog rogen Tid nødvendig til at komme til Kræfter efter hvad de havde dt og udstaaet. Uheldigviis uden at have fundet noget Spor. De havde været paa respective i 44, 58, 60, 62, og Melville Island-Expe=

ditionen i 80 Dage, af hvilken Tid de havde maattet tilbringe flere Perioder i deres Telt, paa Grund af svært Sneefog, medens Temperaturen var falden til 69° under Frysepunktet.

Hovedresultaterne vare følgende:

Langs Sydkysten af Barrowstræde:

	Dage	tilbage- lagt Dom.	opdaget og undersøgt Dr. Mice Kust. Npt. ældre.	Øverste Npt naaet Br.	Øgd.
Capt. Ommaney havde i	60.	480.	205. —	$72^{\circ} 44'$	$100^{\circ} 42' 10''$)
Lieut. Osborn — -	58.	506.	70. 10.	78 18.	103. 25.
— Brown — -	44.	375.	150. —	72 49.	96. 40.
— Meham — -	29.	236.	80. —		
Math Hamilton — -	28.	198.	— 23.		
Lieut. Meham — -	23.	238.	— 75.		

Langs Nordkysten:

Lieut. Aldrich havde i	62.	550.	70. 75;	76. 16.	104. 30.
— Clintoeh — -	80.	760.	40. 215;	74. 38.	114. 20.†)
Chirurg Bradford - -	80.	669.	135. 30.	76. 23.	106. 15.
Master Grinnel — -	18.	137.	— 25.		
Second Master					
M'Dougall — -	18.	140.	95. 20.		

Hver enkelt Officier har rapporteret, at deres Folks Forhold har været særdeles exemplarisk, i Forening med utrætteligt Arbejde og Velvillie imod hinanden indbyrdes, — og at Folkene ere blevne opmuntrede ved de yngre Officierers Exempel, hvilke stedse vare ved Slæde-Træktougene.

*) Tværs over Isen i S. V.-lig Retning til Land.

†) Gik omkring Bestanden af Melville D, videre end E. Parry, og saae Land strække sig hinside 118° V. Øgd. vestrefter. fandt Pjultspor af Parrys Karte fra 1820. Signalfængerne vare omblaæste eller omrevne af vilde Dyr.

Syggeantallet indskrænker sig til,
paa Resolute:

en Grovsmed, med svær Frostknude, der kom sig efter 3 Maaneder.
en Køl, med Udslæt og anden
Sygdom.

paa Assistance:

en Heelbefaren, — Frost; Ampu-
tation af store Taa
paa venstre Fod.

en do. . . . Frost . . . der kom sig paa 3 Uger.

en Grovsmed, Frost-Vylde . — — — — 10 Dage.

en Heelbefaren, Frost i store
Taa paa venstre Fod og
Inflammation i høire Knæ — — — — 1 Maaned.

do. Frost i Tær og under Fod-
saalen paa venstre Fod . — — — — 1 Maaned.

paa Pioneer — Ingen.

— Intrepid — Ingen.

Alle Expeditionens Eskibe ere i tjenstdygtig Stand; Pioneer, der havde faaet endeel Oplængere knuste i en svær Klemme i Melville Bugt, er bleven repareret. Maskinerierne i begge Dampskibe ere blevene reparerede og rettede mange Gange, og ere i meget god Stand.

Store Kuler ere opførte, og Efterretninger der nedlagte, paa Beechey Island, Cap Martyr, S.-Enden af Griffiths Island, Cap Walker under 73° 55' N. Br., 99° 25' B. L. og under 75° N. Br. og 99° B. L. Trykte Efterretninger ere ogsaa blevene nedlagte paa Routerne af Undersøgelses-Expeditionerne.

„Den 11te August slap ud af Winterquarteer og naaede til Capt. Penny's“.

„Jeg er kommen til det Resultat“, skriver Austin den 1. Decbr. til Penny, „at Expeditionen under Sir J. Franklin forfulgte ikke Maalet for sin Sendelse S. og V. for

Wellingtons Stræde, og finder, efter Conference med Dem angaaende Deres Undersøgelse af Wellington Channel, mig ikke berettiget til at anstille yderligere Undersøgelser i den Retning, selv om de vare praktikable“.

„Det er nu min Hensigt med al Hurtighed at forfølge Undersøgelse af Jones Sund“.*)

Capt. Penny svarede s. D., „at Wellington Canal ikke burde undersøges videre, eftersom Alt var bleven gjort hvad der stod i menneskelig Magt og intet Spor er til at opdage.“

Sammes (Capt. Austin's) Rapport af 30te Septbr. 1851, tilankers udfor Cap Winterton (Norfolk).

„Efter at have beordret Capt. Ommaney (Assistance) at opreise et Steenmærke med Stage ved Cap Warrender, der nedlægge en streben Efterretning, og derpaa, langs med Østkysten af Baffinsbugten, med begge Seilskibe søge Samlingspladsen mellem Wolstenholme-Sund og Cap York, - gik jeg selv med begge Dampskibene (Intrepid og Pioneer) den 14de August Kl. 7 om Aftenen langs Vestkysten af Baffinsbugt, gik om Cap Horsbrough d. 15de, gik 30 Qvartmiil op mod N. langs Kysten, og derefter omtrent 45 Qvartmiil op langs Sydkysten af et stort Sund i Nordvestlig Retning. En fast Isbarre, der strakte sig heelt tværs over, i en Brede af 25 Dvm., standsede os. Vi gik langs Isbarren til Nordkysten, og da vi der ikke kunde komme videre, blev et Steenmærke med Stang opreist og en streben Efterretning nedlagt paa en isvinsfaldende kogledannet Ø; vi stode derefter. udaf Sundet langs Nord-

*) Som ogsaa i Admiralitetets Ordre til Capt. Penny af 11te April 1850 var ubopeget som et endnu ikke undersøgt Sund, der først og fremmest skulde undersøges, og hvorigennem han, om muligt, skulde gaae i Retningen af Wellington Stræde eller til Parry- og Melville Ølands, ligesom han eventualiter blev henvisst til „Smiths Sund.“

høsten; men hverken paa Nord- eller Sydhøsten, som vi nøie undersøgte, fandtes noget Spor af den bortblevne Expedition".

"Mundingen af dette Sund er c. 60 Qvartmile bred, og en Ø af 20 Qvartmiles Længde ligger i Indløbet, hvis ene Punt er Cap Leopold. I det særdeles klare Veir vi havde her, medens langt-bortliggende Gienstande meget tydelig kunde sees, havde det aldeles Udseende af som om en bestemt Contour af Land strakte sig tværs over og begrænsede Sundet vestrefter, men jeg erklærer paa ingen Maade at dette virkelig forholder sig saaledes."

"Der er al Anledning til at antage dette Sund for Baffin's „Jones Sund“, om end dets nordre Kyst ligger omtrent 10 Qvartmiil sydligere end Kortet siger".

"Isen gjorde det umuligt for os at gaae høiere op mod Nord. Ifke heller kunde vi paa den østre Side af Baffinsbugt naae høiere op end 10 Qvartmiil N. for Wolstenholme Sund d. 20de, hvor vi maatte blive siddende fast til den 28de".

"Da vi i Pioneer ikke kunde komme til „Intrepid“, som imidlertid havde været i en yderst farlig Stilling i 20 Timer struet op paa et Jisbjerg i en Høide af 40 Fod den 27de og 28de Aug.*)"

***) Extract af Chefens, Lieutn. Sators Beretning derom til en Paarvørende d. d. Septbr. 1851, tilføes:**

(Lond. News 27de Decbr. 1851.)

"Da jeg om Morgen den 27de August ikke holdt mit Skibs Stilling for sikker, fik jeg Kl. 11. 30 F.M. et Agtervarp ud og hev det med Bagbord's Bredside til Jisfladen med Forstevnen mod et Jisbjerg omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra os, i det Haab, at, da der var Vand paa Sydsiden af det, jeg i Tilfælde af at Jisfladen skulde bryde bort, ved Hjælp af Dampen skulde klare mig uden Skade. (Binden 3. 25.)

"Lidt før 5 E.M. gik Agter-Ankeret med; Skibet svalede med Stevnen mod Binden, og, da til samme Tid store Stykker af Jisfladen brød af, kom jeg i en Bugt, der sluttede til min Bagbord Side, hvilket, i Forening med en stor Jisflade, forhindrede mig fra at faae Bredsiden til igen. Jeg forsøgte vel derpaa, men forgievs. Kl. 5 E.M. bemærkede jeg, at Jisfladen var i Bevægelse, og com-

trængte vi lidt høiere op mod Nord, da Isen gav lidt efter, indtil næsten udfor Cap Parry, det sydlige Indløb af Whalesund, der er omtrent 8 til 10 Qvartmiil bredt ved Indløbet, tager en nordøstlig Retning, og var opfyldt af Is. Men da Isen atter be-

manderede Dampen op i al Skynding. Isfladen begyndte nu at bevæge sig hurtig mod Isbjergene, og som jeg strax saae, at vi ikke kunde saae Dampen betids op, dreiede jeg, som den sidste Udveel, Styrbordsside mod Gladen, i det Haab at den vilde føre Skibet klar af Isbjergets Øst-Ende, thi jeg følte mig overbevist om, at hvis det blev drevet imod det, ingen menneskelig Magt kunde frelse det fra fuldkommen Ødelæggelse.

„Kl. 5½ blev Skibet drevet mod Isbjergene med et frygteligt Brag; men, o Under, det havde sig op for det svære Tryk. Kl. 6. 30 gav det lidt efter, men kun for et Dieblit. Jeg benyttede mig af dette Pusterum til at faae mine to Hvalbaade og en lille Baad ud paa Isen, da, fra 7 til 9 E. M., Trykket igien kom paa med usvækket Voldsomhed, og tvang Pakkebrættet 40 og Bougen 30 Fod over Isfladen op ad Bjergets Side. Ismasserne føre nu hen næsten 10 Fod høiere end Melingen, og med Spilbomme forhindrede vi mange Stykker fra at falde ned paa Dækket, ligesom ogsaa mangengang Gloden sank, naar Isstykket skulde ned over Dækket. Isbjergene stubbe sig lidt nordest, og noget efter hørte Trykket op. De opstruede Mæser sank nu ned fra Skibetsiden, saa Skibet kom til at hænge paa Siden af Bjergene, med to smaa Rilestykker, eet paa den ydre Side af Yder-Agterskeoven, og et andet for Bougen: det Eneste der holdt det roligt og opret i denne farlige Stilling. Da jeg frygtede for, det skulde falde over paa Styrbordside, fik jeg Rugerne skalkede for og agter. Jeg entrede nu ned over Bougen og gik under Bunden paa det til Strue-Agterskeoven, men efter hvad man kunde see, var den ikke bleven saa meget som stræbet. Jeg havde Provisioner klar til at bringe i Baadene paa Isen, naar det skulde kunne skee. Kl. 10 E. M. begyndte atter Trykket, og Isen struede sig op omkring os. Fra 11—12 E. M. stod Isfladen stille. Kl. 2 F. M. revnede Gladen S. for os, og Isen gik 1 Fod fra Skibets Side; saa kom Trykket igjen. Gladen havde en Hart af 2½ Knob i Timen, og struede sig igjen op omkring os. Omtrent Kl. 8½ revnede Gladen paa flere Steder, og et Dieblit fusesde Vandet til Siden af Skibet, som atter rev Alt hvad der stødte det bort, undtagen de velsignede to smaa Riler. Kl. 9. 30' F. M. gav Stykkerne efter, og Skibet gled næsten

ghynde at lufte sig sydfra, maatte vi igien skynde os tilbage. Vi opgav nu alt Haab, og søgte Seilskibene, som Pioneer naaede den 2den Septbr. og Intrepid først den 6te."

umærkeligt ned, udaf sin farlige Stilling, uden at lide den mindste Skade. Inden jeg endnu havde faaet det rundt om Nordenden af Fjerget, Kl. 9½, tvang et andet voldsomt Tryk atter Skibet op paa Fjerget, kun et Par Fod fra det tidligere Sted. Kl. 10 ½ M. blev Isen stille. En af Hvalbaadene og den lille Baad bleve knuste. Nu bleve de preserverede Levnetsmidler bragte ned paa Isfladen, og da der var bleven rapporteret „Bund“ isæ af Fjerget, sendte jeg to Mand op paa det for at see efter „Pioneer“, som da blev rapporteret 4 eller 5 Dvartmiil nordøst. Neppe vare de igien ombord og Provisionerne neppe ude af Skibet, førend Isfladen atter revnede i flere Stykker, og førte Folk og den anden Hvalbaad nordøst paa en stor Isflade. Jeg saae dem anstrænge sig af yderste Evne for at blive ifigte og nær ved Skibet, men forgievs; de satte Baaden ud og prøvede paa at roe op, men de maatte opgive det og trække Baaden op paa Isen igien."

„Var Skibet faldet om paa Siden, vilde vort sidste Fartoi, Travaillesuppen, som vi holdt klar til at sætte ud, sieblikkelig have samme Skiebne som de to andre. Isfjerget vilde da have været vor sidste Tilflugt; men de der havde naaet derop, saa steil og glat det var, vilde da være frosset ihjel, inden man kunde være kommet dem tilhjælp. Temperaturen var 1° over Frysepunktet, og det blæste strakt fra S. D.; Temperaturen paa Fjerget vilde have været lidt lavere, og man kunde ikke have rørt sig for at holde Varme. Kl. 12½ gled Skibet atter ned af Fjerget, og gik lidt overfløvn. Jeg haabede nu atter at skulle komme om Nordpynten af Fjerget; men Kl. 1 E. M. kom en svær 5 Fod tyk Isflade med en 3 Dvartmiils Fart ned paa os, og trykkede Skibet 3die Gang mod Fjerget, saa det knagede og bragede i Tommerne, og Noret og Struegestellet blev revet væk. Dette Tryk var det sværeste som fik det til at frænge syv Grader over fra Fjerget. Lykkeligvis havde Skibet sig iværet med Isen. Kl. 2 E. M. tog Trykket af med Et, og Skibet flød atter. Jeg lod Alkyverne heise, og Skibet gik vel om Nordpynten af Fjerget. Vi saae nu Pioneer omtrent 7 Dvartmiil fra os."

„Jagen menneskelig Magt kunde have reddet Skibet fra fuldkommen Udslæggelse, men ene og alene det guddommelige Forsyns naadige Beskiærmelse."

Medens vi opholdt os udfør Wolstenholme Sund, fik vi, Nat-
ten til den 28de August, Besøg af 5 Eskimoer paa Hundeslæder,
som uden mindste Frygt kom ombord til os; men de maatte til-
samt forlade os som Springtiden var forhaanden og de frygtede
for at blive afflaarne fra Kysten".

„Skibene vare, da de gik over Baffins Bugt, bleve forsatte
saaledes, at de maatte gaae norden om Caryoerne.

„Stod udefter af Baffins Bugt og Davisstræde den 8te; pas-
serede Cap Farvel den 16de. Ankom til Aberdeen den 26de, —
et Par Dage efter, de øvrige Skibe, Assistance, Pioneer og In-
trepid".

Uf den ved Admiralitets-Ordre af 22de Octbr. 1851, un-
der Contre-Admiral Bowles Forsæde, nedsatte Commission, be-
staaende af Contre Admiral A. Fanshawe, Capt. Sir E. Parry,
Capt. F. W. Beechey og Capt. Sir G. Back, til at undersøge
Expeditionernes Officiers Forhold, navnlig om det vilde have
været til Fordeel, om Capt. Austin eller Mr. Penny vare forblevne
længere i de arktiske Regioner for at fortsætte Efterfølgelsen i den
Retning, er Capt. Austin erklæret fri for hvert Ansvar.

**Sir John Ross*) Rapport, d. d. Stranraer,
d. 25de Septbr. 1851.**)**

„Forlod d. 12te Aug. 1851 Vinterkvarteret ved Cornwallis
Øsland og Skibene under Capt. Austin og Penny, efter mislykket
Forsøg paa at gaae tværs over Den. Maatte af Frygt for at
forblive der endnu en Vinter, af Mangel paa Provisioner gaae til
Godbavn paa Disco, i Haab om der at finde Levnetsmidler ned-

*) Admiral Ross er nu mellem 70 og 80 Aar. Efter London News
11te Oct. 1851 er han bleven lidt magrere, gaaer maaskee lidt mere
bøiet, men er tværtimod rask og rørig som ellers,

**) Efr. d. Tidsskr. 5te Bind, Pag. 382.

lagte af Northstar, og saaledes blive sat istand til at overbintre N. for Wolstenholme Sund. Blev stuet i min Forventning desangaaende, og om end Bestyrelsen i Godhavn særdeles beredvillig forsynede os med Forfriskninger, hvortil Mandstabet var yderlig trængende, kunde vi dog ikke blive provianterede der for nok en Wintercampagne."

Admiral Ross giver nogle nærmere Meddelelser om et omtalt Udsagn af hans Tolk Adam Beck, som samme har beediget for den danske Øvrighed i Godhavn. En Oversættelse af dette af Admiral Ross til England bragte Document var ikke at tilveiebringe i Godhavn, imidlertid har dog den danske Gouverneurs Kone (Fru Mødrup), der er født og opdragen i Grønland, forsikret at kunne give sammes Indhold nøiagtigt, og meddeelt Følgende: „Adam Beck erklærer d. 1ste Septbr., at Franklins to Skibe ere forulykkede paa Kysten nord for Cap York, at en Deel af Mandstabet, blottet for Alt, har naaet Landet, og i Winterens Løb 1846—47 er omkommen ved Kulde, Hunger eller Forræderi af en fiendtlig eskimoisk Stamme; at Gienstande, som have hørt til Skibenes Inventar, endnu kunne forevises og vilde bekræfte hans Udsagn, og at han var beredt til at ledsage enhver Expedition, som vilde aagaae for at oplyse Sandheden heraf". Vel har Tollen ombord paa Lady Franklin, en dansk Mand ved Navn Petersen, ligesom modsagt Adam Becks Vidnesbyrd, men der ere imidlertid komne endeel Omstændigheder frem, hvorefter man maa faae stor Tvivl om Petersens Sanddrøed, ja, som væsentlig have bekræftet Becks Udsagn. Derhos erklærer Bestyrelsen paa Disco, at den fæster Vid til Beck, der er født i Grønland, opdraget som Kristen, kan baade læse og skrive, fatter Betydningen af Eden og dens Følger, og at man ikke har Exempel paa Meened blandt de Indfødte under slige Omstændigheder.

Af de Foredrag, som Capitain Ommanney og Lieutenant Osborne, der have deeltaget i Capitain Austins Expedition, i det geographiske Selskabs Møde i London d. 24de Nov. 1851 holdt om denne Expedition og dens Resultater, fremgaaer imidlertid, at

Efterretningen om Franklins Skibes Undergang og Mandstabet's Ombringelse paa Kysten af Baffinsbugten maa ansees for en Fabel, idet kun 3 Familier have boet for et langt Tidsrum der i Nærheden, og Adam Becks Fortælling derhos nu er bleven deciphreret i London,*) og det erklæres, at den ikke indeholder et eneste Ord

*) Følgende danske Oversættelse af Adam Becks originale Deposition i det grønlandske Sprog, er, efter given Aaledning, sendt herfra til England:

Holsteinborg d. 3die Juli 1850.

„Efter min Afreise gik Alt vel i de to første Dage, — intet Ubehageligt hændtes mig; men paa den tredje Dag hændtes min første Ulykke. Tre Mænd tog fat i mig og kastede mig overbord, de kastede mig i Vandet og mit Hoved løb rundt. Den Tid kunde jeg ikke tale Engelsk og derfor var det at de tre Mænd behandlede mig paa denne Maade, enten for at gøre Løier eller med alvorlige Hensigter mod mit Liv. Disse Mænd, som saaledes kastede mig i Vandet og vare tre, hed, den første Alexander Subar, den Anden Alexander Murray og den Tredie James Presier. Disse ere de eneste Navne jeg nævner. Men Capitaenen paa mit Skib vidste ikke noget om at jeg blev behandlet paa denne Maade.

„Hans Navn var Sir John Ross! Denne Ross havde stor Godhed for mig og jeg var ikke ham mindre hengiven. Som vi kom frem, saae vi ingen Indfødt blandt Jismasferne, men som vi bestandig kom videre frem, kom der Skibe til os med stor Besætning. De kom meget nær og sagde at vi skulde holde os udenfor den store Jis. Da vi havde passeret de sværeste Jismasfer, henimod Aften den næste Dag, styrende langs Øverkanten af Landet, fik vi 3 Indfødte isfigte, som kom hen imod os. Vor Chef sagde, jeg skulde gaae dem imøde, saasaare vi kom nærmere Landisen (med Skibet), Afstanden i Dybde $\frac{1}{2}$ (dansk) Mil. I denne Afstand traf vi Folk, og da vi kom til dem, sagde Capt. Phillips, en af vore Skibschefer, til mig, at jeg skulde tale til dem i mit eget Sprog; men jeg svarede ham: „Vi lide, til vi komme dem nærmere!“ Jeg gik nu over Isen, og sagde til dem: „Hvorledes har I det? Svar mig!“ En af dem raabte til de Andre saa høit han kunde: „De har en Indfødt med sig!“ Hans Kamerater svarede: „De har en Indfødt med sig! Han taler ligesom vi; ja, det er en innuk (Grønlander)! Lad ham komme til mig, thi han talte først til mig.“ Men jeg svarede dem, ved-

om Skibenes Forliis eller Mandstavernes Ombringelse, og for det Andet, at Franklin vist ikke maa synes Best for Cap Riley (hvor man har fundet de eneste Spor af Expeditionen), og at han heller ikke kan være forulykket indenfor en Afstand af 200 engelske Meil

blivende at spørge dem, om de have seet nogen Skibe. De svarede: „Nei, vi have ikke seet nogen!“ Men jeg svarede og vedblev: „Men har I seet nogen sidste Efteraar?“ De svarede: „Jgaar saae vi to Skibe!“ Jeg spurgte dem derpaa: „Hvor ere de Skibe som I saae?“ Men de Indsødtte svarede: „Mod Vst og Syd fra os mødte vi Nogen, som havde en Indsødt ombord, men nogle af hans Ord forstod vi ikke!“ Jeg vidste nu bestemt, at det var Carl Petersen. Og jeg sagde igien til dem: „Har I ikke seet noget andet Skib?“ „Jo, eet Skib have vi seet, som var ved Omenak!“ Og jeg sagde: „Har I ikke seet andre?“ „Nei, vi have ikke seet andre.“ Men Chefen og En paa det svartbemandede Skib gav de Indsødtte deres Portraitter (eller Portraitter af europæiske Fruentimre). Men En af dem hvistte til sin Kamerad og sagde: „Godt, lad os dræbe dem strax, for deres Fruentimre ligne dem vist!“ Men jeg spurgte dem ligestrax: „Hvem er det I vil dræbe?“ De svarede blot og sagde: „Det er ikke værdt at frygte de europæiske Folk! Visseelig ikke; vi skal ikke frygte dem. Ved Omenak have vi seet 2 Skibe, som sidste Efteraar blev stukket i Brand af de Indsødtte.“ Men jeg spurgte: „Hvor ere disse Indsødtte gaaede hen?“ De svarede mig: „Skibet har vist havt dem som Fader (taget dem ombord)“. Og jeg spurgte: „Hvorhen?“ Og de svarede: „De gif ned?“ Og jeg spurgte dem igjen: „Hvor ned?“ Og de svarede: „De gif til Havets Bund (bort).“ Den næste Dag ved vor Afreise saae vi 2 Skibe i Vst. De kom til os, men jeg kjendte dem ikke. Men de kaldte det Laoy Franklin Esquire. Med et stærkt bemandet Fartoi, gif vi nu til dem, og kom paa Siden af dem paa venstre Side, noget borte. Som vi bleve liggende, kom de over til os i et Fartoi. Jeg kjendte lige strax Manden igjen, som jeg saae igaar, hvis Navn var Kallafek, i Selskab med Carl Petersen. Han kom lige til os, da han var klavret over Skibets Side og sagde: „Adam, Du er en Løgner!“ Som han tilfalede mig paa denne Maade, svarede jeg ham ikke. Denne Kallafek spurgte jeg ligestrax: „Hvor ere da disse Skibe? har I ødelagt dem (tabt dem affigte?)“ De svarede mig: „Det veed vi ikke!“ Petersen forstaaer Europæernes Sprog, men denne Petersen vilde ikke tale om deres Skikke (Handlemaade). Jeg

fra Wellington-Canalen, da i saa Fald Strømningen jo maatte have ført Spor af Braget mod Syd, og at man endeligt ikke maa opgive Haabet om at finde Franklin og hans Mandskab hiinsides

vendte mig nu lige til ham og bød ham sige mig ligesom hvad det var for Skibe, da jeg ikke vidste om det var Hvalfangerstibe eller kongelige Opdagelsesstibe. Han svarede mig nu undersundig: „Tal ikke paa den Maade. Er vi 2 endnu borte nogle Maaneder, vil vore fortjente Penge blive mange flere“. Jeg svarede ham: „Det er mig ligegyldigt, enten jeg fortjener Penge eller ikke. Det forekommer mig at være nok, saalange min Fader lever. Seer I ham i Live, skal det glæde mig. Men sig ikke til ham, at jeg er draget bort og reiser stedse længer bort. Han lever stedse i min Erindring som en gammel Mand da jeg forlod ham.“

„Fertil vil jeg seie: Denne Indsøgte, Kallaset, sagde til mig, at disse Stibe havde 4 Sværd, at 1 af dem skulde tages med Sværdet, dets Navn var Rørkof og det havde 3 forenede Sværd. Derfor har jeg, Adam, talt Sandheden. Derfor jeg hidenefter bliver beordret til Dmenak, vil jeg gaac derhen i Selskab.

„Gud være lovet, at Sir J. Franklin er kommen! — Da vi i Efteraaret gjorde en Reise kom vi til Pitts (Bechey), gik iland og saae Stedet hvor han var gaaet iland. Det vil sige, vi saae hans 3 (begravne) Døde, der vare døde i Efteraaret 1846. Her bleve vi 4 Dage, og der fik jeg en af Skibsmandskabet til Hjende. Det var Murray. Der, om Morgenens den 4de Dag, da jeg lob bort og 3 af Skibsmandskabet lob efter mig (til Høiene) uden at de kunde komme op til mig og som derfor vendte om, medens jeg vedblev at flygte, — der fik jeg Die paa et Dværtæ. Jeg gik hen til Dværtæet og saae en Messingplade indlagt deri med en lang Inscription i det engelske Sprog. Men jeg forstod det ikke, da det ikke er mit Sprog. Jeg forstod kun saa meget „den 3die Septbr. 1846“. Med Taknemmelighed tog jeg det strax ud og agtede at tage det hjem med. Paa min Vej over Høiene, gled jeg over Eneen, thi Eneen ligesom en Jisbræ, var først tøet og saa froset. Denne Messingplade som jeg havde fundet, tabte jeg igien og kunde ikke gaac tilbage efter den, da jeg ikke havde noget Baaben (Jishage) hos mig og kunde ikke gaac opad Jfen.

„Jeg bragte blot Træet tilbage med mig og tabte hvad der var ffrevet derpaa. Træstangen bragte vi blot hjem med os. Det

Victoria-Canalen, da der i denne Retning er fundet aabent Bænde, og det kan antages, at han i disse Egne ikke har manglet Fødemidler.

Expeditioner fra Behringsstræde.

Efter private Breve fra Entreprise (Capt. Collinson) (cfr. d. 1^{de} B. 6te Bind Pag. 271), d. d. Hongkong d. 26de Febr. 1851, have de russiske Autoriteter i N. B.-Amerika viist den største Interesse for Expeditionen. General-Gouverneuren har beordret Posten Michaelovskij i 1851 forstærket med 18 Aleutiere og ni

Styffe Træ, som jeg fandt, har jeg mærket med mit Navn, fordi jeg vil beholde det.

„I min Vinterbolig har jeg været meget uslykkelig, thi mine flette Skibskamerater talte ilde om mig til min Skibschef. De imeddede en Logn om mig, omendstiondt de vare de skyldige Personer. De aabne en Lønde Brændevin med et Boer, og nu og da stjæl de noget deraf. De Menneſter som gjorde det, skide Skylden paa mig, og jeg kom derved i Fare, omendstiondt jeg var aldeles uskyldig. Jeg er imidlertid glad over denne løgnagtige Beskyldning mod mig, eftersom vi alle skulle stedes for Gud efter Døden.

„Jeg haaber at Himlen vil beskiærme min Ven, den kiære Rosk, i Fremtiden. Nu stilles jeg fra Dig, giver Dig min Haand og siger Dig Farvel. Vi skulle nu ikke sees mere i dette Liv; gid vi maae mødes i Himmels Glæde!

Farvel, jeg, Din særdeles hengivne

Adam Bed.

Copenhavn den 30te August 1851.

Undertegnede har efter Bogstaven oversat dette grønlandske Document for saa nøiagtigt som muligt at udtrykke Ekimoernes naturlige Phraselogie. Efter Haandskriften og Constructionen i Stilen i dette Document at dømmes, er det skrevet af Skolelærer Paul Erik Rasmussen i Copenhavn.

Kiøbenhavn d. 6te Febr. 1852.

Næsteb

Seminarie - Forstander og
Missionar i Jacobshavn.

Skindbaade, og stillet samme til Capt. Moore's (Plover) Disposition, om han skulde forlange Hjælp, (sef. d. Tdft. 6te Bind, Pag. 271).

Capitain Collinson (Entreprise) har den 2den April 1851 forladt Hongkong for at fornye sine Efterforskninger efter Franklin i Behringsstræde.

Det engelske Krigsskib Dædalus*) (Capt. Wellesley) ankommen til S. Francisco den 22de Oct. 1851 fra Port Clarence (Behringsstræde) som det forlod den 1ste s. M., medbragte fra Plover, Lieut. Cooper og Dr. Simpson. Plover var kommen tilbage til Port Clarence fra Sommerexpeditionen, og havde ikke kunnet trænge bœiere op mod N. end til 71° (3° kortere end sidste Jar). Entreprise (Capt. Collinson) var dengang endnu ikke kommen i Vinterqvarteer. Intet Spor til Franklin var fundet.

Den nordamerikanske af H. Grinnel udrustede Expedition. **)

Efter Beretning fra Capt. Sir Moss d. 25de Septbr. 1851, gif de amerikanske Skibe Advance og Rescue (Capt. de Haven og Commander Griffin), — efter at være trængte i Barrowstræde indtil Griffiths Island og derefter at have overvintret i Baffinsbugt, — til Godhavn paa Disco, hvorfra de gif d. 21de Juni 1851, og vare den 21de Aug. udfor Proven i Grønland paa Hjemreisen, uden at bringe Efterretning om den bortblevne Expedition.

Chirurgen ved den amerikanske Expedition, Kane, melder:

„Da de amerikanske Skibe vare paa Reisen hjemad, frøs de inde i den ligeoverfor liggende Wellington-Canal, og dreve den paa følgende Winter fra 75° 25' Brede giennem Canalen og kom vel-

*) Som i Foraaret 1851 var sendt fra Balparaiso for at see til de Provisioner der vare lagte ned ved Port Clarence for Franklin eller dem, der søgte efter ham.

**) Sef. d. Tdft. 5te Bind, Pag. 383.

beholdne ind i Baffinsbugten. De bleve efter mange Farer og Provelser frie af Isen den 10de Juni 1851 paa et Punct Syd for Cap Walsingham — $65^{\circ} 30'$ — efterat have drevet 1050 Qv.-Mile i en ret Linie."

"Isens Bevægelse og den dermed følgende Usikkerhed var den fornemste Kilde til deres Lidelser. Alle Officiererne og Folkene havde Skiorbug, dog døde Ingen. Mandskabet er nu forfrisket, og Expeditionen søger at komme tilbage til Skuepladsen for Eftersøgelsen."

Om de paa de forenede nordamerikanske Staters (Grinnell's) Nordpolexpedition (de Haven, Brig Advance, Griffin. Brig Rescue), medgivne Chronometre.

(Naut. Mag. Dec. 1851.)

Blandt de denne Expedition medgivne Chronometre fortjene især de fra National Observatory til Advance: Nr. 2131 af Parkinson & Frodsham og Nr. 121 af Loseby, samt til Rescue, Nr. 2110 af Parkinson & Frodsham og Nr. 114 af Loseby, afgivne, at omtales.

Loseby's Nr. 121 blev sendt fra Observatoriet den 14de Mai 1850 med en daglig vindende Gang af 4.37 Sec., og blev afleveret til Observatoriet den 10de Octbr. 1851 med en daglig vindende Gang af 4.40 Sec., men, efter den N.Yorker Chronometermager Stewart's anstillede Sammenligninger, med en Middel daglig vindende Gang i de 519 Dage, Expeditionen varede, af 4.97 Sec.

Parkinson & Frodsham's Nr. 2110 blev afleveret fra Observatoriet med en tabende Gang af 0.48 Sec., og dets Middel daglig tabende Gang under Expeditionen fandtes at udgjøre 0.34 Sec. Loseby's Nr. 114 blev afleveret fra Observatoriet med en daglig vindende Gang af 4.03 Sec., og dets Middel vindende Gang under Expeditionen fandtes at udgjøre næagtigt 4 Secunder pr. Dag.

Loseby's Chronometre ere forsynede med nye Compensations-metoder.

Engländeren Loseby's Chronometer er af Observatoriet betalt med 285 Dollars eller, efter den i Marine-Regnskaberne for Dollars gjældende Værdie, med £ 64. 2. 6.

Baaderpeditioner langs Nordkysten af Amerikas Fæstland.

Efter Rapport fra Lieut. W. H. Hooper, dateret Fort Simpson (MacKenzie Niver), d. 29de Octbr. 1850, var Baaderpeditionen*) velbeholden atter kommen tilbage til Fortet. Beretningen lyder saaledes:

„Den 17de Juli Kl. 8 F.M. fra Fort Good Hope. Om Morgen den 20de ved Point Separation. Toge afsted derfra om Eftermiddagen næsten plagede tildode af Mosquitoer og Hvepser. Fortsatte vor Redsfart ad Floden, roende om Dagen og drivende om Natten. Om Morgen den 22de atter Isehabet isfægte, og gik iland paa Garry Island, mod N., udfor Floden. Oceanet viste os kun en eneste fast Ismasse. Temperaturen forandrede sig frygteligt, og vi skiftede vore lettere Klæder med Koldveirsklæder.

„Den 25de østefter til Locker Point. Traf paa en heel Deel Eskimo-Vinterboliger, men intet Menneske. Her efterlode vi endeel Smaating og et Brædt med Hieroglypher, der skulde betegne Expeditionen.

„Om Aftenen forlode vi Stedet og løb langs Kysten hele Natten, havde Solen over Horizonten om Midnat, men om Morgen kom vi ind i Drivisen. Vi maatte forcere Veien giennem Isen. Men det vilde ikke gaae, og vi maatte vende lidt tilbage gaae iland paa et elendigt Sted uden andet Ly end Tælle af Isfæer der lignede Sier, og med raadent Træ til at gjøre Isd

*) Efr. d. Tidsskr. 6te Bind Pag. 272.

med. Her forbleve vi i 3 Dage under en Storm og en Temperatur, der ofte var under Frysepunktet, men slap dog bort den 29de, og maatte atter til det anstrengende Arbejde at prøve paa at trænge os igiennem en 7 til 8 Fod tyk Is. Vinden, som kommer over disse Isflader, bider rædsomt. En sydlig Wind, der dog skulde være den blideste og varmeste Wind, faaer, i Begyndelsen af Juli, Blodet til at stivne af isnende Kulde. Om Natten brød vi os igiennem udefra til Point W'Kinley, hvor vi fandt en Eskimo-Bandsby af for største Delen faldesærdige Hytter, der saae ud til længe at have været forladt. Det varede 2 Dage inden vi formaaede at gaae videre. Vi fandt Skelettet af en Umiaf eller Konebaad og af en to tre Ryaker eller Mandsbaade, nogle Harpuner med Flintespidsar, bundne til Stager med Sener, dobbelte og enkeltbladede Pagaiaarer, Knokler af smaa Hvaler, større Døsekeer og mindre Skeer af Træ, Træstykker til at skaffe Isd med ved Gnidning, Gruber til Spekket etc., fremdeles Madselet af en Ulu, der rimeligviis var død af Hunger. Vi lagde Net ud og fik nogle faa Fisk, samt en ung Sæl, der havde forviklet sig i Nettet. Vi fangede ogsaa nogle Svaner og Gæs".

„Da Isen den 1ste August var gaaet lidt bort fra Kysten, toge vi atter afsted, og landede for Natten ikke langt fra Cap Brown. Den 3die om Aftenen maatte vi atter bryde os giennem Isen for at naae ind til Kysten, og sloge Leir ved Cap Dalhousie for Natten. Den 4de, Søndag, forbleve vi der. Den 5te naaede vi Nicholson's Island; den 6te stak vi over Liverpool Bay til Point Peregrine Maitland, hvor vi traf de første Eskimoer paa Touren, en gammel og en ung Kone, der vare i den frygteligste Angest satte et lydeligt Raudervelsk op og gjorde rimeligviis Besværgelser og bade os indstændigt om at drage bort igjen. Ved Tegn og nogle Smaabagateller fik vi dem dog snart beroligede, og den gamle Dame gik ind i Folkenes Telte og gjorde sig det ret mageligt. Baade Personerne og deres Klædedragt vare yderst smudsige. Vi forbleve der hele Dagen den 7de. Den 8de igjen afsted ad Cap Bathurst til, og traf ikke langt deraf paa 12 Eskimo-

telte med en heel Deel Indfødte rundt omkring, og snart kom 18
 Kvaker med en Mand i hver og 4 Umiaker fulde af Qvinder og
 Børn ud til os; de nærmede sig uden mindste Tegn paa Frygt,
 straalende og strigende og gesticulerende paa det Lystigste. Mand-
 folkene lagde Hold paa vor Baad, fulgte med os paa Siden,
 og kastede Mønsdyrkuld, Skind og Fisk etc. ind til os; men Qvin-
 derne vare nu aldeles forstyrrede, løb tværs for Bøugen paa os,
 og kastede Fuglevildt, Støvler og alle Slags ind til os, som vi
 imidlertid Altsammen frabad os og gave tilbage. Vi lode sløde
 fra, og sloge Leir for Natten paa en af Baillieverne, men flere af
 Mandfolkene forbleve hos os og vare meget venfskabelige, men vilde
 gierne rapse. Den 9de ved den yderste Pynt af Øen, bleve vi
 igjen standsede af Is, og maatte gaae iland. En Mængde Ind-
 fødte kom over til os. Om Eftermiddagen fik vi en Bjørn isigtet
 paa Isen og gjorde Jagt paa den i Forening med de Indfødte.
 Vor lille Baad gik tilhøjs for at affkære dens Flugt, medens jeg
 med nogle af Folkene og Eskimoerne steg op paa Bankerne oven-
 over den med en toløbet Riffel; jeg traf den paa mere end 150
 Alens Afstand, saa Blodet flød af den og den faldt, hvorover vore
 Benner opløstede et Glædeskrig; men man gjør det ikke saa let af
 med en hvid Bjørn: den var snart oppe igjen, og løb affted som
 Intet var iveien og kastede sig i Vandet, hvor den da kravlede
 over Ismaesjerne paa dens Bei. Nu satte en Eskimo efter den
 i sin Kval, og interessant var det at see hvor ypperligt han haand-
 terede sit lille spinkle Fartoi og plagede den stakkels Bjørn. Han
 gik lige hen til den, skød en Pii af paa den, og naar Bjørnen
 saa vendte sig for at angribe ham, bakkede han og stænkede den i
 Ansigtet med sin dobbeltbladede Pagaiaare. Efter en fem ser Ti-
 mers Jagt, da det stakkels Væst var saaret paa tre eller fire Ste-
 der af Geværerne, og saae ud som et Vindsvin, saa besat var den
 med Pile, blev den omsider skudt ihjel af en af Baadfolkene og
 bragt tilland. Om Kroppen var den saa tyk som en lille Hest, og
 dens hele Vægt blev anslaaet til 440 Pund. Indtil den 14de
 opholdt vi os bestandig i Nærheden af Cap Bathurst, og forsøgte

at finde en Passage deromkring, men Isens Fasthed modstod vore yderste Anstrengelser. Beständig vare de Indsædte med os, og den bedste Forstaaelse fandt Sted mellem os; men de største Tyveknegte ere de, og man maa bestandig passe paa dem. Een Knægt puttede min Solbælle op i sit Erme, en Anden stak Stegepanden til sig, og vore Lommer bleve ideligt lumskelig giennemsøgte, men paa Forslangende, — ved Miner, Gebærder eller Tegning paa et Stykke Papir, — bleve de savnede Artikler stedse givne tilbage; over Tegningerne morede de sig da ypperligt. Den 14de om Natten begave vi os paa Tilbageveien, da det var os aldeles umuligt at trænge videre frem. Den 21de landede vi atter ved Port M'Kinlay. Ultimo August stak vi igjen ned af Neviret, og ankom til Fort Simpson den 5te September."

Hudsonsbay = Compagniets Undersøgelses = Expedition i 1851.

Dr. Rae's Expedition *) er kommen tilbage uden at have fundet Spor af Franklin. (United serv. Journal Decbr. 1851).

Formaalet for Samme var, fra den store Bjarne-Is, i April 1851 at straae over Isen til Victoria Land og derfra fortsætte Efterforskninger i en Baad østerefter. **)

Extract af Dr. Rae's Rapport til General-Gouverneuren d. d. 10de Juni 1851, Provision-Station, Kendall Niver.

(London News, Novbr. 1851.)

„Jeg har den Ære at melde min Ankomst hertil D. D. fra den arktiske Kyst med mine 2 Mand, efter 42 Dages Fraværelse,

*) Efr. d. Edfr. 6te Bind, Pag. 71.

**) Henad hvor Lieut. Osborne og M'Elintoch have været. Efr. forant Pag. 130.

i hvilken Tid Kysterne af Bollaftonland ere blevne undersøgte fra 110 til 117° 17' B. L. uden at der er fundet nogen Giennemfart mod N. og uden at have truffet Spor af Franklins Expedition eller faaet nogen Efterretning om ham af de Eskimoer vi stødte paa."

„Den 25de April 1851 forlod jeg med 4 Mand Fort Confidence, paa 3 Hundeslæder og en mindre Slæde med vore Provisioner og Bagage, som Folkene stiftedes til at trække".

„Den 27de, ved Provision-Station, hvor vi stiftede Hunde, og beredte os til Reisen".

„Den 30te, i smukt Veir ad Kysten til, med 2 Mand (Beads og Vinklater) og 2 Slæder trukne af 5 Hunde. Et Løveir Ugen isforveien gjorde Reisen paa de bare Etene meget besværlig".

„Den 1ste Mai, 10 Qvartmile fra Kysten nedlagde vi lidt Pemmican og Meel for vor Tilbagekomst, og naaede, efter med megen Besværlighed at være passeret flere dybe Flodleier, Kysten i Richardson's Bay, omtrent 5 Qvartmil B. for Mundingen af Kopperminesfloden, henimod Middag".

„Den 2den Kl. 10 om Aftenen, da vi helst vilde reise om Natten for at skaane vore Dine for Solfinnet paa Sneen, begyndte vi vor Expedition, under en stærk kold Blæst fra N., idet vi lagde Coursen saa lige som muligt ad Point Lockyer. Da Isen var glat og Sneen haard, gik det raskest til Kl. 8 om Morgen den 3die, da vi gjorde Holdt under 68° 8' 14" N. Br".

„I 7 Qvarteer havde vi bygget et herligt Sneehuus, og imidlertid kogt vor Mad".

„Den 4de sloge vi Leir paa Kysten, 5 Qvartmil N. for Point Lockyer, hvor vi fandt Brænde at koge ved, og hvor vi, da Veiret var smukt, ikke behøvede noget Huus, men, da Vinden var skarp, dog altid fandt Ly af en halveirkelformig Sneevold behagelig. Kl. 9. 15' E. M. vare vi atter paa Benene, og vor Cours rettedes efter N. B.-Enden af Douglas-Island, hvor vi landede Kl. 3. 5' F. M. den 5te, kogte vor Pemmican og Meel ved noget Ved, vi havde samlet, og nedlagde atter nogle Provisioner for vor Tilbagereise.

Efter 2 Timers Hvile begave vi os atter paa Veien, i en næsten N. D.-Retning. Til samme Tid som den foregaaende Aften, begyndte vi ogsaa dennefinde vor Natmarsch, og $1\frac{1}{4}$ Qvartmiles Gang bragte os til en lav Pynt fuld af smuldret Sand- og Kalksteen og nogle faa Kiselsteen af Granit. Vi vendte os nu østerefter, men havde Banskkelighed med at holde os ved Kysten, paa Grund af de mangfoldige smaa Bugter og smaa Øer, i det taagede Veir. Jeg besluttede derfor, heller at gaae overland ret Øst, og opsatte at undersøge Kysten til Tilbagereisen, da Ennen saa vilde være borttøet meer."

„Den 7de Kl. 6 F. M. kom vi til Kysten over en lav moradsig Grund og Søer. Efter 2 Timers Vandring Ø. t. N. langs Kysten byggede vi vort Sneebuus under $68^{\circ} 31' 42''$ N. Br. og $111^{\circ} 30'$ B. L. under en steil Brink med hvidagtig Kalksteen og rødbrun Sandsteen ovenpaa. I Mellemtiden mellem at tage Observationer for Tid og Brede, skød 10 Hare. De vare store og tamme, og jeg kunde have skudt endeel flere saavel som mange Ugerhøns, om jeg havde villet følge dem."

„Den 7de og 8de Mai. Vor Cours de første 5 Qvartmiil denne Nat var næsten D. S. D., indtil vi vare gaaede omkring en lang Pynt og passeret en dyb Bugt i en østlig Retning, hvor nogle store Øer laae et Par Qvartmile fra Kysten. Disse Øer, kaldte jeg Sir John Richardson's. Øerne, saavel som den nærmeste Kyst, vare høie Klipper, der flere Steder vare steile."

„Landet strakte sig nu N. 4° Ø., i hvilken Retning vi tilbagelagde 4 Qvartmiil, til Indløbet af en smal Strøm, paa hvis vestlige Side vi gjorde Holdt paa $68^{\circ} 38' 5''$ N. Br. og $110^{\circ} 50'$ B. L., Kl. 8. 30' F. M., men opførte ikke nogen Sneehytte, da Veiret ikke var flet. En $2\frac{1}{2}$ Qvartmiils Vandring langs Strømmen viste mig at der ikke var Giennemfart nordest. Vi saae flere Hensdyr."

„Den 8de om Natten var det en saadan Storm og tykt Sneefog at vi ikke kunde fortsætte Reisen; opførte derfor et Sneehuus, gjorde os det hyggeligt, og anvendte vor Tid til at fliske vore Sko og fuldføre vore Beregninger &c.

„Den næste Nat vandrede vi 3 Kvartmiil i en S. til østlig Retning, derefter $1\frac{1}{2}$ Kvartmiil østlig, og passerede en 2 Kvartmile bred Punt i samme Retning, og derefter en bred Bugt i S. til nordlig Retning, hvilken Bugt jeg kaldte Wellbank. Vor Cours langs Kysten den øvrige Deel af Natten var østlig. Thermometret viste 22° under Nul, og vi fandt ogsaa vor Sneehytte meer end almindelig behagelig. Den ene af Følkene fik slem Frost i Ansigtet, og det var et temmeligt ubehageligt Arbejde at tage et Sæt Maane-Observationer. Jeg har overhovedet fundet, at en Temperatur, man vilde finde behagelig om Vinteren, næsten er utaalelig kold den sidste Deel af Foraaret. Efter anstillede Observationer be-
fandt vi os under $68^{\circ} 37' 48''$ N. Br. og, efter Bestik, under $110^{\circ} 2' N. L.$ “

„Den fjerneste Landpynt, omtrent 6 Kvartmiil borte, var D. S. D., saa at det var uundvendigt at vandre videre i den Retning, da min og Dease og Simpsons Dymaalinger maae have mødt hinanden her, omend vore Breder ikke falde sammen, idet mine ere lidt sydligere end deres.“

„Vi gik da tilbage, da en Reise overland nordest for at søge Nordkysten af Landet, maatte paa den Maastid ansees for umulig med Hundeslæder over Bakkerne. Natten den 10de, Storm og tykt Sneefog, begyndte vi vor Tilbagetog med Vinden paa Nysgen; vi traf snart bort gamle Spor og benyttede vore gamle Qvarterer, saa vi kunde undgaae at giøre Bestik, som ellers vilde have været nødvendigt, da Sneen faldt saa tæt, at vi ikke kunde see 30 Alen for os. Natten den 11te var Veiret saa slet, at vi maatte forblive indendørre. Genimod Kl. 8 F. M. den 15de naaede vi Nordvestpynten af Douglas Ø, hvor vi fandt Overflod af Drivtømmer at tage ved.“

„Den 16de, da vi brød op til Wollastonland, medtog vi vore tidligere paa Douglas Ø nedgravede Levnetsmidler. Vi satte vor Cours efter det fjerneste synlige Punkt, bærende N. N. V., som befandtes at være i 9 Kvartmiils Afstand, men ved at gaae omkring den, blev Isen saa knudret og Sneen faldt saa tæt, at vi

maatte gjøre Holdt. Dagen efter gik bort Togt 13 Qbartmiil i omtrentlig N. N.-vestlig Retning. Kysten fuld af Bugter og Pyn-ter. Derpaa dreiede Kysten lidt mod N. og saa lidt østlig, indtil vi sloge Leir inde i Bugten i $69^{\circ} 1' 60''$ N. Br. og $113^{\circ} 25'$ B. L., begge Dele efter Bestik."

"Den 17de og 18de Mai gik vi $2\frac{1}{2}$ Qbartmiil N. 28° B. og nedgravede paa en Pynth noget Pemmican og endvidere Noget 7 Qbartmiil fra vor sidste Leirplads. Passerede en bred og dyb Bugt i N. 40° B. Retning, gik saa nordest og gjorde Holdt ved Besspynten af en lille Bugt under $69^{\circ} 17' 30''$ Br. og $114^{\circ} 7'$ B. L. Dagen efter $5\frac{1}{2}$ Qbartmiil vestrefter, da jeg med en af Folkene gik ad en Bakke til, 13 Qbartmiil indefter, for at tage Udsigten; men vi formaaede ikke at vinde længer frem end 10 Qbartmiil og maatte saa vende om. Vi saae mange Algerhøns (*tetrao mutus*), men de vare saa fly, at vi kun fik studt 11. Det er store velsmagende Fugle. Den store Bugt kaldte jeg Simpson, og Bakkefjæden, hvoraf den omtalte er een — Colville."

"Den 19de og 20de sandt vi Kysten strække sig vestlig til $69^{\circ} 15' 54''$ N. Br. og $115^{\circ} 25' 24''$ B. L. Næste Nat var Retningen af vor Cours langs Kysten N. for B. og mod Slutningen næsten nordlig ind i en Bugt, hvor vi gjorde Holdt under $69^{\circ} 24' 27''$ N. Br. og $116^{\circ} 23' 24''$ B. L."

"Den 21de og 22de drog vi 5 Qbartmiil i næsten N. B., da vi naaede en Kalksteens Klippe-Pynth af mindst 170 Fods Høide; vi kaldte den Capt. Hamiltons. Et Par Qbartmiil fra Land traf vi 13 Eskimobilger, og havde en venstabelig Sammenkomst med de gode velvillige Indbyggere, der i Begyndelsen vare lidt frygt-somme, men snart fattede Tillid til os. De vilde absolut gjøre Giengæld for de Foræringer jeg gjorde dem. Vi fik ingen Fruen-timre at see, men alle Mandfolkene vare godt og reenslig klædte i Rensdyrskind. De vare alle meget fede, og det var tydeligt, at de havde Overflødighed af Sælhundekød og Spek, som de omhygge- lig havde bevaret i Sælskindssække under Sneen. Vi fikte en Deel deraf til vore Hunde, og nogle Støvler og Sko og Sælskind

til eget Brug. 6 af dem fulgte os paa Weien, og vi stilledes fra dem under gensidige Venskabstegn."

"Vor Cours var nu N. 36° V. tværs over en 11 Qvartmiil bred Bugt, hvis vestligste, besynderlig dannede Pynt kaldtes efter Capt. Pullen; Bugten kaldte vi Lady Richardson. 3 Qvartmiil vestligere naaede vi en ikke klippefuld, høi Ø, 3½ Qvartmiil lang, hvor vi gjorde Holdt for den Nat, og som vi gav Navn efter Mr. Bell; østenfor den ligger en lille Ø bedækket med store Kalksteensstykker.

"Næste Nat var vor Cours 7½ Qvartmiil N. 33° Ø. til en steil 70 til 80 Fod høi Kalkstens Skrænt. Derefter bøjede Kysten nordest, og blev endelig aldeles Nordlig, og derefter N. N. Ø. i en lille Bugt, hvor vi gjorde Holdt under 70° 00' 23 N. Br. og 117° 16' 33" V. L.

"Her lod jeg vore Hunde og den ene af Følkene blive tilbage, og gik en halv Dagsreise videre.

"Kl. 8. 30' d. 23de tog vi afsted uden anden Byrde end en Bæsse, en Riffert og et Compas, og det gik hurtigt over den haarde Sne og Is. Efter 2 Qvartmiles Vandring N. V., gik vi om en Pynt, som vi kaldte efter Baring, og hvor Kysten bøjede bradt mod N. t. Ø. 8 Qvartmiil, og blev derefter nordlig paa 6½ Qvartmiil det yderste Punkt vi naaede. En høi Pynt, benævnt efter Sir G. Bact, var i N. 73° Ø. i 7½ Qvartmils Afstand.

"Hvor vi vendte om tilbage var Landet fuldkommen 300 Fod høit, hvorfra vi kunde see Land 15 til 20 Qvartmiil borte, hvis vestligste Pynt peilede N. 25° V. Efter hvad jeg kunde faae ud af Eskimoerne, hælde jeg til at antage det mellemliggende Vand for et Stræde, men jeg havde ikke Tid til at undersøge saadant, da jeg maatte være her tilbage igien for Sommerexpeditionen med Baadene. Efter 10 Timers Færd vare vi atter tilbage ved vort Bivual.

"Den 24de Kl. 8. 25' E. M. tiltraadte vi alle Tre vor Hjemreise, paa hvilken vi regulerede Positioner og toge flere Brede-Misviiisning= og Tid-Observationer. Hvor Bugternes Kystlinie

fordrede det gif jeg langs med dem, medens Folkene gif ligefrem med Hundene.

„Vi havde flere Sammentræf med Eskimoer, der alle vare ligesaa venligsindede som de første. Ved eet Telt saae vi 2 Fruentimre, der aldeles ikke vare frygtsomme.

„Den 30te naaede vi Stedet, hvor vi den 16de havde nedgravet Provisioner, og sandt dem i god Behold, uagtet Eskimoerne havde seet os nedgrave dem og maaskee ogsaa alle de øvrige.

„Om Natten den 30te skræede vi over til den høie Klippepynt N. for Krusenstern i saa lige Linie som muligt, og passerede over et Stykke af Lamberts Ø.

„Den næste Nat naaede vi Sydsiden af Point Lockyer, hvor vi skød en Gaaß (Anser albifrons), og fik Vand uden at tæe Sneen.

„Den 2den Juni gjordes Holdt ved Cap Hearne, hvor vi skød 11 hyppelige Gææs.

„Sneefog forhindrede os fra at faae undersøgt nogle Provisioner som Sir John Richardson havde nedgravet ved Jey Cove i 1848, og som jeg havde seet til i 1849.

„7 Kvartmiil N. V. for Cap Kendall skød vi 10 Gææs, og kunde have faaet mange flere.

„Paa Sydkysten af Richardsons Bay gjorde vi Holdt d. 4de Kl. 7. 50' F.M.; i de sidste to Dage var der meget Vand over Isen, saa at det var høj Tid at vor Expedition tilendebragtes.

„I 33 Dage havde vi forbræet 54 Pund Meel og 158 Pund Pemmican, 1½ Pund Tæer, 2 Pund Chocolate og 10 Pund Sukker.

„Den 5te Juni fandtes Alt hvad vi havde nedgravet d. 1ste Mai ædt eller ødelagt af en Bjørn, med Undtagelse af en Øre. Vi fik Die paa en (a barren ground bear) Dagen efter, som dog ikke bovede sig paa Skudvidde.

„Den 9de, 9 Kvartmiil herfra, skød vi en stærk Muske, hvis Rind fandtes fortræffeligt.

„Kort efter Middag d. 10. ankom vi her, 5 Dage efterat vi havde naaet Kysten, hvoraf 14 Timer tilføds, stedsø vadende gienem Is, koldt Vand eller Tøsnee (wet snow), der var saa dyb, at vi ikke kunde have nogen Nytte af vore Eskimostøvler.

„Den sidste Deel af vor Reise var den ubehageligste, thi i hver Fordybning eller Dal flød en meer eller mindre bred Strøm, undertiden saa dyb og strid at vi maatte gaae 3—4 Qvartmile ud af vor Cours for at finde et Overgangssted, og endda havde vi ondt ved at holde os paa Benene: Den ene af Folkene faldt og tabte alle vore Røgeapparater — Tallerkener, Pander og Skeer, saa at vi i 2 Dage maatte bruge Stene istedet.

„Vore fornemste Levnetsmidler vare Gær, Algerhøns og Lemæner, hvilke sidste vare meget fede og store, og smagte fortræffelig ristede ved Isden eller imellem to Stene. Disse Dyr trak nord-
 efter og det i saadan Mængde, at vore Hunde, ved at træde paa dem, dræbte saa mange af dem at de ikke havde anden Føde behov.

Sluttelig roses de to Mænds Forhold særdeles, og erklærer Doctoren sig og Folkene endnu bedre oplagte til uo! en saadan Expedition end da de gik fra Fort Confidence.

Expeditionen har ialt tilbagelagt 824,25 geographiske eller 942 engelske Mile frem og tilbage.

Lady Franklins Expedition 1851 (Capt. Kennedy, Prince Albert).

Prince Albert blev atter udrustet af Lady Franklin i 1851 under Kennedy. *) En ung fransk Søofficier, Bellot, fulgte med.

Afgaaet fra Aberdeen i Mai 1851.

— fra Strømness den 3die Juni 1851.

Kennedy fører 7 Brevduer med sig, hvoraf de sex har Nath-
 net Hodgson trykket paa Vingerne med en rød Farve der ikke kan udslettes, og med samme Farve bliver ogsaa den eventuelle Under-

*) Gr. d. Tdskr. 6te Bd. Pag. 273.

retning at skrive paa en fin Lærredstrimmel der bliver syet fast omkring Benene paa dem.

Efter indkommen Rapport, har Kennedy kjøbt Slædehunde i Upernavik, men Bredduerne vilde, hverken enkelte eller samlede, forlade Skibet.

Da det engelske Admiralitet senere*) har bestemt, ikke at sende et Dampfskib ind i Barrow Street denne Sommer (1851), vil Prince Albert saaledes afgive det eneste Communicationsmiddel med Skibene i Ishavet.

Hensigten med Afsendelsen af et Skib i det specielle Hiemed nemlig, i Juni d. A. at indtræffe i Lancaster Sund, derfra begive sig til Prince Regent Inlet, og der lægge sig i Winterquarteer, derfra gaae i Baade saa langt det aabne Vand strækker sig, derpaa over Boothia-Tangen, og trænge saa langt vesteri som muligt, — er Ordren til Capt. Franklin af 5te Mai 1845, „at han ved at gaae frem vesterefter ikke maa opholde sig med at undersøge Ua-ningerne hverken N. eller Sydefter i Barrow-Stræde, men uden Ophold blive ved at gaae vesterefter i $74\frac{1}{2}$ Bredeparallel, indtil han er naaet til den Længdeparallel hvor Cap Walker er beliggende eller omtrent 98° B. Fra dette Punkt skal han af al Magt søge at trænge syd og vesterefter, saa lige ad Behringsstræde til som Isen, eller endnu ubekendt Land gjør det muligt.“ — „Vi henbise Dem“, hedder det videre, „til denne specielle Deel af Polarhavet, som giver den bedste Udsigt til at fuldføre Giennemfarten til det Stille Hav, med Hensyn til den faste Ises sædvanlige Udstrækning og Besskaffenhed, observeret af Hella og Griper i 1820, udfor Cap Dundas, den sydvestligste Pynt af Melville O., idet vi antage at det kun vilde spille Tid at fornye Forsøgene i den Retning; men skulde Deres Fremstridt i den ovenfor beordrede Retning blive standset af fast Is, og De, ved at passere Mundingen af Strædet mellem Devon og Cornwallis Island (Wellington Channel), skulde

*) Cf. d. Edfr. 6te Bb. Pag. 273.

observere at det var aabent og frit for Is, anmode vi Dem om at tage i nøie Overveielse, om, — efter den allerede medgaaede Tid, og efter Sandsynligheden af en seent eller tidlig Vinter, — om ikke dette Stræde kunde være et meer practiskabelt Udløb for Archipelaget og en lettere Udgang til det aabne Hav, uden Der eller Banker til at standse og fastholde de flydende Ismasser; og dersom De skulde være gaaet altfor langt sydvæst, til at tage denne nye Cours inden Slutningen af nærværende Vårstid, og De derfor skulde have bestemt at overvintre i dette Nabolag, har De nøie at overveie, om De, Varet efter, vil gaae op ad hiint Stræde eller gaae videre sydvæst efter den første Ordre“.

Og dernæst den Betragtning, at det er sandsynligt, han er standset kort efter at være passeret Cap Walker sydvæstefter, idet det mildere Vår 1845 blev efterfulgt af ualmindelig strenge Vår lige indtil det sidste; og det saaledes er meget muligt, at han hverken har kunnet komme frem eller tilbage — men blot har maattet tænke paa sin Sikkerhed.

Dampskibene Pioneer og Intrepid, tilligemed et endnu større Dampskib Phoenix paa 260 Hestes Kraft, ere bekendte at udrustes for en ny Polarexpedition i dette Vår (1852).

Amazonen, det største tømmerbygte Dampskib i England.

Vi give her, efter sidste Decemberhefte af Mec. Magazine, Dimensionerne m. v. af det nu forulykkede engelske Postdampskib, hvorved vi tillade os at berigtige en Meddelelse efter London News, Juli 1851, i foregaaende Hefte af „Archivet“ Pag. 20.

Drægtighed c. 2500 Tonæ,

Største Længde 310 Fod,

Største Brede 42 Fod,

Dybde i Lasten 34 Fod,

Dybgaende for 19 Fod,

— agter 19 Fod 9 Tom.

2 Ballance-Maskiner af den samlede nominelle Kraft af 800 Heste, med Skovshjul til at rebe, af $39\frac{1}{2}$ Fods Diameter. Cylindrene ere af 96 Tom. Diameter med 9 Fods Stempelslag.

Efterretninger for Søfarende.

Syr for Indløbet til Thisted Havn.

Thisted Havnecommission bekjendtgjør under 2den October 1851: Til Veiledning for de Skibe, der søge Havnen ved Thisted om Aftenen, er anbragt paa Havnehovedet et rødt Fyr, der antændes $\frac{1}{2}$ Time efter Solens Nedgang, og brænder til Kl. 12 om Natten i de mørke Aftener, saalænge Skibsfarten vedvarer.

(Fb. Bd. Nr. 235, 1851.)

Præsto Havn og Indløb til Samme.

Af Præsto Havn og hele Indløbet til Samme nu er opmudret til en Dybde af 10 Fod ved dagligt Vande paa de grundeste Steder, samt at Bugterne i Løbet ere betydeligt rettede og afmærkede, bekjendtgjøres herved til de Søfarendes Efterretning.

Præsto Havnecommission den 17de Febr. 1852.

Syrenes Søide paa de danske Syrskibe.

Samtlige Syrskibe ville, fra den Tid de i indværende Aar indtage deres Stationer, vise deres resp. Fyr i en Søide af 30 Fod over Habet.

Marineministeriets Admiralitets-Contoir d. 3. Marts 1852.

Fyrskibet i Drogden.

Fyrskibet i Drogden har den 29de Februar indtaget sin Station, og samme Aften viist Fyr.

Marineministeriets Admiralitets-Concours d. 3. Marts 1852.

Sorandring af Giedserodde Fyr.

Efterat Giedserodde Fyrtaarn (Sydspidsen af Falsler), under $11^{\circ} 58' 8''$ Længde og $54^{\circ} 33' 50''$ Br., er ombygget, og det derpaa anbragte Lindscepparat af 3die Orden den 26de Octbr. er tændt, er Flammens noiagtige Hvide ved Nivellering fundet at være $62\frac{1}{2}$ Fod over Havet ved dagligt Bunde. Fyret vil, som i Bekendtgivelse af 18de Novbr. angivet, lyse i en Afstand af omtrent 3 Mil under almindelige Forhold, hele Horisonten rundt, med Undtagelse af Vinklen imellem N. t. O. $\frac{1}{2}$ O. gennem N. til N. t. V. $\frac{1}{2}$ V., som er indimod Land. Dette Fyr holdes tændt til samme Tider som forhen, hele Aaret rundt.

Marineministeriet den 18de Nov. og 12te Decbr. 1851.

Lodser i Nord og Vester-Bottn.

Den kongl. Forvaltning af Sø-Anliggenderne i Stockholm har, paa Grund af den tiltagende Seilads paa Steder, beliggende i Nord- og Vester-Bottn, foranstaltet Ansættelse af Lodser paa flere Steder og Ankerpladse, hvor tidligere ingen Lodstationer have været oprettede, nemlig:

Bed Kalix 2 Lodser, som ere tilstede i Nedra-Kalix, og lodse

til Sangis 4 Mil ifølge Tact Nr. 1,

— Malven 5 — — — Nr. 2,

— Trefors 3 — — — Nr. 2,

— Sæø 4 — — — Nr. 2,

Bed Torø een extra Lods, som lodser

til Kalix 9 Mil ifølge Tact Nr. 2,

— Jemtspind 6 — — — Nr. 1,

— Sæø 6 — — — Nr. 2,

Ved Stor-Rebben 2 extra Lodser, som skulle være ankom-
mende Fartøier til Mødes $\frac{3}{4}$ Miil til Søes, eller udenfor de far-
lige Grunde, som ligge $\frac{1}{2}$ Miil fra Rebben; de lodse

til Nodskallen	3 $\frac{1}{2}$ Miil	ifølge Tart	Nr. 2,
— Karbåden	5	— — —	Nr. 2,
— Piteå	6	— — —	Nr. 2,
— Nonngårret	4	— — —	Nr. 2.

Ved Storkåge een extra Lodse, som lodser

til Romelsø	3 Miil,	ifølge Tart	Nr. 2,
— Ursvik eller Boekholmen	7 Miil,	ifølge Tart	Nr. 2,
— Bureå	6 Miil,	ifølge Tart	Nr. 2,
— Bjuråklubb	8 Miil,	ifølge Tart	Nr. 2,
— Søes	2 Miil,	ifølge Tart	Nr. 2.

Ved Ursvik 2 extra Lodser, som lodse

til Bjuråklubb	4 $\frac{1}{2}$ Miil,	ifølge Tart	Nr. 2,
— Bureåfiorden	2	— — —	Nr. 1,
— Storkåge	7	— — —	Nr. 2,
— Romelsø	6	— — —	Nr. 2,
— Søes ved Gåsøren	2 Miil,	ifølge Tart	Nr. 2,
— Søes v. Skotgrunden	3	— — —	Nr. 2,

Ved Ørnsköldsvik en extra Lodse, som lodser

til Ulsø	5 $\frac{1}{2}$ Miil,	ifølge Tart	Nr. 1,
— Näske	5 $\frac{1}{2}$	— — —	Nr. 1,
— Skagen	3 $\frac{1}{2}$	— — —	Nr. 2,
— Søes gennem Malmosundet	2 $\frac{1}{2}$ Miil,	ifølge Tart	Nr. 2.

Det kongl. svensk-norske General-Consulat i Danmark den 31te
Decbr. 1851.

Grimskår Sør ved Calmar.

Fyret paa Grimskår ved Calmar bestaaer af en større Sider-
rallampe med Reflectorer, anbragt paa Taget af et Vaaningshuus,
hvilket tjener som Mærke om Dagen, istedetfor den tidligere væ-
rende Kiendingsbale, der nu er nedtaget. Fyrligten er 42 Fod
over Havsladen, og giver et fast Lys, der er synligt mod alle Stre-

ger fra N. t. D. ober D. og S. til S. V. t. V. efter Compasset, og vil i klart Veir være synligt i $2\frac{1}{2}$ til 3 geographiske Meils Afstand.

(Fb. Id. Nr. 258, 1851.)

Torgersø (Torrisøens) Indseilingsfyrr.

Paa den nordre Pynt af Torgersøen i Christiansfjord ved Indløbet til Ballø Saltværk skulde, fra d. 3. November 1851, tændes et fast Fyrr, der vil brænde fra 15de Juli giennem Vintertiden til 31te Mai paa samme Tid som Nigets øvrige Fyrr.

Fyrets Længde D. for Greenwich $10^{\circ} 32\frac{1}{2}'$, Brede $59^{\circ} 14\frac{1}{2}'$, Høide over Havet 10', Synsvide $\frac{1}{2}$ til $\frac{3}{4}$ Sømiil. For Fartøier, der ved Hjælp af dette Fyrr vil søge Havnen indenom Torgersøen, tjener til Underretning, at de, naar de saae Fyret i sigte, ere frie af Leineboen, og at de, for at løbe ind Torgersøgabet, bør holde Fyret nær $\frac{1}{2}$ til 1 Skibslængde, for at være fri af Hesteboen, der ligger paa den nordre Side af Indløbet.

(Fb. Id. Nr. 261, 1851.)

Syrtaarn paa Ven Kummor (Rigabugt).

Marineministeriets hydrographiske Departement bekendtgjør:

1) at der, til Bedste for de Moonsund passerende Skibe, i Sommeren 1851 er bleven opbygget et Steentaarn paa Ven Kummor i den rigaiske Bugt, der har Form af en fiirsidet afstumpet Pyramide, over hvilken der hæver sig en Pille, bærende en sort horizontalliggende Lynde. Dette med Pus dækkede, til alle Sider hvidmalede Taarn er fra Grunden 27 og fra Havsladen 44 engelske Fod høit, og ligger paa $58^{\circ} 45' 51''$ nordlig Brede og $23^{\circ} 20' 56''$ østlig Længde fra Greenwich.

2) De i Moonsunde paa Østsiden af Farvandet anbragte opad vendte Koste, nemlig

- a) en sort paa Banken B. for Afløbsbedingen,
- b) en hvid ved Worms S. V.-Rev,

c) en fort paa Grunden med 8 Fod Vand N. for Kumora,

d) en fort og

e) en hvid, paa Sydpynten af Tschulof Ilev som strækker sig sydøst fra Kumora,

skulle fra Foraaret 1852 opsættes nedadvendte.

De røde Koste, som ere opsatte paa de farlige Steder paa Vesttiden af Moonsunde Farvand, forblive, som hidtil, opadvendte.

Klippegrund i den finske Bugt (Cronstadt).

3) I Sommeren 1851 er i Farvandet fra Cronstadt til den finske Bugt, paa 25 Fods Dybde, bleven opdaget en ny Klippegrund, som er circa 100 Favn lang og bred og i $5\frac{1}{2}$ italienske Miles Afstand fra Sester Fyrtaarn i N. B. 46° . For at advare Skibe af første Rang for denne Grund, er paa Midten deraf oprettet en Spirbake, som aarlig vil blive fornyet.

4) Et paa Nordvestpynten af Den Ekholm, istedetfor det forfaldne nedrevne Træfyrtaarn, i Aaret 1851, 50 Favn sydøst for det tidligere, — er opført et Fyrtaarn af Sten, hvis Høide fra Grunden andrager 72, og fra Havets Overflade $100\frac{3}{4}$ engelske Fod. Dette, ligesom det tidligere faste Lampesfy af sædvanlig Form, belyser hele Horisonten i $10\frac{3}{4}$ italienske Miles Afstand.

Nærligere Betonding af Lumberen.

Trinity-House i Hull bekjendtgjør under 2den Juli 1851, at følgende nye Bøyer ere udlagte for at lette Sejlsadsen paa denne Flod.

Upper Hebbles Boie, sort, mærket Nr. 12, med Garnison Blokhuset overet med Yderkanten af vestre Brohoved af Victoria Dock Basin i N. B. t. B. $\frac{1}{4}$ B.

Storstenen paa Kingston Bomulds Mølle,

overet med St. Marks Kirke, N. B. t. B. $\frac{1}{2}$ B.

Hebbles Fyrskib E. D. t. E. $\frac{1}{2}$ E.

St. James Kirke, overet med Mr. Gee's

Office, B. N. B.

I 3 Favn Vand, ved Lavvande Springtid.

Holm Sand Nordboie, sort, mærket Nr. 10, med Immingham Kirke overet med Killingholm høie Fyrtaarn, S. B. t. S.

Paull Fyrtaarn, vel aabent af Paull Cliff, . . . N. $\frac{1}{2}$ D.

I $3\frac{1}{2}$ Favne ved Lavvande.

Upper Burcumb Boie, rød, med brede horizontale Striber, mærket Nr. 6, med Immingham Kirke, aabent B. for Stallingborgs Færgehuus, . . . N. B. t. B. $\frac{1}{2}$ B.

Pelham's Pillar, overet med det saakaldte

Bell's Huus, . . . B. t. S. $\frac{1}{2}$ S.

Den sorte Holms Neve Boie Nr. 7 . . . N. t. B. $\frac{1}{2}$ B.

Killingholme høie Fyrtaarn . . . N. B. $\frac{1}{2}$ N.

I 3 Favne Lavvande.

Midway Boie paa Trinity Sand, sort, mærket Nr. 5, med Spurn lave Fyrtaarn, aabent D for det høie

Fyrtaarn, . . . S. D. t. S

Kilnsea Mærke . . . D. t. N.

I $4\frac{1}{2}$ Favne.

Sydboie paa Trinity Sand, sort, mærket Nr. 4, med Spurn lave Fyrtaarn, aabent S. for det høie

Fyrtaarn, . . . S. D. $\frac{1}{2}$ D.

Easington Kirke, en halv Skibslængde aaben

N. for Lockham-House, . . . N. D. t. N. $\frac{1}{4}$ N.

I $3\frac{1}{2}$ Favne ved Lavvande.

Fremdeles bekendtgjøres, at den gamle Hebbles Boie, sort og mærket Nr. 11, er bleven flyttet S. D. efter paa Grund af at den første ovenfor nævnte Boie er bleven lagt paa denne Grund, og for Fremtiden vil blive benævnet „Lower Hebbles Boie“, med følgende Værlinger:

Paull Kirke, overet med Paull Fyrtaarn, . . . S. D. t. S.

Hellig Treenheds Kirke, overet med den yderste

Ende af Østlige Brohoved af Victoria Dock

Basin, . . . N. B. $\frac{1}{4}$ B.

Marfleet Kirke, overet med Wickermanns-House der:

stedt, N. D.

I 3 Favne Band ved Lavbunde.

Fremdeles bekendtgøres, at, som Følge af at Holm-Sand har skudt sig sydvestester, er Hoot Bøien paa denne Grund, der er fort og mærket Nr. 9, flyttet i samme Retning, og ligger nu med følgende Mærker og Peilinger:

Pelham's Pillar, overet med Immingham Kirke, S. B. $\frac{1}{2}$ V.

Det vestligste Huus i Paull, aabent af Paull

Cliff N. lidt østlig.

Killingholme lille Fyrtaarn B. t. S.

Holme sorte Bøie Nr. 8 S. t. D. $\frac{1}{2}$ D.

I $4\frac{1}{2}$ Favne ved Lavbunde.

NB. Alle disse Peilinger ere efter Compasjet.

Syrene ved Sea Reach (Themsen).

Følge Bekendtgørelse fra Trinity House af 30te Septbr. ere de permanente Fyrtaarne ved Sea Reach nu fuldendte, og ville begge Fyrene, saavel ved Chapman Head som ved Mucking Station, brænde fra samme, hvorimod de temporaire Fyr ophøre. Beskrivelsen er følgende:

1) Fyret ved Chapman Head befinder sig 40 Fod over Vand-speilet til Høibandstid ved Springflod, og har almindelig eller naturlig Farve, dog med Undtagelse af, at det fra Peilingslinien for East River Middle Bøie, nemlig S. D. t. D. $\frac{1}{2}$ D. for Fyrtaarnet, sees rødt, hvilken sidstnævnte Farve strækker sig i nordlig Retning for Fyrtaarnet paa Southend Pier, i Retningen D. til S. $\frac{1}{2}$ S.

2) Fyret ved Mucking er ligeledes 40 Fod over Vandfladen ved Høibande Springtid og af naturlig Farve, undtagen i følgende Retninger, i hvilke det sees rødt, nemlig:

a) I Retningen D. t. S. $\frac{3}{4}$ S., hvorved Scars og Chapman Head klæres;

b) Paa Peilingslinien S. W. t. W. for Fyrtaarnet, i hvilken Retning det berører det fremspringende Hjørne af Øvens Shoal i kort Afstand udenfor 9 Fod (ved Lavvande til Springtid) visende Flodmaal;

c) Paa Peilingslinien S. $\frac{1}{2}$ D. for Fyrtaarnet sees en smal rød Stribe af Fyret, som viser den directe Peilingslinie fra West Blyth Bale.

De angivne Peilinger ere pr. Compas.

Ramsay. Fyrskibet ved Bahama-Bank.

Ifølge Bekendtgørelse fra Trinity House af 27de August er Fyrskibet paa Bahama-Bank ved Ramsay, Den Man, bleven flyttet 1 Mile W. t. S. for den hidtil havde Station, og ligger nu paa 11 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid, med følgende Peilinger:

Point of Nyr Fyrtaarnet	N. t. W. $\frac{3}{4}$ W.
Maughold Head	W. t. S.
Clay Head	S. W. t. W. $\frac{1}{4}$ W.

(Pb. og St.-Ed. Nr. 252—1851.)

Milford Haven. Ny Boie.

Ifølge Bekendtgørelse fra Trinity House af 3die Nov. er en fort Boie, betegnet „Mid Channel Rock“, udlagt nær ved en lille flippeagtig Grund ved Indløbet til Milford Haven. Den befinder sig paa 6 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid, omtrent en Kabelleængde W. t. N. for et grundet Sted (hvor der kun er 3 Favne Vand) og under følgende Peilinger:

Flagstangen i St. Anne, netop aaben W. for

det lave Fyrtaarn, N. t. W. $\frac{1}{4}$ W.

Fortet paa Stack Rock, netop i Berøring med

den sydlige Deel af Thorn Island, . . . D. $\frac{3}{4}$ N.

Bærgden af Fr. Davis Huus imod Dale Point N. D. $\frac{3}{4}$ N.

(Naut. Mag. Nov. 1851.)

Om hvorvidt der gives en sydlig Forenings-Strøm.

(Meddeelt af Commandeur-Capt. Secher.)

Den, ved sine Uundersøgelser af Strømmene i Atlanterhavet, meget fortjente Major Kennell opstiller i sit Skrift, „An Investigation of the currents of the Atlantic Ocean, 1832“, følgende Theorie for den af ham kaldte Sydlige Forenings-Strøm (southern connecting current).

„Fra imellem 20 og 25° S. Brede til Kanten af S. D.= Pasfatvinden tager Drivstrømmen (Equatorial-Strømmen) paa den vestlige Side af Atlanterhavet, almindelig fra Kysten af Brasilien til 17° i Længde Øst for den, eller 225 danske Mil, en Bøining imod Syd igiennem hele dette Rum, som sandsynligviis hidrører fra at Vandmassen, der er sat vesterefter ved Pasfatvinden, ikke kan naae Kysten af Mangel paa Plads, og derfor ikke kan finde Afløb nogen anden Vei. Naar denne opstuede Vandmasse er sat Syd efter, og har passeret Grændsen af S. D.= Pasfaten, og altsaa er udenfor al Indflydelse af den vestlige Drivstrøm, løber den østerefter og opnaaer en Tilvæxt i Styrke deels ved de herskende vestlige Vinde, deels ved Impulsen af den sydlige Drift. Den er bleven en betydelig Strøm inden den naaer Nærheden af Cap.“

Han anfører endvidere: „Denne Deel af Oceanet er kun ufuldkommen bekendt, saa at, mellem 30 og 40° Brede og 25 og 40° Vest Længde, er næsten en Tomhed i Kaartet (som ledsager hans Beskrivelse). Det synes imidlertid at der er en anden østlig Strøm, sandsynligviis en Green af den brasilianske Strøm, paa Parallelen af den 39te Bredegrad, som Capitain Beaufort sporede østerefter giennem 22 Længdegrader (til 28° Længde Øst), hvor den tabtes. Den løb i det Hele østefter med en Middelhaftighed

af 18 Qvartmiil i Etmaalet. Det er bekendt at en bestandig Drikt eller Strøm sætter Ost eller O. N. O. efter fra Den Tristan da Cunha, og alle Omstændigheder synes at bevise, at der er en almindelig Sætning østerefter imellem Parallelerne af 30 og 40° S. Brede, og som, naar den kommer i Nærheden af Cap, er bleven en meget bred og stærk Strøm, ja saa stærk, at den vedbliver at løbe til 500 danske Miil østen for Cap. *)

Den ufuldstændige Kundskab man efter denne, Major Rennell's, Beskrivelse har om den Deel af Atlanterhavet der indfattes mellem Parallelerne 30 og 40° S. Brede og 25 og 40° V. Længde, lader formode, at han har bygget sin Theorie om en permanent østlig Strøm mere paa en Supposition, end paa den, efter vor Formening, eneste solide Basis for Strøm-Theorier, nemlig et skarpt critisk Resultat af mange praktiske Jagttagelser. Det kan derfor neppe betvivles at han, ved saaledes ligefrem at erklære sin Theorie for utilstrækkelig begrundet, fornemmelig har havt til Hensigt at henlede Søfarendes Opmærksomhed paa Strømsætningen i denne Deel af Oceanet, for, igiennem de Resultater, der saaledes efterhaanden vilde indvindes, at kunne bygge en mere holdbar Theorie. Det synes imidlertid som om nautiske Forfattere, der senere have behandlet dette Emne, have havt en saa ubetinget Tillid til Major Rennell's Autoritet, at de have anseet hans Theorie om en sydlig Forenings-Strøm for en saa afgjort Sandhed, at den ikke trængte til videre at stadfæstes. Dette er f. Ex. Tilfældet i den af Søfarende, der besøile den sydlige Deel af Atlanterhavet, meest brugte Haandbog: Purdy's sailing direction in the southern Atlantic Ocean, 1844, hvor der anføres, at „den sydlige Forenings-Strøm løber østerefter over Oceanet mellem 40° S Br. og Kanten af S. O.-Påssaten, tagende sin Begyndelse paa 25°

*) Paa et andet Sted anfører Rennell, at den forener sig med den „tilbageløbende Lagulhas-Strøm“; men, han synes at antage, at denne sidste Strøm først findes østen for Cap.

Den danske Orlogsscorvet Valkyrien's Seilads fra Rio Janeiro omkring Cap i Marts og April 1848.

Datum.	Luftens Temp. ° Celsius.		Vandets Temp. ° Celsius.		Barometrets Høide, M.D.	Observerede Brede, M.D.	Gisfede Brede, M.D.	Observerede Længde, M.D.	Gisfede Længde, M.D.	Vinden		Strømsætning i 24 Timer.		Anmærkninger.
	Medium af 4 Observationer i Etmaal.	Størst Var. i 24 T.	Medium af 4 Observationer i Etmaal.	Størst Var. i 24 T.						Retning	Styrke	Retning	Distance	
12. Marts	25 $\frac{1}{2}$ °	1 $\frac{3}{4}$ °	24 $\frac{3}{4}$ °	1 $\frac{2}{3}$ °	28. 1 $\frac{3}{4}$	Syd 24° 25'	Syd 24° 18'	B. Grm. 42° 9'	42° 8'	D.N.D.	3	retvisende S. 8° V.	7 Dmtil	Fra Kl. 4 E.M. d. 11te til M.D. d. 12te, Dyning fra S.D.
13. dito	24 $\frac{4}{5}$	2 $\frac{4}{5}$	25	1 $\frac{2}{5}$	28. 1 $\frac{3}{4}$	26 12 $\frac{1}{2}$	26 10 $\frac{1}{2}$	41 7	40 42	D.N.D.	3	S. 84 V.	22 $\frac{1}{2}$	dito dito.
14. dito	24 $\frac{3}{5}$	2 $\frac{4}{5}$	24 $\frac{3}{5}$	1 $\frac{1}{5}$	28. 2	28 1	27 57	39 41	39 32	D.N.D.	3	S. 63 V.	9	
15. dito	24 $\frac{3}{5}$	2 $\frac{1}{5}$	25	$\frac{4}{5}$	28. 2	29 13 $\frac{1}{2}$	29 8 $\frac{1}{2}$	38 26	38 19	N.D.t.D.	1 a 2	S. 52 V.	8	
16. dito	23 $\frac{3}{5}$	1 $\frac{3}{5}$	24 $\frac{1}{5}$	$\frac{1}{5}$	28. 2 $\frac{1}{2}$	29 26	29 24	38 3	38 15	D.S.D.	2	S. 79 D.	10 $\frac{1}{2}$	
17. dito	23	$\frac{3}{5}$	23 $\frac{4}{5}$	$\frac{2}{5}$	28. 1 $\frac{1}{2}$	28 46	28 52 $\frac{1}{2}$	37 5	37 0	S.D.t.D.	3	N. 34 V.	8	Dyning fra S.D.
18. dito	22 $\frac{3}{5}$	1	23 $\frac{1}{5}$	1 $\frac{4}{5}$	28. 1 $\frac{1}{2}$	30 8	30 11	36 45	36 25	D.S.D.	3 b	N. 80 V.	17 $\frac{1}{2}$	
19. dito	21 $\frac{4}{5}$	1 $\frac{1}{5}$	21 $\frac{2}{5}$	$\frac{4}{5}$	28. 0 $\frac{1}{4}$	32 22 $\frac{1}{2}$	32 17	36 36 $\frac{1}{2}$	36 24	D.	5	S. 62 V.	12	Dyning fra N.D.
20. dito	22 $\frac{3}{5}$	1 $\frac{2}{5}$	21 $\frac{2}{5}$	$\frac{3}{5}$	28. 1	32 39	32 32 $\frac{1}{2}$	34 31 $\frac{1}{2}$	34 20 $\frac{1}{2}$	S.D.	3			
21. dito	21 $\frac{2}{5}$	2	22	1 $\frac{1}{5}$	28. 2	32 54 $\frac{3}{4}$	32 51 $\frac{3}{4}$	31 5	30 54	Nordlig	3 b	S. 56 V.	11	
22. dito	22	1 $\frac{4}{5}$	21 $\frac{1}{5}$	1 $\frac{3}{5}$	28. 1 $\frac{3}{4}$	33 12	33 13 $\frac{3}{4}$	26 48	26 45	Nord	3 b	S. 72 V.	9 $\frac{1}{2}$	
23. dito	21 $\frac{4}{5}$	1 $\frac{3}{5}$	21 $\frac{1}{5}$	$\frac{4}{5}$	28. 0 $\frac{3}{4}$	33 40 $\frac{1}{2}$	33 38	22 37	22 33 $\frac{1}{2}$	Nord	3 b	N. 56 V.	3	
24. dito	20 $\frac{3}{5}$	$\frac{3}{5}$	20	2	28. 0 $\frac{1}{2}$	34 20	34 22	18 15	18 19	N.N.V.	3 b	S. 49 V.	4	
25. dito	21	1 $\frac{2}{5}$	20 $\frac{1}{5}$	1	28. 1 $\frac{3}{4}$	34 57	34 55 $\frac{1}{2}$	14 13	14 9	N.N.V.	3	N. 59 D.	4	
26. dito	20	$\frac{3}{5}$	19 $\frac{1}{5}$	$\frac{4}{5}$	28. 2 $\frac{1}{2}$	35 31	35 35	10 20	10 13	Mellem Nord og N.V.	3	S. 65 V.	4	
27. dito	19 $\frac{2}{5}$	1	17 $\frac{4}{5}$	1 $\frac{4}{5}$	28. 2 $\frac{1}{2}$	36 6 $\frac{1}{2}$	36 3 $\frac{1}{2}$	7 5	6 53 $\frac{1}{2}$	Mellem Nord og N.N.D.	3	N. 55 V.	7	
28. dito	17 $\frac{3}{5}$	1 $\frac{4}{5}$	17 $\frac{4}{5}$	1 $\frac{3}{5}$	28. 3	35 49	35 49	4 43	4 46	Var. mellem N.N.D. og N.V.	3	S. 72 V.	10	
29. dito	17 $\frac{4}{5}$	4 $\frac{4}{5}$	18 $\frac{3}{5}$	2 $\frac{4}{5}$	28. 1 $\frac{3}{4}$	34 44 $\frac{1}{4}$	35 43	3 48 $\frac{1}{2}$	3 42 $\frac{1}{2}$	Dmlobende og Stille	1-3 0	Dst.	2 $\frac{1}{2}$	
30. dito	16 $\frac{2}{5}$	3	17 $\frac{2}{5}$	1 $\frac{4}{5}$	28. 0 $\frac{3}{4}$	36 13 $\frac{1}{2}$	36 27 $\frac{1}{4}$	0 51 $\frac{1}{2}$	0 46 $\frac{1}{2}$	Dmlobende Vinde	0 til 5	S. 76 V.	5	
31. dito	13 $\frac{3}{5}$	2	16 $\frac{3}{5}$	2 $\frac{2}{5}$	27. 11 $\frac{1}{4}$	36 48	37 4	D. Grm. 3° 31'	D. Grm. 3° 52 $\frac{1}{2}$ '	S.t.V. V.	3 6	N. 16 V.	14	
1. April	15 $\frac{4}{5}$	5	15 $\frac{2}{5}$	$\frac{3}{5}$	27. 11	37 8	37 15	6 50	6 43	S.t.S. S.V.	7 6	N. 47 V.	23 $\frac{1}{2}$	
2. dito	16 $\frac{3}{5}$	5	17	2 $\frac{2}{5}$	27. 9 $\frac{1}{4}$	37 36	37 41 $\frac{1}{2}$	11 32 $\frac{1}{4}$	11 31	S.V. N.V.	2 4	N. 38 D.	9	
3. dito	14	0	18 $\frac{2}{5}$	3 $\frac{4}{5}$	28. 0	ingen	37 46	ingen	15 36	N.N.V. S.S.V.	6-7 4	N. 10 D.	5 $\frac{1}{2}$	
4. dito	13 $\frac{3}{5}$	$\frac{4}{5}$	16 $\frac{1}{5}$	$\frac{3}{5}$	28. 3	38° 21'	38 31 $\frac{1}{2}$	16° 18 $\frac{1}{2}$	15 38 $\frac{1}{2}$	S.S.D.	10	For 2 Etmaal. N. 72° D.	33'	
5. dito	14 $\frac{4}{5}$	1 $\frac{4}{5}$	17 $\frac{2}{5}$	1 $\frac{4}{5}$	28. 5	39 10	39 3 $\frac{1}{3}$	ingen	15 40 $\frac{1}{2}$	S.S.D. S.D.	10 6			
6. dito	17	3	19 $\frac{1}{5}$	2 $\frac{1}{5}$	28. 1 $\frac{1}{5}$	38 22	38 30 $\frac{1}{2}$	16° 46 $\frac{3}{4}$	15 47 $\frac{1}{2}$	S.D.	6 og 7	For 2 Etmaal. N. 80° D.	46 $\frac{1}{2}$ '	
7. dito	18 $\frac{4}{5}$	1 $\frac{1}{5}$	20 $\frac{2}{5}$	$\frac{4}{5}$	28. 0	37 53	38 3	17 28 $\frac{1}{2}$	16 51 $\frac{1}{4}$	D.	4 og 6	N. 71 D.	31	
8. dito	17 $\frac{2}{5}$	2 $\frac{3}{5}$	17 $\frac{4}{5}$	5 $\frac{1}{5}$	28. 1 $\frac{3}{4}$	39 30	39 1	ingen	19 16 $\frac{1}{2}$	D.N.D. D.t.N.D.	3 6			
9. dito	17 $\frac{4}{5}$	2 $\frac{3}{5}$	19 $\frac{4}{5}$	2 $\frac{3}{5}$	28. 1 $\frac{3}{4}$	ingen	39 7 $\frac{1}{2}$	ingen	19 51	Stille D.t.S.	0 6			
10. dito	19	4 $\frac{1}{5}$	19 $\frac{4}{5}$	1 $\frac{2}{5}$	28. 1 $\frac{1}{2}$	39° 24'	38 53	23° 48'	21 36	N.D.t.N.	3	For 3 Etmaal. S. 73° D.	107	Fra d. 2. til 10. April satte Strømmen Skibet 4 $\frac{1}{2}$ Længde-Grader Dst efter op mod stormende Vetr og bøl af N.D. og S.D.

Brede;" hvorpaa følger en Uffskrivt af Major Rennell's alt anførte Forklaring.

Da vi, ved Siden af vor Opfattelse af Major Rennells Udvikling af hans Theorie om en Sydlig Forenings-Strøm, tillige havde hørt Enkelte fremsætte Tvivl om Rigtigheden af denne Theorie, og vi paa en Rejse i Maret 1848 fra Rio Janeiro omkring Cap netop skulde passere over den angivne lidet bekiendte Deel af Oceanet, saa fandt vi os opfordrede til at anvende den størst mulige Opmærksomhed paa Strømsætningen, og da de fundne Resultater nu aldeles ikke stadfæste Major Rennell's Theorie, troe vi, ved at offentliggjøre disse, muligt at kunne virke til at henlede andre Skibsføreres Opmærksomhed paa denne Sag, idet vi holde for, at Spørgsmaalet: om en permanent sydlig Forenings-Strøm eksisterer eller ikke, — maa have Interesse saavel i nautisk som i fysisk-geographisk Henseende.

Muligt ville senere Undersøgelser bekræfte Rigtigheden af Major Rennell's Theorie, og den af os fundne Usvigelse vises at være en Anomalie, som man stundom kan finde Exempel paa selv ved de Strømninger i Oceanet, hvis permanente Sætning i en vis Retning er saa fuldkommen konstateret, at der ikke kan eksistere nogen Tvivl om Rigtigheden af de Theorier, man derfor har kunnet bygge. I ethvert Tilfælde er det fjernt fra vor Tanke, paa Grund af et enkelt Exempel at ville opstille nogen ny Theorie for Strømsætningen i den omhandlede Deel af Oceanet, og vi meddele kun nærbærende Resultat af vore Jagttagelser som et Bidrag til en Basis for en Strømtheorie, der kunde afløse hvad vi, efter Rennell's oven citerede Ytring, have antaget for en blot Supposition.

For at lette Overfigten af vedførte Tabel, over Corbetteen Ballyriens Seilads fra Rio Janeiro omkring Cap, skal vi anstille en kort Sammenligning mellem Major Rennell's Forklaring og de af os fundne Resultater, ledsaget af de Formodninger og Slutninger disse give Anledning til.

Efter Tabellen sees Strømsætningen fra den 11te til 15de Marts nogenlunde at stemme med Major Rennell's Theorie om en

S. V.-Strøm langs Brasiliens Kyst fra Rio Janeiro til Grændsen af S. D.-Pasfaten.

Paa Seiladsen mellem 38° B. Længde til 4° Øst Længde, mellem Parallelerne af 29 og 37° S. Brede, fra den 16de til den 31te Marts, findes derimod, efter Tabellen, kun den 24de og 28de, en heist ubetydelig østlig Sætning, medens Strømmen, de øvrige Dage, tvertimod Major Kennell's Theori, vise en Sætning varierende mellem N. N. V. og S. V., hvilket synes at antyde, at der i denne Deel af Oceanet ikke findes nogen permanent Strøm, men at Strømmens Retning og Styrke fornemmelig er afhængig af Vindens Direction og Kraft. Da vestlige Vinde ere de meest herskende, er det og sandsynligt, med ledsagende stiv Kuling, at Strømmen sætter østerefter, men at dette derimod ikke er Tilfældet med nordlige og omsløbende Vinde og godt Veir, idet saadanne Veirforhold netop synes at maatte give den af N. anførte Impuls af den sydlige Drikt Leilighed til at virke til en østlig Sætning, hvis hans Supposition var rigtig.

Efterat Strømmen, efter Tabellen, den 1ste og 2den April har haft en svag Sætning N. N. O. hen, indtræder imellem den 3die og 10de April, fra 11 til 24° Længde Øst, mellem Parallelerne af 37 og 39° S. Brede, en stærk Sætning østerefter imod stormende Veir af østlige Vinde og almindeligen en meget høi Sø. (Efter Horsburgh's Anviisning holdt vi mellem de nævnte Paralleler for at benytte den tilbageløbende Lagulhas-Strøm). At Skibet den 3die April var kommet i den tilbageløbende Strøm maae vi antage for at kunne forklare Marsagen til at det fra den 2den April er sat saa betydelig østerefter op imod en Storm og høi Sø, idet disse Kræfter maae have bidraget til at forstærke Lagulhas Strømmen og følgelig tillige den tilbageløbende Strøm. Var den østlige Sætning derimod bevirket ved den af Kennell supponerede Green af den brasilianske Strøm, som Capitain Beauport fandt paa Parallelen af den 39te Bredegrad, da maatte denne Strøm, for at have Kraft til at sætte et Skib med fra $\frac{3}{4}$ til $1\frac{1}{2}$ Qvartmiils Fart i Timen op imod en Storm og høi Sø, med

vestlige Vinde være saa stærk, at dens Tilbærelse forlængst maatte være hæbet over enhver Tvivl.

Et andet Beviis for at Skibet den 3die April er kommet i den tilbageløbende Strøm synes at kunne udledes af Tabellen ved at sammenholde Forstielken mellem Luftens og Vandets Temperatur; thi medens denne Forstiel paa hele Overreisen fra Brasilien, med Undtagelse af den 31te Marts,*) er ubetydelig, almindelig mindre end 1° , indtræder nu en Forandring af over 4° , som Vandet er bleven varmere end Luften, hvilket neppe vilde have været Tilfældet, hvis den østlige Sætning fornemmelig var bevirket ved en Strøm kommende fra Atlanterhavet; thi da en saadan ikke er bemærket tidligere paa Overreisen fra Brasilien, maatte den komme fra en Retning sydligere end Vest og saaledes fra en koldere og ikke fra en varmere Region, hvilket er Tilfældet med den tilbageløbende Lagulhas-Strøm.

*) Den Temperatur-Forandring som den Dag fandt Sted, i Forening med den ikke ubetydelige Strømsætning N. V. hen, giver Anledning til Formodning om at Skibet paa den Dag er passeret den Green af Lagulhas-Strømmen som tager en nordlig Retning langs Africas S. V.-Kyst.

En Maade at sprænge Steen paa under Vandet.

(Indsendt.)

S Fæstningen Christiansøes Havn, i Nærheden af Overgangsbroen (mellem Christiansholm og Frederiksholm), laa for endeel Aar siden en meget svær Steen, hvorpaa mange Skibe stødte ved at hale fra den nordre til den søndre Havn. Denne Steen, paa hvilken fandtes 10 Fod Vand, medens man fik 18 Fod efterat den var borttaget, var saa svær, at man, under Forsøget paa at lette den med Gangspillet paa en Mudderslaade, hvortil var neiet 2 Mudderpramme, een paa hver Side, hev Prammene saa dybt ned at Vandet spillede ved Nælingerne, uden at den lettedes. Det var meget om at giøre at faae denne Steen bort, og da man paa den Tid vansteligst kunde forskaffe sig de nødvendige Oplysninger om hvorledes man i England sprængte Steen under Vandet, gjordes flere Forsøg, blandt hvilke følgende lykkedes fuldkomment:

Mudderslaaden, i hvis ene Ende var et firkantet Hul, blev med 4 Dræg fortøiet saaledes, at Hullet var lige over Stenen. Ved Hjælp af et firkantet Mineboer, forlænget med en Jernstang igiennem Hullet i Slaaden, bores Minehullet.* Et Blikrør forfærdigedes i 2 Dele, hvis nederste Deel var saa langt som Minehullet i Stenen var dybt, hvilket, naar Stenen, som her, er stor, i Almindelighed ei maa være mindre end 24 Tommer. Blikrøret maa derhos villigt gaae ned i Minehullet, og til Veiledning ved Forarbejdsen deraf haves Mineboret. Naar Minehullet har faaet den nødvendige Dybde, lades paa følgende Maade den nederste Deel af Nøret, der er forsynet med en Bund, hvilken, ligesom hele Nøret,

*) Boret maa et være fladt, da dette borer Hullet trekantet isiebetsformigt.

maa være loddet vandtæt. Man kommer saameget Krud deri, som man anseer fornødent til at sprænge Stenen, derefter sættes en Rømmenaal ned i Krudet tæt til Siden af Høret, og man lader da falde lidt tørt Leer ned ovenpaa Krudet, og stoder dette Leer til en fast Masse, ved med en lille Trækulle at slaae paa Lade-
stokken som er sat ned i Høret tæt til Leret; naar dette er skeet, kommes atter lidt Leer ned i Høret og flappes ligeledes fast, og saaledes fremdeles, indtil Høret er fuldt. Man vender da Høret om, altsaa med Bunden opad, og trækker Rømmenaalen ud med Forsigtighed saa at ei for meget af Leret løsribes, og sætter da i dette derved fremkomne Fænghul en Pind, i hvis ene Ende er fastgjort en Snor, der maa være saa lang at den kan naae igien-
nem den lange Deel af det Blikrør, som nu loddes til det hvori Minen er. Naar da begge Dele ere loddede, vendes Høret atter med Bunden opad, for, idet man med Forsigtighed ved Hjælp af Snoren trækker Pinden ud af Fænghullet, det muligt løsrevne Leer kan falde ud og ei ned i dette, hvilket let skeer naar det staaer paa Bunden og hvorved Fænghullet vilde tilstoppes. Høret vendes nu atter, og saameget Krud nedhæledes, at man er vis paa at Fænghullet er fyldt. Mimersøret er da færdigt og kan ned sættes i Minehullet. Minen antændes enten ved en Svovlstraad eller ved et Brandrør, ja, selv en Glød kan bruges, naar Stenen ligger en 6 til 8 Fod under Vandets Overflade, thi Stumperne, naar Sprængningen skeer, vil da aldrig slaae op over Vandet. For at være sikker paa at Minen ei skal springe under Ladningen, maa Rømmenaal og Lade-
stok være af Kobber. Høret maa være af Blik, men ei af Sinkplader, hvilket senere har viist sig ikke at kunne udholde Lad-
ningsprocessen.

Paa Sydkysten af Stevnå, ved Nødvigstrandse, hvor en Lade-
broe blev bygget, fandtes i Nærheden af denne en stor Steen, der var farlig for Fartøier, som anløb dette Sted. Denne Steen er nu, efter ovennævnte Anvisning, bleven sprængt, og de optagne Stykker benyttede til Døsering for Broen. I Kallehøbløbet ere ligeledes flere
store Steene, som Muddermassinen ei kunde optage, sprængte paa

denne Maade, der kun er forbunden med ringe Bekostning, og da muligviis, flere Steder heri Landet, findes saadanne Stene, man kunde ønske sprængte og borttagne, vil det glæde Indsenderen, om disse Linier maatte bidrage til at forskaffe Vedkommende den tilbørlige Veiledning. Enhver nærmere Oplysning desangaaende vil blive givet igiennem dette „Archivs“ Udgifter.

Kiøbenhavn, den 26de Marts 1852.

Advarsel med Hensyn til Anskaffelsen af preserved meats.

(London News, Novbr. 1851.)

Det engelske Admiralitet har under 31te Octbr. 1851 udstedt følgende Circulaire til alle Escadrechefser, Capitainer, Lieutenanter og Skibsførere paa hendes Majestæts Skibe og Fartøier:

„Da det har været Admiralitetsberrerne paafaldende at erfare de hyppige og store Cassationer ombord paa Hds. Majestæts Skibe af de prejerberede Provisioner der ere leverede efter sluttede Contracter med Mr. Goldner, og det paa Grund af den slette Beskaffenhed, have Lorderne taget den Bestemmelse, at fra nu af ikke længer maac udgives preserverede Provisioner fra Goldners Etablissement til Besætningerne paa Hds. Majestæts Skibe, hverken hjemme eller ude; men at hvad deraf maatte findes ombord paa Skibene her hjemme skal iieblikkelig sendes tilbage til Magazinet, og alt hvad der ved Modtagelsen af dette Circulaire findes i Magazinerne eller ombord paa Hendes Majestæts Skibe udenlands, fragtfrit skal sendes tilbage til England med Hds. Majestæts Skibe efter Leilighed, Alt for at blive underkastet Besigtigelse af dertil udnævnte Personer og behandlet efter Lordernes nærmere Bestemmelse; men at enhver Daase preserved-meats, som maatte findes

at give skadelige Uddunstninger paa Grund af Bedærb, eller findes uskikede til at sendes til England, skal tilintetgjøres; idet man i alle slige Tilfælde har at iagttage at en Besigtelse gaaer iforveien, hvorved en medicinsk Embedsmand skal være tilstede, &c. &c.

Det engelske Krigsskib Meander i en Williwa i Magelhaenstræde.

(London News, Septbr. 1851.)

Det engelske 44 Kanonskib Meander, kommende fra Vestkysten af Sydamerika, gik ind i det magelhaenske Stræde, og er det største Seilskib der nogensinde har prøvet denne Giennemfart. Under Giennemfarten fik det flere af disse voldsomme Byger, som kaldes Williwaws, eller Orkanbyger, Stormvinde som komme farende ned ad de steile Sider af Bjergene og fuse ud af Dalene med utrolig Raseri. Fra en svag Luftning, som neppe er tilstrækkelig til at give et Skib Styrefart, eller fuldkomment Habblik, bliver Søen i et Dieblisk oprørt og drives frem i eet Skum, som bliver revet bort og drager hen ilæ i et Taagelag langs Overfladen, idet Stormen undertiden deler sig i en Mængde smaa Hvirvelvinde, Typhuner i Miniatur, hver med sit Centrum, der trække hurtigt frem og føre med sig Støtter af hvid Damp. Til samme Tid kan Havet ikke langt borte være aldeles roligt og glat.

Under disse Windstød ligger Skibet pludseligt, med knap et Dieblisks Marsel, omme paa Siden, hvert Seil udspilet som skulde det revne, Ræerne bøje sig, Stængerne trykkes over til læ og true hvert Dieblisk med at gaae overbord. En saadan Williwa traf Meander: dens Forseil bleve i bugstavelig Forstand blæste i Strimler og Mesan-Mærseil Skiode brast i samme Dieblisk,

Den 13de Mai 1851 gik Meander ind i Strædet fra det Stille Hav, fra den vestlige Side og kom ud i Atlanterhavet den 23de s. M. efter 9 Dages Giennemfart excl. den Dag det kom ind og den Dag det kom ud af Strædet. Det gik tilankers hver Aften, og Dagene vare meget korte.

Disse Byger (Billinvas) synes at blive meget indvirkede paa, med Hensyn til deres Retning, af Dalenes Form og Stilling hvorigiennem de fare ned fra det høiere Land bagved.

San-Torino-Jord.

(Uddrag af en Beretning fra de Forenede nordamerikanske Staters Consul i Trieste, bekendtgjort i Rapport of the American Patent office for 1850.)

(Mec. Mag. Decbr. 1851.)

Et Cement begynder her (i Østerrig) at komme i almindeligt Brug; det kaldes San-Torino-Jord, og er befundet at være det bedste hidtil under Vand anvendte Cement. Den, hvor det tages, ligger i det græske Archipelagus under $36^{\circ} 23'$ Br. og $25^{\circ} 26'$ L.; Tyrkerne kalde den „Kameni“ eller „den brændte Ø“, og den antages ialmindelighed for Levninger af en endnu ikke udbrændt Vulkan. Jorden er overordentlig tør og lader til at bestaae af Silicater af Jern og Leerjord med en betydelig Deel lys, porøs og fibrøs Substant, der flyder paa Vandet og ansees for „Pimpsteen“. Ogsaa over Vand skal dette Material være anvendt med Held.

For Arbeide under Vand bruges:

7 Dele San Torino Jord,

2 — Kalk og

7—9 — Steen Smul,

og for Arbeide over Vand:

- 6 Dele San Torino Jord,
- 2 — Kalk, og
- 6—7 — Steen=Smuld, ikke af for smaa Stykker
og saa raae og uregelmæssige som mu-
ligt, da de saaledes binde bedre med
Cementet.

Skal der tages oeconomiske Hensyn, kan Sand benyttes istædfor en Deel af San Torino Jorden, i Forhold:

- 4 Dele San Torino Jord,
- 2—3 — Dele Sand,
- 3 — Kalk, og
- 6 — Steen=Smuld,

hvilken Composition blot bruger længere Tid til at blive fast.

Ingredienserne (San Torino Jord, Sand og Kalk) maae vel blandes og æltes med det nødvendige Vand til en meget fast Masse, derpaa klasses sammen og staae under Tag i 2—3 Dage. Imidlertid maa Grunden lægges med løse Steen, som kastes i Søen paa Stedet, og Rammen sænkes ned derpaa. I denne Ramme lægges skifteviis et Lag Cement og et Lag Steen; for hver 2—3 Fod Cement, lægges ligesaa meget Steen=Smuld og saaledes videre indtil Vandspeilet.

Prisen paa denne Jord er paa Stedet 8—10 Carantani pr. Stayo-beneto eller 6—8 Cents pr. Cwt.

J. Ashworths Middel til at forebygge og bortskaffe Steenansamling i Dampkiedler.

(Mec. Mag. Decbr. 1851.)

For at forhindre Dannelse inden i Kiedlerne af Steenansamling, baade fra ferst og salt Vand, foreslaaes en Composition af

33 Gallons Kultjære,

21 — Hørfroband (tilberedt ved Dampkogning af 14 Pund Hørfrø i Vand som derefter er slaaet giennem en Sigte),

5 eng. $\mathcal{B}$ Blyant og

8 — Castile Sæbe (istedesfor hvilken man nogensunde kan benytte grøn eller blød Sæbe).

Af disse Ingredientser behørig blandede sammen, til de danne en Crème, kommes 2 Gange ugentlig, j. Ex. i en Kiedel til en Maskine af 30 Hestes Kraft, — 1 Gallon, — efterat Dampen iforveien er bleven udblæst.

I nye Kiedler vil nemlig de i Vandet indeholdte Ureenligheder sætte et sprødt og tyndt Lag paa Indersiden af Kiedlen, der skaller af og falder ned paa Bunden af Kiedlen, hvorfra det enten kan feies ud eller paa anden Maade bortskaffes; i gamle Kiedler vil Ansamlingen paa Indersiden snart løsne sig og skalle fra, og kan da lettelig faaes bort.

At standse Dampmaskinen ombord, fra Dækket.

S Mec. Mag. for afvigte Januar foreslaaes at affskære Dampen fra Beholderen til Cylinderen (til denne eller dem begge) ved Hjælp af en Dobbelgangs-Hane (two-way cock) paa Damprøret, hvis Haandtag føres op over Dækket, saa at Capitainen eller den vagt-havende Officier, i Nødstilfælde, kan udlade Dampen, og saaledes faae Maskinen standset.

St. Helena.

(Efter en Beretning fra den hollandske Koffardi-Capitain Solkens.

(Naut. Mag. Jan. 1852.)

St. Helena ligger midt i Sydpasfaten, og viser sig til alle Sider som en øde utilgængelig Klippe, der med sine nøgne Bægge pludselig hæver sig op af Havet. Den hele Masse er en Samling af dybe Dale, store Klostere og steile Fjelde, og af disse ere Diana-fjeldet, Guldpynten og Sally-Hviene de høieste; deres grønne Toppe ere nu og da dækkede af Skyerne, og de ere respective 2692, 2672 og 2467 engelske Fod over Havfladen.

Ingen Kyst i Verden viser sig mere øde end St. Helena, ved denne sin Fjeldnatur, og ingen Reisende vilde falde paa den Tanke at denne Ø kunde indeholde saa mange smukke Landskaber. Den er lidt aflang, strækker sig i D. N. O. og V. S. V., er omtrent 9 engelske Mile lang, og 26 eng. Mil i Omkreds. Den eneste By er James-Town paa Nord siden af Øen; Landet afgiver her

et prægtigt Bæ for Sydosspassatens voldsomme Storme, og beflige og nordlige Vinde blæse her sjældent med saadan Kraft og Varighed at de kunne have nogen skadelig Indflydelse paa Skibene paa Ankerpladsen.

Udfor Sydosstenden af Den hæve to spidse Klipper sig høit op af Vandet: den yderste Georgsøen, den inderste Herkulesstøtten. Ved Sydpynnten ligge tre steile Fjelde, „Needles“, tæt ved Land, og lidt nordenfor Østpynnten, ogsaa tæt under Lind, ligge to Klipper, Fugle- og Eggeren; alle ere de øde Klipper, og den største af dem er kun 300 Alen i Omkreds.

Kommer man til Den sydøst fra, aftager Landet i Høide fra Midten til henad Nordsiden, og ender sig pludseligt i Barren Punt, 2272 eng. Fod høi. Ovenover denne sees den nordligste Ende af Den: „Sukkertop Pynnten“, der har sit Navn af et høiliggende spidsformet Bjerg 1960 Fod over Havet. Ved Foden af dette Bjerg ligge tre Batterier, tæt ved hinanden imellem 100 og 200 Fod over Vandfladen. Møden søges ved at holde tæt om denne Punt, men den Skif — at melde Skibets Navn og Bestemmelse ved et af Batterierne her — er nu gaaet af Brug. Omtrent $\frac{1}{2}$ Qv. Mil S. V. for denne Punt er Munden-Punt, der danner den østlige Grænse af en Bugt hvorved Jamestown ligger i en lille Dal. Den bedste Ankerplads findes her paa 12 til 20 Favne. Den vestlige Punt af denne Bugt dannes af den steile „Trappehøi“ omtrent 800 Fod over Vandet og i tre Kabellængders Afstand fra den forrige Punt.

Imellem Sukkertoppynnten og Mundenpunt ligger et stærkt Batterie i en Dal og behersker Landingsstedet der. Byen og Møden er i Fronten forsvaret ved en stærk Steenmuur besat med nogle 32pdige Kanoner og svære Morterer og omgives af en dyb Grav; paa Vestsiden ligger et stærkt Batterie paa det flade, fremspringende Hjørne af Trappehøien, og paa Østsiden findes der endvidere et stærkt Fort paa Mundenpunt. Saasnart man har passeret denne Punt, sees pludselig Byen imellem steile Fjelde paa

en 1000 Fods Høide, der danne et interessant Modstykke til de hvide Bygninger og Kirken omgivne med grønne bladrigge Træer. Lige bagved Steenmuurbatteriet, i Fronten af Byen, ligger Kastellet, en stærk Bygning med Flagstang, og tæt derved, tilhøire, er en anden stor Bygning „Times Office“. Dette er en Bolig for Havnecapitainen, der ved sine Chronometre bestemmer Klokkeslettet, hvor man, naar Klokken er 12 Middag paa Øen, lader en hvid Kugle falde ned fra en Mast ved Bygningen, for at alle Skibe paa Rheden derefter daglig kunne rette deres Souhre. Længer inde paa Øen sees det fiendelige Bjerg „High Knoll“ 1900 Fod høit med en Telegraph paa Toppen, og tilvenstre, i en kort Afstand fra Ankerpladsen, findes Landingsstedet. Dette bestaaer af en Mængde Trin, udhuggede i en fremspringende Klippe, og hvorimod Brændingen ofte gaaer saa høi, at man kun med megen Forsigtighed kan komme iland ved at springe fra Fartsøiet op paa et af Trinene. Er der for stærk en Brænding til at komme iland her, gives der, nogle Hundrede Skridt længer inde paa Øen, et andet Landingssted, en anden i Klippen udhugget Trappe.

Veien fra Landingsstedet til Byen er udhugget i Klippen, og efter en 5 til 600 Skridt kommer man til Vindebroen ved Toldhuset, og med en 200 Skridt endnu naaer man Byporten. Derpaa kommer Maadhuset, Bibliotheket og Regjeringens Haver med deres smukke Spadseregange. En eneste bred Gade med smukt byggede Huse omgivne med store Gaarde fører høiere op og ender med to Korsveie, hvoraf den tilvenstre, giennem en lille Gade, fører til Napoleons Grav ved Longwood, imedens den tilhøire ved en Gade fører op til den høieste Deel af Dalen, hvor Paradepladsen, den botaniske Have og Hospitalet er beliggende. Bagom Hovedgaden fører en Sti paa begge Sider udenom Byen.

Det nederste Lag af Øen er for Størstedelen af en mørkebrun Farve og har Udseende af vulkanisk Oprindelse; den øverste Deel bestaaer derimod af en rig og frugtbar Jordbund, 6 til 12 Tommer dybt, der danner Græsenge i Dalene, frembringer Korn, Riiskenurter, ja — Sukker, Bomuld, Indigo og Kaffe har man ind-

ført og dyrket noget, men især dannes Skovene af Fyr og noget Eg. Æbler og Pærer vore i Overflodighed, men Blæsten og Notterne forstyrre ofte Høsten. Kartofler høstes 3 Gange aarlig og en 6000 Skjæpper sælges i et godt Aar. Dværg, Faar, Sviin og en Race af engelske Heste trives vel paa Den. Af giftige Dyr findes Skorpioner og Centipeder; Fisk fanges i stor Overflodighed omkring Den, især Makreler. Søfugle lægge deres Æg i Fjeldkløfterne og Indbyggerne opsamle og spise dem.

I den varmeste Aarstid viser Thermometret i Byen sjældent over 22° N. og paa de høiestliggende Steder sjældent under 10°. Torren høres sjældent, men Lynild sees af og til. Man har havt Exempler paa at Dvæget er styrtet af Mangel paa Vand og at Græsset er visnet, men man kan dog vente Nægn til enhver Aarstid, især fra Juni til September. Den ansees for at være et af de sundeste Steder i Verden: Sygdom kiendes næsten ikke, uden forsaavidt den har været bragt dertil ved Skibe, og hvert ankomende Skib visiteres derfor af Byens Læge. Dens Befolkning, der i 1839 udgjorde 4000 Englændere, Syd-Afrikanere og Frinegre, bestaaer nu af 6000 Menneffer foruden den militaire Besætning.

Den portugisiske Admiral Juan de Nova Castilla opdagede Den paa St. Helene's Dag i Aaret 1502. I 1513 tog en portugisisk Adelsmand, Fernando Lopez, der havde paadraget sig sin Regierings Mishag, sit Ophold paa Den og blev der i flere Aar. Den var dengang bedækket af Skov, og i lang Tid kun kiendt af Portugiserne, indtil Hollænderne, der vare i Krig med dem, toge den i Aaret 1640, befæstede den og brugte den som et Forsyningssted for deres hjemvendende Ostindiefarere. Da de imidlertid, faa Aar efter, fandt, at det gode Haabs Forbjerg var et bedre Sted, overgaves Den til Englænderne, der i Aaret 1657 oprettede en Coloni der. 1672 tage Hollænderne Den tilbage, men Aaret efter blev den atter taget af Englænderne under Anfærsel af Richard Munden, stillede 1674 under det engelsk-ostindiske Compagni og blev først langt senere Kronens Eiendom.

Det er bekiendt at Keiser Napoleon var forbiist til denne Ø. Han landede her den 13. Octbr. 1815 og døde den 5te Mai 1821 i Longwood, paa en Gaard, omtrent 2 Timers Gang fra Jamestown. Han begravedes paa sit Yndlingssted ved en Kilde i en lille Dal. Alle der kom til Den gjorde en Valfart til denne berømte Mands Grav, og endnu, efterat hans Lig i Maret 1841, med Fregatten „Belle Poule“, Prindsen af Joinville, er bleven ført til Frankrig, undslader neppe nogen Fremmed at besøge dette Sted: endnu besøger man her Enken Torbett, der har forpagtet Jorden, og, for den gængse Priis af 3½ Shilling, viser den tomme Grav og er endnu istand til at fortælle mangen Historie som Keiser Napoleon, naar han tøvede her ved Kilden, har meddeelt hende. Hun opfordrer enhver Reisende til at skrive sit Navn i en Bog, og forestaaer en lille Beværtning til de Fremmedes Bequemmelighed. De fem Taarepile, der overskyggede Graven, ere førte med hans Lig til Frankrig og fem andre optage deres Plads. Den gamle stotske Sergeant, der i 25 Aar har været ved Graven, er endnu stadig her, og giver sit Bedste til at bibringe den Fremmede enhver Underretning han ønsker sig angaaende Napoleon.

En smal Sti fører, fra dette Gravsted, opad Høien til en jevn Wei ved hvilken der ligger en smuk lille Hytte hvor General Bertrand boede med sin Familie i Begyndelsen af sit Ophold her. Videre frem kommer man til to Steenstøtter, der vise Wei'en ned til den forfaldne Gaard i Longwood, der tidligere tjente til Bopæl for Napoleon. I det tidligere Soveværelse arbejder nu en Kornmølle, og Billardværelset er nu et Forraadskammer. To mindre Bygninger ved Siden af, der tidligere tjente til Bopæl for Generalerne Bourgaud og Montholon og for Las-Casas, ere nu Oplagssteder for Hø. Læt herved ligger et Observatorium med en Telegraph, hvorfra der er en vid Udfigt over Havet, og som, i den Tid Napoleon levede her, stod i Forbindelse med en Telegraphlinie der førte til Gouverneurens Bopæl. En 600 Alen herfra findes en smuk og rummelig Steenbygning med en stor Have, der var bestemt til

Bopæl for Napoleon; den blev dog først meubleret efter hans Død og blev derefter beboet af en Søofficier der forestod Observatoriet. Ved Siden af er en lille Bygning, hvor General Bertrand med Familie boede. Longwood ligger 4760 engelske Fod over Havet, havde tidligere Fyrreskov, men bestaaer nu af Algerland; Vand ledes hertil Stedet ved Rør fra Hviene.

I en Strækning af $4\frac{1}{2}$ engelske Mil leder nu Veien over Høie og Dale igiennem den yndigste Deel af Øen, indtil en Klippe lukker denne Udsigt, hvorpaa det interessante Landskab ved Sandy Bugt aabner sig. I James Dalen kommer man til et stort Vandfald, tæt ved „Plantationhouse“, Gouverneurens Bopæl, der ligger i en Høide af 2000 Fod over Vandfladen. Efter fem Dvarters Riseretour naaes Trappehøien med sit Batterie, sine offentlige Bygninger og sit Observatorium med Telegraph, og har man derfra betragtet den lange Trappe ned ad Høien og Skibene paa Rheden, kører man videre, og kommer til Jamestown efter at have gjort en Tour omkring Øen i en fem Timer. En halvanden Times Gang fra Byen, ved Foden af en perpendikulair Klippe, dannes et naturligt Steenbækken hvori Vandet strømmer ned fra Klipperne i en Høide af flere Hundrede Fod. I en kort Afstand herfra samles Vandet i flere Beholdere, hvorfra det ved Rør under Jorden føres hen til Landingsstedet, saa at Skibene kunne fylde Vand. Det er reent og godt, haves i Mængde, og kan bringes ud til Skibene i Cisterner.

Ifølge Havneanordningerne lukkes Byens Porte om Natten fra Bagtstod til Bagtstod.

Ligesom ved Ascension og andre Steder hersker her undertiden, især fra December til April, en stærk Søgang der umuliggjør Samkvæmmet mellem Skibene og Landet. Englænderne kalde den „the Rollers“. Det er et storartet Syn at see denne Bølgegang uden den mindste Krukning paa Overfladen hæve sig i N. V. og rulle ind imod Land med en stærk Brænding, medens Luften er klar og Barometret ikke undergaaer nogen Forandring. Ved den første Bølgegang der ruller ind og brydes mod de yderste

Grunde med en stær Kraft, sættes Alt pludseligt i Forvirring: Brændingen viser sig viedblikkelig voldsom, den ene Bølge følger den anden ind mod Land og bryder voldsomt mod Klipperne. Landingen bliver farlig, og alt Samqvem forbydes af sig selv. Dyrningerne ere bjergformige, — det ene Bjerg følger det andet, — tiltage i Voldsomhed alt eftersom de nærme sig Den, og naar de da møde den fra Landet tilbagekastede Bølge, stæer der et næsten umærkeligt Ophold, og naar Modstanden er overvunden, styrter den nye Dyrning med uimodstaaelig Kraft ind mod Land; Kysten bedækkes med Skum fra Brændingerne, og Husene rystes til selve Grundvolden. I Februar 1838 stod saaledes Alt under Vand paa den lub Side, Vandet fløi ind over Bygningerne, og ved Landingsstedet stod Søen i en saadan Høide, at den svære Jernkran til Varers Ind- og Udslibning, svaiede omkring som en Weirbane. Faa Mar efter saae man Skibene rolig tilankers i en høi Dyrning paa Høden, medens den heftigste Orkan syntes at rase nogle faa Kabel-længder borte.

Den meest forbausende Scene finder Sted, naar denne bjergformige Dyrning med en stær Fart ruller ind imod Vinden og den bevægede Overflade i alle Retninger staaer i eet Skum som hvide Fjer der svaies hen og tilbage som en dansende Masse over den hele Scene og i Solskinnet visende Regnbuens Felt for den henrykte Beskuer. En saadan Scene var man Vidne til i Februar 1846, da en stor Deel condemnerede Slaveffibe forliste totalt paa Kysten; Landingsstedet og Kranen stykledes bort, Jernbeholderne og Husene ved Vandfyldingsstedet ødelægdes aldeles; hele Skaden beløb sig til 20,000 £. De Skibe, der laae tilankers paa større Dybde end 12 Favne, kom ukladte derfra, og deres Besætninger vare Vidner til denne Ødelæggelsesscene. Flere Dage i Forveien havde Vinden været N. V. med tykt Weir.

Utter et Sammenstød med en Hval. *)

(London News, Nov. 1851.)

Capitain John E. Deblots af New Bedford, Fører af Hvalfangeren Ann Alexander, fortæller Følgende i New Bedford (F. N. Fr.) Mercury:

„Afgik fra New Bedford, Massachusetts, d. 1ste Juni 1850, paa Hvalfangst i det sydlige Stille Hav. Fik 500 Tønder Tran i det atlantiske Hav, og gik derefter om Cap Horn til det Stille Hav. Anløb Valdivia paa Kysten af Chili for at indtage ferske Provisioner, og d. 31te Mai 1851 Paita for at hyre en Matros istedetfor en der var falden overbord ved Cap Horn.

„Den 20de August ved „Off shore ground“ under 5° 50' S. Br. og 102° V. Lgd. Om Morgenen Kl. 9 f. D. Hvaler isigte og fast ved een om Middagen. To Baade afgaaede efter Hvalerne, nemlig Bagbords- og Styrbords-Fartøierne. Det var det Bagbordsfartøi der havde truffet Hvalen. Da Hvalen havde løbet nogen Tid, vendte den om mod Baaden, løb imod den med forfærdelig Boldsomhed, aabnede sit uhyre Gab over Baaden og knuste den i bogstavelig Forstand i smaa Stykker. Capt. Deblots, der var i det Styrbordsfartøi, satte øieblikkelig hen til Stedet, og det lykkedes ham ogsaa, imod al Forventning, at redde hele Besætningen, 9 i Tallet.

Der var nu 18 Personer i den Styrbordsbaad. Ulykken var bleven seet fra Skibet, og Midtskibsfartøiet blev skiftet dem til Undsætning. Da dette var naaet derhen, blev Mandskabet fordeelt paa dem begge, og det blev besluttet at forfølge den samme Hval og gjøre nok et Angreb paa den. De skiltes altsaa og satte efter Hvalen i nogen Afstand fra hinanden, som Skib og Brug er. De vare snart oppe ved den og beredte sig til Angrebet. Midtskibsfartøiet var

*) Se. foran Pag. 16.

forrest. Saasaae Hvalen mærkede dem, forandrede den pludselig sin Retning, foer med et frygteligt Sært mod Baaden og knuste ogsaa den i sit rædsomme Gab, men Folkene fik imidlertid Tid til at kaste sig i Havet og saaledes undgaae dens Havn.

Capt. Deblots ilede atter til Stedet hvor Ulykken var skeet, og det lykkedes ham i kort Tid atter at redde Folkene der nu anden Gang saa vidunderlig havde undgaaet Døden i Uhyrets Gab. Han befalede at haste tilbage til Skibet saa hurtigt som muligt, men Ordren var neppe given, før de saae Uhyret fare efter dem med opspilet Gab. Døden syntes dem nu uundgaaelig. De befandt sig fer til syv Dvm. fra Skibet og ingen Undsætning derfra at vente for dem, og dertil Hvalen, der var gjort rasende ved de Harpuner og Landsjer den havde faaet i sig, kun et Par Kabellængder borte. Tillykke passerede Uhyret dem i kort Afstand uden at tilføie dem noget. Baaden fortsatte da sin Cours ad Skibet til, og de kom alle velbeholdne ombord.

De satte nu atter efter Hvalen og sendte en Harpun i Hovedet paa den; men da det var nærved Solens Nedgang standsede de med Jagten for den Dag.

Capt. Deblots stod den Gang paa det Bagbords Judasøre med Spydet i Haanden klar til at bibringe Uhyret et dødbringende Saar, om det skulde vise sig; Skibet gik med 5 Miils Fart. Han fik nu Øie paa Hvalen der med 15 Miils Fart kom ansættende mod Skibet. Med Et stødte Uhyret med forfærdelig Voldsomhed mod Skibet, saa det rystede igiennem det fra For til Agter. Dieblittelig var Capitain Deblots nede i Forlasten, og saae der til sin Forfærdelse, at Uhyret havde truffet Skibet to Fod over Kiolen tværs for Fokkemasten og stødt et stort Hul i Bunden, hvorigiennem Vandet fusede ind med Voldsomhed. Han foer nu op paa Dækket og gav Ordre til at kappe Ankerne fra og hve Ankertougene overbord for at Skibet ikke skulde synke, da han havde en Masse Ballastjern ombord. Styrmanden kunde blot faae et af Ankerne kappet fra og eet Ankertoug hevet over-

bord, da det andet var gjort fast om Stormasten. Skibet sank nu hurtigt. Capitainen gik atter ned i Kabyten og fandt der 3 Fod Vand, men han fik dog reddet et Chronometer, Sextant og Raart. Da han igien kom op paa Dækket, gav han Ordre til at kappe Fartsøerne fra og faae Vand og Provisioner i dem, da Skibet hev heelt over paa Siden. Han foer igien ned i Kabyten; men Vandet var steget saa høit, at han ikke kunde redde Noget. Da han atter kom op, beordrede han alle Mand i Baadene, og var selv den Sidste der forlod Skibet, idet han kastede sig i Søen og svømmede til den nærmeste Baad. Skibet laae da heelt omme paa Siden, med Bramstængerne under Vandet. De roede nu lidt bort fra Skibet, og ventede hvert Dieblis at det skulde synke. Da de fik undersøgt hvad de havde reddet fra Skibet, fandtes blot 12 Quarts Vand og ikke noget som helst Proviant. I hver Baad var der 11 Mennesker; begge Baadene vare lække, og ved Nattens Frembrud maatte de begynde at røse og fortsætte dermed hele Natten, for at de ikke skulde synke.

Dagen efter vendte de tilbage til Skibet; men det var ubetydeligt hvad de kunde redde.

De lagde Coursen nordlig i det Haab at naae en Brede, paa hvilken Skibe pleie at styre ind mod Land, og vare saa heldige, d. 22de August Kl. 5 E.M. at blive optagne af en Landsmand fra Nantucket. Capitainen paa dette Skib begav sig til Braget af Ann Alexander, men den oprørte Sø tillod dem ikke at redde noget videre.

En Orkan i det chinesiske Hav,

(den 30te September og den 1ste October 1851.)

Det engelske Admiralitet har meddeelt Nautical Magazine følgende to Rapporter angaaende een og samme Orkan:

Rapport fra det engelske Orlogsskib Hastings, Capitain Austin, til den Overstcommanderende, Contre-Admiral Austin, dateret Hong-Kong d. 5te October 1851:

„Overensstemmende med Deres Excellences Ordre har jeg herved den Ære at aflægge Beretning om den Typhun som Skibet, under min Kommando, har mødt i det Chinesiske Hav, medens det, i Følge med Dampcorvetten Sphinx, var paa Veien fra Singapore til Hong-Kong. Den 30te September Kl. 4 F.M. var Veiret endnu smukt, og Barometret stod da paa 29.67; men fra den Time, faldt det gradviis, og Veiret blev skyet og disigt. Kl. 12 Middag paa 12° 20' N. Br. og 113° 35' Ø. Lgd. var Coursen N. O. under forebøde Mersseil og Store Bramseil; Vinden var N. N. Ø., Barometret stod 29.61, bygget Veir med Regn.

„Kl. 1½ E.M. løsredede Mersseil og Underseil, og Fore-Bram- og Bovenkryds-Stang bleve strøgne. Kl. 2 var Barometret faldet til 29.46 og Veiret var overtrukket. Kl. 6 viste Barometret 29.10, Kulingen tiltog hurtig; Storseil, Fore-Mersseil og Krydsseil besloges; Bram-Kær og Stænger toges tildæks, alle Smaaseil toges ned fra Veiret og Klyveren frasloges. Kl. 6½ gik Dampskibet Sphinx afstige. Kl. 7 besloges Fokken, Kanonerne faldes i faste Tallier og sikredes ydermere med et Sværtoug. Kl. 8¾ opgaves Store-Mersseil, og snart efter blæste det bort fra 4de Ræb nedester. Kl. 9½ sprang Vinden om til S. S. Ø. med Storm, Kulingsgrad 10; Veiret var overtrukket, voldsomme By-

ger og svær Regn. Kl. 10 E.M. blev Værs-Klyverbommen skyllet bort fra Stor-Nøsterne. Kl. 10½ gif Klyverbommen og den Styrhords Vardunstreber. Kl. 11 nogle Dynslimt med svær Regn, Kulingsgrad 10. Kl. 11½ Store-Stagsfeil blæste bort og Fokke-stagsfeil bjergedes; Skibet var nu for Takket og Loug.

„Ved Midnat var Vinden Syd, Kulingsgrad 11; Barometret 28.91.

„Den 1ste October Kl. 2 F.M. Vinden S. V. og Kulingsgraden mellem 11 og 12; Barometret 29.93; Aneroiden 28.88. Typhuncentrets Cours antoges at være passeret. Kl. 4 Vinden S. V. t. S., Kulingsgrad 10, Barometret 29.92, Aneroiden 28.82. Kl. 5½ blev Gigen skyllet bort fra Jollebommene. Kl. 8 Vinden Syd, Kulingsgraden mellem 9 og 10; Barometret 29.29; svære Byger og Regn med en kort, svær Sp. Stangevinderebs- og Dreierebsgier op. Kl. 10 Barometret 29.45, Byger med Regn. Ved Middag var Vinden Syd, Kulingsgrad 8, aftagende Byger, og Barometret viste 29.45.

„Kl. 2 E.M. var Vinden S. S. D., Kulingsgrad 7; holdt af til N. N. D., og tilsatte flosrebet Fore-Mersfeil og Fokke, og Store-Stagsfeil. Barometret 29.41. Kl. 5 undersøgte Store-Mersfeil og tilsatte det flosrebet. Kl. 6 var Vinden S. S. V. og Kulingsgraden 6. Kl. 8 Vinden S. D., Kulingsgrad 5, Barometret 29.64.

„Den 2den October Kl. 2 F.M. Vinden D. S. D., Kulingsgrad 5; Barometret 29.70. Kl. 8 F.M. stak alle Reb ud af Mersfeilene og tilsatte Underfeil. Vinden vedblev at være D. S. D. indtil Kl. 8 E.M., da det blev dødstille, men Veiret vedblev at bære skyet. Barometret 29.80; det vedblev at være stille i 6 Timer, da der opkom en let nordlig Brise.

Rapport fra Dampcorvetten *Sphinx*, Commander Shadwell, dateret Hong-Kong d. 5te October 1851 og streben til den ældste Officier i China, Capitain Massie, Chef for *Cleopatre*, lyder saaledes:

„Jeg har herved den Ære at meddele Dem at Dampcorvetten *Sphinx*, under min Commando, forlod Singapore den 24de September Kl. 11 F.M., i Folge med Hans Excellence den øverstcommanderende Admiral, for at gaae til dette Sted. Da det den næste Dag om Middagen var stille, toges Orlogsskibet *Hastings* paa Slæb og blev bugseret 235 engelske Miil til den 27de Kl. 7 F.M., da Vinden blev S. V., og Skibet lastedes løs. Under Seil og Damp fulgte vi derpaa *Hastings*. Den 29de om Eftermiddagen, efterat Vinden havde været V. S. V., skrallede den til N. V. og senere til N. Ved Daggry den 30te seilede *Hastings* ved Vinden, og da vore Maaseil satte os ad Lø til, bjergede vi dem og beslog dem. Forudsaae en stiv N. D.=Monfun og toge Bram-Aker og Stænger tildæks.

„Ved Middag paa 20° 20' N. Br. og 113° 36' Ø. Lgd. stod Barometret endnu høit, 30.07; Veiret betænkeligt og Vinden N. N. Om Eftermiddagen toges Krydsstangen tildæks og Klyverbommen ind; Vinden syntes at friske i. *Hastings*, der var 1 Miil til Lurart, bjergede Seil og tog sine Bramstænger tildæks. Kl. 6 var *Hastings* af Sigte, og, da vi saae den sidst, beslog den sit Fore- og Store-Mersseil. Fra denne Tid af begyndte Barometret at falde hurtigt; Rulingen blev voldsom, og da den jevnt forandrede sin Retning, troer jeg med Rette at kunne sige at Typhunen nu begyndte for Alvor. Vinden N. V.

„Kort efter Kl. 7 blæste Klyver-Leider bort, og omtrent paa samme Tid blev Giggan under Hækken skyllet bort. Kl. 8 skippede Fore- og Store-Mersseil. Kl. 10 rasede Typhunen voldsomt. Vinden V. S. V. Kl. 10½ blev Laaringsfartøiet paa lub Side skyllet bort, og Kl. 11 mistede vi det Styrbords Fartøi paa samme Maade. Omtrent paa samme Tid surede Vinden meget mistæn-

teligt i nogle Dieblifte og blæste derpaa igjen med samme Voldsomhed som før. Vi bemærkede at være i Stormens sydøstlige Quadrant, og søgte derfor at komme bort i D. N. D.-Retning, men Kl. 1½ F.M. bragte Søen Skibet til at stævne Vest, og da alle Forsøg paa at faa det rundt mislykkedes, maatte vi vedblive med denne Cours, og fulgte derfor efter Stormen indtil Daggrø, da Vinden et Dieblif lullede og forandrede sin Retning noget, saa at vi igjen bleve istand til at faa Skibet rundt. Kl. 1¼ mistede vi et Fartøi fra den lav Laaring.

„Kl. 2, 20 Min. gik den agterste Kanon om Styrbord overbord for os; den var stillet i skarpeste Varning med Mundingen forefter, og da den hvire Sidetallie havde bugget sig ud, blev Kanonen, ved Skibets Bevægelser og Søens Skyllen hen over Dækket, kastet hen i skarpeste Varning med Mundingen agterefter, og, da Splitterne for Tapdækslerne knækkede ved Kanonens Bevægelser, blev den kastet ud af Tappleiet; Brog og Surringer lappedes rieblikkeligt, og vi klarede derved, uden videre Skade, Kanonen fra os.

„Ved Midnat stod Barometret paa sit Laveste, snart efter steg det lidt, men saalange vi fulgte efter Stormen og stævnte Vest, forblev det, mærkeligt nok, uforandret. Eaasnaart vi derimod fik Skibet rundt og styrede bort fra Centret, steg Barometret hurtigt, Veiret bedagedes og Vinden træk sig om til S. S. D.

„I den Tid jeg har faret tilsværs erindrer jeg ikke at have oplevet en Storm af en saa voldsom Character. Paa Hundebagten var der ingen Torden eller Lynild, men en stærk Regn. Stormasten arbejdede meget paa Grund af dens svære Jerntækkelads, saa at vi meget frygtede for at den skulde gaae overbord og derfor lod Tækkeladsen fange ind saasnart der ved Daggrø gaves Leilighed dertil.

Ved Daggrø saaes at Mandflabets Kabys var stykket bort, med flere Gienstande paa Dækket, Mehlingen revet bort paa mange Steder, begge Redningsbøier og For-Gaffelen gaaet overbord.

„Hverken hele Dagen den 1ste October eller senere have vi seet noget til Hastings; den 2den svarede den gisfede Brede, $15^{\circ} 42'$, med den observerede, men den observerede Bængde $116^{\circ} 55'$ var 70 engelske Miil østligere end Bestikkets Bængde. Hermed følger et Uddrag af Logbogen fra Midnat den 29de til Middag den 2den. Den 4de October Kl. $11\frac{1}{2}$ E.M. ankrede jeg her i Havnen med Dampcorbetten Sphinx.

Udgiveren af „Nautical Magazine” knytter hertil følgende Bemærkning: Ved at betragte de Windforandringer som begge disse Skibe have været underkastede, vil det sees, at Typhuncentret har passeret nordenfor dem begge i dets Fart vesterefter, og da dette Centers Cours i det chinesiske Hav sjældent er sydligere end S. V., saa vilde dette have gaaet endnu længere fra dem, naar begge Skibene havde forladt deres Cours og holdt S. D. eller D. S. D. hen, i det Øieblik da Hastings havde den første Stormvind fra N. N. V. om Middagen den 30te og Sphinx havde Binden fra N. V. Da begge Skibene nu styrede N. D., var det en Selvfølge, at de maatte nærme sig Centret hurtigt. Da imidlertid de farlige Grunde i det chinesiske Hav ikke tillode Skibene at komme meget sydefter, saa afgive disse to Exempler et godt Beviis paa hvorledes man paa den ene Side bedst kan undgaae Drilancentret og paa den anden Side tillige kan seile fri af farlige Grunde.

500 Mennesker omkomne ved Skypumper.

Lloyds har modtaget Efterretning fra Malta af 8de December om to Skypumper ledsagede af en Orkan, og som have hjemført Den Sicilien. Dienvidner beskrive disse Skypumper som to overmaade store sphæriske Vandlegemer der rakte ned fra Skyerne og med deres Kegleflade næsten naaede ned til Jorden; de fore frem med en stor Boldsomhed, efter hvad man i en $\frac{1}{2}$ Miils Afstand kunde bemærke. De gik ind over Den nærved Massala, og i deres Fart rev de Tagene af Husene, toge Træer op med Rodderne og hævdede Mennesker. Heste, Qvæg og Faar op fra Jorden, toge dem ind i Hvirvelen og forte dem Odelæggelsen imøde. Regn strømmede ned som fra et Vandfald og ledsagedes af meget svære Hagelkorn og Ismasser. De gik hen over Castellamare, tæt ved Stabia, ødelagde den halve By og styllede 200 Mennesker ned i Havet, hvor de omkom. Henved 500 Mennesker ere omkomne ved denne skrækkelige Begivenhed, Eiendommene have lidt en betydelig Skade og Landet er ødelagt i en Omtreds af flere Mile. Skibene i Havnen leed betydeligt, mange Skibe bleve ødelagte og deres Mandskab druknede.

Redningsapparater og Redningsforsøg.

Ved i August Hæftet 1851 af Naut. Mag. at gjøre opmærksom paa, at Provindsen Massachusetts*) ikke staaer tilbage for de andre Provindser

*) Gfr. d. Tidst. 6te Bd. Pag. 261.

med Hensyn til Foranstaltninger til at komme de Skibbrudne tilhjælp, bærer en R. B. Forbes sin Stemme mod at Metal-Nedningsbaade skulde være saa relativ fortrinligere end slige Baade af Træ, naar kun disse blive beskyttede af stærke Gummielasticumstøis Fraboldere og Bræer. Disse Træbaade ligne forresten efter Beskrivelsen aldeles Hvalbaade.

Efter Lond. News Mai 1851 har Contre-Admiral Hertugen af Northumberland paataget sig for egen Regning at forsyne Kysten af Northumberland, fra Berwick upon Tweed til Lynemouth, med Nedningsbaade, Raketapparater etc.

Keyse's Nedningsbøle.

(London News, Octbr. 1851.)

Denne Opfindelse bestaaer af kugleformige Bræstykker, concave paa Undersiden, som, bundne omkring Livet paa en Mand, sætte ham istand til at holde 2 eller 3 Personer oppe i Vandet, og ved Hjælp af en Boeline vil han tilvejebringe Forbindelse mellem et Skib og Landet, eller mellem to Skibe, i det Tilfælde at en Baad ikke skulde kunne holde Søen. Til Apparatet hører en dobbelt Pagaaare for at den, der bærer samme, kan bringe sig selv frem; han kan ogsaa faae Sko af Træ med concave Saaler hvormed han ligesom kan træde Vandet. Opfinderen erklærer, at han kan hængsle et Antal Apparater, tilstrækkeligt til at holde 100 Personer oppe i Vandet, i det samme Num som en Baad med 30 Personer vilde indtage. I afvigte October 1851 gik Keyse paa Themsen tværs over Floden, over den ved Dampskibenes Rislband opførte Sø og Jop og ned ad Floden tilsynela-

dende med den største Lethed. Anmelderen i London News bemærker imidlertid, at Opfindelsen burde prøves i stærere Søgang end der finder Sted paa Themsen.

Beechings Redningsbaad.

(London News, Novbr. 1851.)

J. Beeching's (af Yarmouth) Redningsbaad efter den Model der vandt den af Hertugen af Northumberland i Decbr. 1850 udsatte Præmie (100 Guineer) for den bedste Redningsbaad,*) blev af-

*) 280 Modeller og Tegninger bleve indsendte.

Beechings Redningsbaad er af almindelig Hvalbaadform, ganske lidt rundet Kinning, Siderne afrundede for og agterefter, ligeopstaaende For- og Agterstevn, klinkbygget, af Egebord og jernbolstet.

Største Længde 36 Fod,

Rislen — 31 —

Største Brede $9\frac{1}{2}$ —

Dybgaende $3\frac{1}{2}$ —

Spring af Standættet 36 Tom.

Fald af For- og Agterstevn 5 Tom.

Net Ris 8 Tom. høi.

Baaden har 7 Toster, 27 Tommer fra hinanden, 7 Tommer nedenfor Eefingen og 18 Tommer over Bunden; 12 Arer, dobbeltbænkede med Aaretolde og Stropper. En Friholder af Rork, 6 Tommer bred og 8 Tommer høi, gaaer rundt om Baaden udenbords, 7 Tommer under Eefingen.

Yderligere Dybæring gives den ved 20 Tommer høie Lufstasser lige ned mod Bunden af Baaden. Deres afrundede Sider ere 24 To. brede og Dybden er 18 To. til op i Linie med Tosterne, ladende 10 Fod frit midtstibs i Pligten og Pækken i en Længde af $8\frac{1}{2}$ Fod, til op i Linie med Eefingen. Det Høi i Afslænger og bygget ind i Ba-

vigte October 1851 af en Commission først underkasted en Undersøgelse paa Land, derefter sat i Vandet, besat med 10 Mand og en Qvartermester for at prøve dens Sto-Evne med fuld Ballast; dernæst forsøgte man at læntre den ved at stille alle 11 Mand paa Reqlingen, men forgievs. Derefter bragtes den under en Kran og læntredes ved Hjælp af Louge under Bunden paa den, for at prøve dens Evne til at komme paa ret Kiøl og til selv at

den; ligeledes ved Korkfriholderne. Denne yderligere Opbæring anbrager 200 Eftod = $8\frac{1}{2}$ Tons. Til Ballast en Vandkasse med afdeelte Rum, fallet midtskibs i Bunden, 14 Fod lang, 5 Fod bred og 15 Tommer høi, indeholder 77 Cubiffod, = $2\frac{1}{4}$ Tons, naar den er fuld, og derhos en Jernkiøl paa 10 Cwt. Baadens indvendige Rum under Tostellinien udgjør 176 Cubiffod = 5 Tons. Midler til at frie Baaden fra Vandet ere Rør giennem Bunden, 8 af 6 Tommer og 4 af 4 Tommer Diameter — ialt af 276 Quadrattommers Fladeindhold; som forholder sig til Baadens indvendige Rum (276:176) eller som 1:64. Midler til at bringe Baaden paa ret Kiøl, naar den er læntret, er $2\frac{1}{4}$ Tons Bandballast, en Jernkiøl og opreiste Luftkasser i Tosterne For og Agter. Liggerseil for og agter; Rør; ingen Pullerter til at gjøre et Varp fast ved. 26 Tommers Dybgaaende med 30 Personer ombord. Baadens Vægt 50 Cwt., Tilbehør 17 Cwt. Kunde rumme 70 Personer. Høle Befrustningen £ 250.

Det bemærkes, at der burde være Plads i For- og Agterenden, da en Redningsbaad i mangfoldige Tilfælde kun kan komme til et Brag med en af Enderne, og Besætningen da maa tages den Bei ind. Den 8 To. høie Kiøl formenes ikke fordeelagtig til at sætte paa Land og gjør det vanskeligere at vende Baaden, naar man vil bringe den med Enden mod Dyrningen paa Land. Fladeindholdet af Udladningsventilerne er stort i Forhold til det indvendige Rum, og hurtigt vil de befrie Baaden fra Vand i Flugt med Bandlinien, hvilket omtrent vil være et Par Tommer over Bundbræderne med Besætningen inde. Luftkasserne anbragte indenbords ere udsatte for Beskadigelse; hvis der bliver bødet herpaa og det indvendige Rum bliver formindsket, vil en 30 eller 32 Fods Baad af lignende Bygning afgive en Redningsbaad særdeles anvendelig paa mange Steder paa Kysten.

befrie sig for Vand; dernæst blev den veiet paa en Vægtmaskine først uden Tilbehør, saa fuldt equiperet og tilsidst med hele Mandflabet inde; Baaden befandtes at roe godt, at bringe sig selv paa ret Kiøl i 5 Secunder fra at være kæntræt, — at skaffe sig selv Ballast (Vand) i 25 Secunder og igien lændse sig selv for Vand til dens almindelige Vandlinie i 25 Secunder. Dens Vægt udgjorde 30 Cwt., med alt Tilbehør 35 Cwt., og med Besætning $50\frac{1}{4}$ Cwt., foruden 20 Cwt. Vand, som den indtager i Bandet som Ballast.

Ved en Prøvetour til Goodwin Sand viste den sine fortrinlige Egenskaber som en Søbaad, og det erkendtes at den kunde udholde den meest oprørte Sø, ligesom Prøve af dens Seilegenskaber gav det heldigste Resultat, saa at om det end var muligt at bringe den over paa Siden, den dog ikke vilde gaae rundt. Saa stor var dens Flydeevne, at den, fyldt med Vand, lod det løbe ud gennem Ventilerne lige til Nøstværkerne i omtrent 12 Secunder.

Den 26de September 1851 strandede Briggen Mary Gray paa Longfear Rock i Nærheden af Seaton Carew i Grevskabet Durham. Skibet stødte første Gang Kl. 11 F.M. i omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand fra Land. En Time efter kæntræde det, og drev i en frygtelig Søgang indtil 150 Alen fra Klinterne. Skibsbefættningen (4 Mand) klyngede sig til Storbantet, og hver Sø, der slog imod Braget, gik over dem.

Seaton Redningsbaad gik ud, og det lykkedes at gjøre den fast ved Braget; men idet den nu saaledes hang ved en Line og Dræg, var dens Side udsat for de uhyee Braadsøer, der strakte sig saa langt Diet kunde naae, og den var et Par Gange paa et hængende Haar ved at gaae rundt. En af disse Ræmpesøer traf den med en saadan Voldsomhed, at 3 af Baadsmandflabet gik overbord og den Ene var nær druknet. To Cartiske Redningsbøier bleve øieblikkelig kastede ud til ham, men han fik sandsynligviis ikke Die paa dem, og det var et rædsomt Syn at see hans krampeagtige Anstrengelser for at gribe efter hvad han kunde naae. Tusinde Mennesker vare Vidner til hans Dødskamp uden at kunne hjælpe,

og Baadsmandskabet, der saae deres Kamerat paa det Yderste, blev nødt til at forlade de stakkels Ulykkelige paa Braget, og det lykket des da ogsaa at faae ham ind i Baaden i en aldeles afmægtig Tilstand og bragt iland ved Seaton Carew og strax overgivet til Lægebehandling. Man tog nu sin Tilflugt til Carte's Raketter, og ved det fjerde Skud faldt Raketlinen lige midt over Braget. Men de Skibbrudne paa Braget befandt sig nu i en saa afkræftig Tilstand, at de ikke formaaede at hale den nødvendige Trosse, Redningsboie etc. til sig, og de, som anstrengte sig for at frie dem ud af deres frygtelige Stilling, vidste aldeles ikke mere hvad de skulde foretage sig, da det blev foreslaaet at varpe en stor Flaske varm Kaffe med en Spisestuefuld Rom i ud til de forkomne Sømænd. Dette virkede fortræffeligt. (Eidenefter erfarede man, at de ikke havde nydt noget den Dag). Med fornyet Kraft trak de nu Trossen ud til sig, en Cartist Redningsboie blev indrettet som en Stol, og een efter een bleve Matroserne trukne iland, under den paa Klinterne forsamlede Mængdes Hurraraab, efterat de over 6 Timer havde været udsatte for den voldsomme Sø mod Bredsiden af deres Skib.

Fem af Mandskabet paa den kort iforveien sammesteds strandede Brig Roseau, vare blevne reddede ved Hartlepool West-Docks Redningsbaad, men dog ikke før een af Matroserne havde opgivet Nanden i Takkelagen og een var druknet under Forsøget paa at komme ned i Baaden.

Law of storms.

(London News, Septbr. 1851, cfr. d. Tidst. 2det Bd. Pag. 365 og 3die Bd. Pag. 321.)

England er for kort siden udkommet det første Numer af en anmeldt Række af "Narratives written by Sea-Commanders, illustratives of the Law of storms & of its Practical Application to Navigation Nr. 1. The Blenheim's Hurricane of March 1851; with some observations on the South East Trade Wind, by Capt. Robert Methven. Weale, High Holborn." Det er almindelig bekendt, at i de sidste Aar, Oberst Reid, Mr. Redfield og Flere have arbejdet for at give en Lov for Stormvinde. Omgivet af de Odelæggelser som Orkanen af 1831 havde anrettet paa Barbadoes, henbødte Oberst Reid først sin Opmærksomhed paa denne Gienstand. Den Tanke paatrængte sig ham, at disse Storme, med al deres tilsyneladende Pludselighed og Mægt, dog nok havde deres bestemte Lov, og at Opdagelsen deraf vilde bidrage til at gjøre dem mindre frygtelige og ødelæggende. Han søgte ikke nogen — Theori, men gav sig med Begeistringens Iver især med at samle Facta.

I Skibsløgbøgerne indføres til visse Timer Skibets bestemte Plads, Veirets Bestaaenhed, Vindens Retning, Søens Tilstand, Seilskringen, Skibets Styling i haardt Veir, med dets Følger og Tilfældigheder, saa at, forudsat at Skibsføreren er en velunderrettet Person, Logbogen leverer Data til en bestemt Skildring af Skibet til hver Time og en fuldstændig Beskrivelse over dets tilbagelagte Vej.

Orkaner seie næsten steds til de samme Tider af Aaret over de samme Have. Logbøgerne paa Ostindiefarerne, den kongelige Marines og den amerikanske Marines og Handelsmarinens første Classes Skibe indeholdt saaledes de fornødne Facta til, giennem en Række af Aar, fuldstændigt at efterspore de mærkeligste Orkaners

Bane. Et enkelt Skibs daglige Bemærkninger vilde have været forholdsmeetsigt uden Værdi; men for enhver Storm, havdes Logbøger og Rapporter fra flere forskellige Skibe i forskellig Afstand fra hinanden, og man havde saaledes Midler til at udfinde hvor langt visse Storme strakte sig, til hvilke Timer de naaede visse Breder og Længder, Vindens bestemte Retning og Styrke, og hvorledes Havets Tilstand var for hvert Skib. Mr. Redfield i Ny York og Oberst Reid paa Barbadoes bestjefstigede sig med Logbøgerne i det atlantiske Hav, og Mr. Piddington, efter Ordre fra det ostindiske Compagni, efter Andragende fra Oberst Reid, med dem paa det indiske Hav. Man noterede en vis bestemt Storms Datum; det ene Skibs Plads efter det andets, alt eftersom Stormen eftersvoredes, blev affat i Kaartet for hver Dag, med Pile, der viste Vindens Retning. Stormens Bane blev saaledes i Virkeligheden affat i Kaartet, og det ikke efter findrige Forestillinger, men efter den virkelige acterede Beretning, medens den blæste, og efterat saaledes den ene Storms Bane efter den anden var affat, viste det sig, at hver eneste af disse Orkaner havde været vidtomfattende Hvirvelvinde af 500 til 1500 Qvartmiles Diameter, der, S. for Equator, dreiede sig ligejom Uhrviserne, og N. for Equator, i den modsatte Retning, — at, i den nordlige Hemisphære, Orkanerne opstaae under 15° , og, under deres omdreieende Bevægelse, drage mod N. V. til den 25 eller 30 Grad, hvor de sagtne, danne en Bue, og drage derefter mod N. D. med deres hele tidligere Styrke, indtil de dge hen imellem 50 og 55° , og at de, i den sydlige Hemisphære, opstaae under samme Afstand fra Equator, drage mod S. V. omtrent til den 50 Grad S. Br., danne en Bue, og derefter drage i S. D., — at det Farlige ved Orkanerne opstod ved Vindens Styrke i Hvirvelen og ikke fra dens fremadskridende Bevægelse, der sjelden overgik 13 à 20 Qvartmil i Timen.

Resultatet af disse sine Granskninger har Oberst Reid meddeelt Verden i sine to vigtige Bærler om „the law of storms“,

og har viist, at Kundskaben om Loven er Magt til at berøbe Orkanen sin Rædsel, idet den giver de Søfarende tydelig Veiledning til at komme efter, naar de ere i Nærheden af en Orkan, om Skibet haler ind paa Stormen, eller Stormen paa Skibet, — om de i Orkanen ere nær ved Centret eller ved Yderkanten, og om de ere forud, bagefter eller paa hvilken Side, og hvorledes der for hvert Tilfælde bliver at manoevrere med Skibet.

Det ovenfor anmeldte første Nr. af Narratives written by Sea-Commanders indeholder Skibet Blenheims (Capt. Robert Methven's) Logbog = Fortælling paa en Hjemreise fra Ostindien, med Bemærkninger og Orkanaffættninger undervejs. Det var ønskeligt, at dette Exempel vilde blive efterfulgt af andre Skibsførere, og Resultatet vilde blive en Masse Vidnesbyrd om, at en Skibsfører, ved Hjælp af dette nye System, vil kunne redde sit Skib fra Orkaner, — navigere sikkert under dem, og fortne Rejsen ved Hjælp af dem, saa at "the law of storms" strax maatte vorde Gienstand for en noiagtig Examination af Capitainer der fremstille sig til at erholde 1ste Clasjes Attest. *) De, hvem Liv og Eiendom skulle betroes paa Have, der hjemføres af Orkaner, kunne kun ansees slet stilkede til deres Tjeneste, dersom de bestandig vilde lade Orkanen forblive en Hemmelighed, og overlade Lykken at frelse det Skib de føre.

Capt. Methven er sin Stilling voren. En Tegning foran i Piecen viser hans Skib under Force af Seil staaende sydefter, den rette Cours ifølge hans Overbeviisning, grundet paa Studium af Oberst Meids "law of storms", og da han saaledes kom ud af Stormen, godtgjorde Resultatet altsaa Rigtigheden af disse Love. Flere Gange kom han ind, og gik ud af Orkanen, lagde bi for at undgaae den, og endelig, da han havde naaet 8° 25' Brede, ventede han, til Orkanen havde taget sin sydosrlige Cours og overladt ham en roligere S,

*) Se foran Pag. 14, angaaende Extra masters Examination.

hvorefter han sejlede videre til Cap Hudson uden at være bleven beskadiget af Stormen, medens andre Skibe havde maattet udstaae meget. *)

*) Paa Londoner Udstillingen viste „Trasfalgars“ Store Mærseil, som var fløret i Strimler og vredet sammen i en Jast i den samme Drkan under 25° Br., hvor Vlenheim saa bi og ventede paa Stormens Bøining, Kl 8 om Morgen den 22de. Capt. Methven, som vidste, at hans Skib var lige ved at naae N. R. Østkanten af Hvitvel-Drkanen, som han staaende sydester havde klarat den 19de, befalede Besætningen at klosrebe Topseilene, med Tilføiende „look sharp, thi ellers ville I inden en halv Time kun have Seilligene tilbage paa Ræerne“. Andre Skibe lede betydeligt: saaledes blev „Anne Laing“ den 21de kastet om paa Siden, mistede Fokkemast, Rlyverbom, Rabyss, Baade, Nathuus, Rat og hele det Dypstaaende om Bagbord, Septere 10, Standsedækket blev stødt ind, een af Vjelkerne knækket, Rabyten og Baffen aldeles fuld af Vand, og en Mand blev stykket overbord og drukne. Samme Dag mistede „Sydney Griffith“ Bramstangerne, Rrydsstang, Rlyverbom og sit sit Bouspryd svært beskadiget; „Washington“ blev kastet om paa Siden og mistede Master, Seil og Reisning. „Blythwood“ blev mellem d. 20de og 23de saa ilde medtaget, at Besætningen, — da Alt var blæst bort, Rorstammen knækket, flere af Besætningen vare blevne svært molesterede og Rømermanden var død af sine Saar, — blev nødt til at forlade det. Skibsførerne paa disse Skibe har man ikke at bedreide Andet, end at de ikke vidste hvorledes de skulde komme ud af Drkanen. Den 28de sprang atter en Drkan op, og i det Mindste 3 Skibe, — Catharine Apear (Capt. Fowler), Jules (Capt. Thuillier) og Josephine Poiseau (Capt. Laburg), — undgik al Fare ved at lægge bi og lade Stormen drage over.

Den engelske Yachtklub's Regatta, den 22de August 1851 og dens Følger.

Naut. Mag. giver i Septemberheftet for 1851 følgende detaljerede Meddelelse om en Væddesejlsads, Fredagen den 22de Aug. 1851, rundt om Den Wight, for den af Yachtklubben udsatte Priis, en Pokal til Værdi af 100 £. Alle Nationers Yachter kunde deeltage.

Kl. 10 F.M. den nævnte Dag, ledte de følgende Yachter fra Cowes med en beslig Vind der vel kunde drive dem til en 5 Miles Fart, og medens det var Flodtid:

- 1) Skonnert Beatrice, 161 Tons,
- 2) Kutter Volante, 48 Tons,
- 3) — Arrow, 84 Tons,
- 4) Skonnert Wyvern, 205 Tons,
- 5) — Jane, 75 Tons,
- 6) — Constance, 218 Tons,*)
- 7) — Gipsy Queen, 160 Tons,
- 8) Kutter Alarm, 193 Tons,
- 9) — Mona, 82 Tons,
- 10) Den nordamerikanske Skonnert America, **) 170 Tons,
- 11) Tremastet Skonnert Brilliant, 392 Tons,
- 12) Kutter Bacchante, 80 Tons,

*) Skonnerten Titania, 100 Tons, og Kutteren Stella, 65 Tons, toge ikke Deel i Regattaen, uagtet opførte paa Listen; Skonnerten Fernando indtog ikke sin Plads, uagtet opført paa Listen.

**) Skr. d. Tidst. 6te Bind, Pag. 286.

- 13) — *Freak*, 60 Tons, *)
 14) — *Eclipse*, 50 Tons, *)
 15) — *Aurora*, 84 Tons.

Knap en halv Minut efter, var hele denne Flaade under Seil, ledsaget af Dampskibe, Kystfartøier og alle Slags Yachter, der vare adspredte i alle Retninger: forrest og nordligst i den stærke Flodstrømning var *Gipsy Queen*, og efter den fulgte *Beatrice*; de *Andre* (*Bolante*, *Jane*, *Constance*, *Arrow*, *Alarm* &c.) vare sydligere; men „*America*“ ventede nogle faa Secunder, inden den hejste sine Seil, og satte sig allersidst i Bevægelse. Den førte Storseil, med et lille trekantet Gaffeltopseil hejst op til en smækker Storstang, Fok, Fokkestagsseil og Klyver, medens de *Andre* førte Seil efter Yacht-Reglementet. Den gled nu frem i Flaaden, passerede den ene efter den anden af sine Medbeilere tillubart, og da den Kl. 10 $\frac{1}{4}$ var udfor *Norris Castle*, havde den kun *Constance*, *Beatrice* og *Gipsy* foran sig; lidt efter passerede den de to første og vilde gaae tillubart af den sidste, men dette mislykkedes. Vinden loiede lidt af, og *Bolante* passerede i faa Minuter *Gipsy*, der igjen fulgtes af *America* i en 30 Favnes Afstand. Et Kvarteer efter, var *Gipsy* atter Formand, og fulgtes af *Bolante*, *America*, *Constance*, *Arrow* og *Alarm*, der dog næsten vare jævnsides, medens de Øvrige holdt sig i en ærbødig Afstand, med en 80 andre Yachter ifølge. Kl. 10 $\frac{3}{4}$, udfor *Nyde*, var *Gipsy* et godt Stykke foran for *Bolante* og *America*, der holdt sig paa Siden af hinanden; Vinden blev igjen ustadig, de agterste Skibe kom op med Brisen, og udfor *Sandhead* vare de 3 sidstnævnte Yachter igjen jævnsides med *Freak*, *Aurora* og *Arrow* ikke langt bagefter. Længere borte saaes *Alarms* svulmende Storseil, medens *Americas* Seil hang døde, og da Brisen naaede den, havde den mistet sin Plads. Udfor *Roman* tog *Bo-*

*) Efr. Noten paa modstaaende Side,

lante sin Klyver ober paa den anden Side; Bøien passeredes i følgende Orden:

Volante Kl. 11, 7 Min.

Freak Kl. 11, 8 Min. 20 Sec.

Aurora Kl. 11, 8 Min. 30 Sec.

Gipsy Kl. 11, 8 Min. 45 Sec.

America Kl. 11, 9 Min.

Beatrice Kl. 11, 9 Min. 15 Sec.

Alarm Kl. 11, 9 Min. 20 Sec.

Arrow Kl. 11, 10 Min.

Bacchante Kl. 11, 10 Min. 15 Sec.

De øvrige kom, den ene efter den anden, med $\frac{1}{2}$ Minuts Mellemrum.

Brisen tog nu til, og udfor Brading Havn løb Amerikaneren forbi Freak og Gipsy tillubart, medens Volante endnu var 1 Dv. Miil forud; dog maatte ogsaa denne give Kieb Kl. 11, 28 Min., og nu holdt „America“ flos ind under Land med indhølt Klyver under en frisk Kuling. Med Et holdt Volante af ud af Linien og stod ind efter Nab; det Samme gjorde Arrow, Bacchante og omfider Constance. Kl. 11, 49 Min. vendte Yankee og stod ind efter Culver. Kl. 12 vendte atter, og 10 Min. efter stod den atter ind mod Bugten.

Kl. 12, 38 Min. vendte „America“ atter imellem Sandown og Shanklin, og stod langs Den sydester, medensde andre laae stille heelt ilæ. „America“ satte nu Gaffeltopseil til og Yderklyver efterhaanden som det lødte af. Kl. 12, 55 Min. gjorde den atter et kort Slag mod Dunnose for at undgaae Floden, og et Minut efter knal Klyverbommen kort af „som en Gulerod“ (hvilken Tillægsbom den havde erholdt i Cotnes). Den eneste Uleilighed, den havde deraf, var den Tid der gik tabt med at faae Stumperne ombord. Afsted gik det sydester, for at faae en god Høide i Farvandet. Undertiden kunde den betænke sig en 50 Sec. paa at gaae igiennem Binden. Cutterne krydsede imidlertid langs Kysten, uden Udfigt til komme op Omfider naagede America omtrent 2 Dvartmiil tilly:

bart udfor Steepbill, medens Aurora, Freat og Bolante gjorde smaa Slag inde under Land. Kl. 3 E.M. var America udfor St. Lawrence. Dens Bevægelser i Søen vare lette og yndige. Arrow var til den Tid løbet paa Grund mellem Bentnor og Bonchurch. Da man havde faaet den af, gik Alarm tilbage med den til Cowes. Aurora, Freat og Bolante (der havde knækket sit Bongspryd) krydsede indefter. Kl. 3. 20 Min., udfor St. Lawrence, var America, heelt tillubart, mere end 1 Qvartmiil foran Aurora, der da var det nærmeste Skib, og Eclipse og Bacchante udfor Bentnor med en stærk V. S. V.-Kuling og frap S. De andre Yachter vare saa langt østerefter, at man knap kunde sene dem. Efter flere Slag gik America da Kl. 4 E.M. om Rock-End — Syd, pynten af Den. Aurora observeredes Kl. 5, 26 Min. omtrent 7 Qvartmiil agterud, da det var løiet af. Kl. 5, 47 Min. passerede America the Needles, Aurora 7—8 (5—6) Qvartmiil agterud og to andre Yachter ilæ. Paa Tilbagetouren var Flodtiden endnu ikke forbi, Brisen tog til efterhaanden og America havde Skibet paa Fokken og Storjeilet halt for medens Halsen var opgivet; en heel Time efter saae man endnu Intet til næste Yacht. America naaede sluttelig Cowes Kl. 8, 35 (34) Min., (Jernbanetid, 8, 37 Min.). Endnu Kl. 8, 55 Min. ingen næste Yacht at sene, og det var nu bleven saa mørkt, at man ikke kunde have skielnet Yachterne, om der end havde været nogen i Nærheden. Aurora rapporteredes Kl. 8, 58 Min., Bacchante Kl. 1, 20 Min. Løvedag Morgen. Bolante arriverede til Cowes uden Bongspryd.

Uagtet America ikke var gaaet udenom Nob Fyr, som der var fastsat i Programmet *) for Bæddesejlsadsen, blev den dog een-

*) „Round the Isle of Wight, inside Noman's Buoy & Sandhead Buoy, and outside the Nob". I det Hele er der, saavel fra den engelske Nations som fra Regjeringens Side, viist den fremmede Seierherre den meest uindskrænkede Hørførelse. (Efr. London News, 25de October 1851.)

stemmigt tilkiendt den udsatte Pokal, og Alle vare enige i, at hvis det havde blæst stærkere, vilde dens Overlegenhed have fremtraadt endnu tydeligere. Ved Krydsningen tog den næsten intet Vand over. Den har en høi Reising og takler meget fint, Masten har $4\frac{1}{2}$ Fods Fald og Skroget er fildannet. Tæt ved Bandlinien faaer Bougen en fuldkommen rund Dannelse og ved nære Undersøgelse ligner den i Form en Vandfugl. Dens Sider ere lige runde og fuldige, og midtskibs er den $\frac{1}{2}$ Gang bredere end de engelske Fartøier af samme Størrelse. Den synes snarere at flyde paa Vandet end at ploie igiennem det, og den er saa stiv, at den i en Storm kun krænger ubetydeligt.

„America“ tiltrak sig naturligvis megen Opmærksomhed; der blev foreslaaet en ny Prøvejilsads *) mellem den og Jernskonnerten Titania paa 100 Tons,**) bygget i Lighed med America, med en huul Bølgelinie efter Mr. Scott Russells Princip, dog saaledes at Titania frembyder et skarpere Udseende paa Dækket. Kiolen er ligestor paa dem begge saavel som Forstiellen mellem Dybgaændet for og agter; Skæget paa dem begge er afrundet, og Forstebnen danner fra Bandlinien en Kvartcirkel ned mod Kiolen. Bandlinien er eens for begge, men medens Americas Sider danne en Fortsættelse af dens Kilebund, har Titania lige op og nedgaende Sider over Bandlinien. Agter gaaer America i Flugt med Agterstebnen, medens Titania har en udfaldende Hæl. Den største Forstiel hersker imidlertid i deres Dimensioner, Drægtighed og Seilenes Figur:

	America.	Titania.
Største Brede	22 $\frac{1}{2}$ eng. Fod.	18.
Kiøllængde	82 —	under 70.

*) Og betingede Titanias Eter at Brisen skulde være som Vindst til en 6 Miles Fart.

**) Cf. foran Note Pag. 202.

America.

Titania.

Drægtighed *) over 210 eng. Tons. 100 Tors.

Dog er det især Forskiellen i Seilenes Figur der er den meest slaaende, thi vel er Seilarealet lige fordeelt, Masternes Fald eens og Titanias Seil de bedst slaarne og smukkest forfærdigede engelske Seil; men disse staae dog bugede, medens Americas Seil, under hvilkensomhelst Seilads, staae Plan som et Brædt. Vigtigheden heraf er bleven indlysende under Prøvefeiladsen. (Beskrivelsen over denne Seilads følger Pag. 208).

America er bygget i New-York af Firmaet George & James Steers af New-York.

Efter de nu gældende nautiske Skionhedsregler, kan dette Fartoi ei kaldes smukt, da det har meget Spring og klossede Masten og Spryd.

De af Skonnertens Dimensioner vi kiende ere:

Længde over Dækket, fra Hækbjælke til Forstevn, 94 Fod.

Kiøslens Længde 82 —

Største Brede 22½ —

Brede paa Spantet 22 —

Bougen er meget skarp og fremløbende, som paa de brugelige Dampskibe, og Baaringen er meer afrundet end den ellers pleier at være paa skarpseilende Skibe.

Dybgaaende For: 6 Fod; Agter: 11 Fod.

Dens Stormast, fra Kiølsvinet til Hjelhovedet, er 81 Fod.

Fokkemasten 79½ —

Bougsprydet er 32 Fod, hvoraf dog kun 17 Fod er udenbords.

Stor-Gaffelen er 28 Fod.

Fokke-Gaffelen 24 —

Stor-Bommen 56 —

*) Ifølge Bestemmelserne for Prøvefeiladser mellem engelske Yachter beregnes en saadan Forskiel i Drægtighed til en Forskiel af 55 Min. i Tid.

Seilføringen er 2 Skonnertsseil, (Fol og Storseil), Klyber, og Gaffeltopseil agter. Store-Skonnertsseil og Klyber ere neiede til Afsebaand paa Bommen og Bongsprydet, hvilket bidrager særdeles meget til at disse Seil staae saa fortrinlig bidevind.

Dens Takkelads er simpel og ringe.

Et svært Fokkestag til Nollen af Bongsprydet, (Fokkemastens fornemste Stytte), et Jern-Vaterstag derfra til Skiaget, et Spænd-Bant paa hver Side af Masterne og et Storstag til Toppen af Fokkemasten er det hele staaende Gods, og det løbende er ligesaa simpelt. Dens Seil ere ganske udmærket skaarne.

Forlufaset er 21 Fod bredt og 8 Fod langt med 14 Reier, 7 paa hver Side for Fokkene; Kabyt for Skipper og Styrmand.

Kabyssen (Kokkens Departement) er affides imellem Forlufaset og Kabhyterne, til stor Bequemmelighed for Fokkene i varme Climater, (hvilket er overset i de engelske Yachter). Forlufaset er lukket ved et rundt Skylicht 3 Fod i Diameter. Imellem Kabyssen og Kabhyterne ere 2 store Lufaser, foruden 2 andre mindre til Hovmesterens Brug. Agterst er der et Rum paa 30 Fods Omkreds hvortil Indgangen er fra agterste Kabyt; derunder er Seilkeien. Paa Styrbordside: Badetøi, og ligeoverfor: Garderobe og Biinkælder. Paa Dækket ved Stormasten er et Hus som giver Udseende af en ophøiet Standsse. Det Opstaaende er kun 14 To. En lige opstaaende Agterstevn; uden Zirater paa Hækken. Bantterne under Svigtingen omrent $\frac{2}{3}$ nedefter, ere omviklede med hvidt Seildug, som giver dem et smækkert Udseende.

Besætningen er 7 Mand foran Masten, 2 Stormænd, Kok, Hovmester, Dreng og Skipper, ialt 13 Mand.

Den 28. August*) Kl. 11 $\frac{1}{4}$ F M. toge begge Skibe**) Station ud for Nob Fyr paa den østligste Pynt af Den Wight; det blæste en stiv Brie af N. N. V. og nogen Kulling var der i Seen.

*) Efter Nautical Magazine, Octbr. 1851,

**) America og Titania,

Bæddesejlsadsen gjaldt en Strækning af 40 Qvartmiil hen for Binden, rundt omkring en Damper, der i den Hensigt var sendt ud, og 40 Qvartmiil tilbage, krydsende op. Da Signalet „the blue Peter” haltes ned fra Dampskibet „Xerifa” Kl. 11, 19 $\frac{1}{4}$ Minut, tilfattedes Seil, styredes S. D. hen, og America vandt strax en tre Skibslængder fra den anden. Rulingen tiltog; Titania satte sit Fore-Topsail, America sine Maaseil baade for og agter, og nu var der ingen videre Forskiel i Seiladsen. Nu loiede det af, America tog sit Maaseil for og kom bestandig længere og længere forud for Titania. Efter 2 Timers Seilads havde America det Ubeld, at Gaffelkloen gik ud fra Stormasten; Seilet maatte nedfires, Kloen lideses til Masten, og Seilet derpaa heises igien, hvilket optog en 3 til 1 Minuters Tid, og foranledigede et Tab af en halv Qvartmiil. Rulingen tog til, Vidsningen paa Kloen sprang igien, og nu lod man Storseilet blive nede, men desuagtet var det dog ikke Titania muligt, med Alt til hvad trække kunde, at tage det mindste paa sin Modstander. Denne fik igien sit Storseil til; men kort efter heiste Dampskibet Signal for at den forlangte Distance var udløben; den luvede til og kom op til Dampskibet 4 Minuter 12 Sec. før Titania. Ved Krydsningen tilbage, kom America 52 Minuter tidligere til Nob Fyr end Titania. Paa denne Tilbage-tour viste America saaledes tydelig den Fordeel den havde over den anden ved Figuren af sine Seil, da den kunde ligge Vinden en heel Compassstreg nærmere, og den maatte saaledes formedelst sin fordeelagtige Krydsning gives Fortrin for Titania, uagtet denne i stiv Ruling vel lod til at kunde vinde noget i Fart. Under den stive Ruling og sværere Sv paa Tilbageveien havde begge Skibe ikke nødig at rebe, og viste sig som stive, men dog rolige Søstibe.

Med Hensyn til denne „America's” Seier over de engelske Yachter, fremsætter en J. Mac. Gregor Følgende i det sidste Septemberhefte af Mec. Mag.:

„Der er ingen Tvivl om at Americas Skrog i næste Saison tidt og ofte vil forekomme blandt de engelske Yachter; man vil falde over dens Figur under Bandet, dens nedfaldende Hæl, Sectionen midtskibs og dens fulde Lob, og benytte alt dette uden Anerkiendelse, ja maaſkee uden at det bliver opdaget, da det Hele er under Bandet. Men heldigt vilde det være, om vore Seilmagere lige ſtrar opgave Rappen forneden, det bugnende Lig, Klyverens Forlob over Fokken, hvilket Alt har været ſaa ſærdeles i Mode tiltrøds for al Theori; og uden ſaaledes at omtale Skroget „under Bandet“, ſkal jeg tillade mig nogle ſaa Bemærkninger angaaende Americas Seil*), i den Overbeviisning at dens Fortrin fornemmelig ligger deri.

„Naar vi opløſe Virkningen af den Vind, der blæſer paa et Punkt af en Overflade, i to Kræfter, den normale og den tangentiale til Punktet, finde vi, at, i Praxis, den tangentiale Kraft kan ſættes ud af Betragtning, og at det kun er paa Grund af dette Principſ Tagttagelſe (ſalmindelighed eller i modificeret Grad) at noget Skib kan ſeile ſkivns mod Vinden. Ogſaa en anden Egenſkab bidrager til at man med Lethed kan krydſe tillubart, nemlig Forſkiellen ſom maa kunne tilveiebringes mellem den Modſtand der gøres mod Bevægelſen i Retning af Skibets kortere og længere Ake; men da dette ſaa aldeles afhænger af Skrogets Form, vil jeg ikke videre omtale dette.

„Efter hvad jeg kan ſee, have Amerikanerne overgaaet os i Seilſyning, netop i Forhold til deres trofaſte Anvendelſe af det

*) Efter et Uddrag i Mec. Mag. for Novbr. 1851 af den Ameriſkanſke Model-Courier by Mc. Makin, ere „America's“ Seil forſærdigede af Bomuldsbug, der i de forenede Slater har fortrængt al anden Dug, idet de tidligere ved ſamme paaankede Mangler, — idelig Skio-ring og befoſtelig Sammenſyning, — ere ophørte ved Anvendelſe af vtundet Bomulds-garn (cotton twine) hvilket er fortræffeligt ſaa vel for Bomuldsſeildug ſom for russia duck formedeſt dets ſtorre Barighed. Naadderne gaae derhos horizontale, eller efter Bindens Retning.

Princip jeg har nævnt. „America's" Seil ere nemlig slaarne saaledes, at de frembyde for Binden en saa plan Overflade som muligt. Vore bedste Seilmageres Seil have derimod den latterlige Forstiel i Azimuth mellem Gaffelen og Storbommen, der allerede for længe siden vilde have været tydelig for Alle, og strax være bleven rettet, naar den Omstændighed ikke var til, — at naar en Deel af et udspændt Seil holder Binden, saa vil denne Deel forbynde den øvrige Deel fra at slaae levende, og fremkalde den Tro at hele Seilet staaer godt.

„Et Gaffel Storseil, med Bommen vel stillet, har en vis elipse-dannet Overflade, med påsænde Hældning mod Binden, og, besynderligt nok, med et lige stort Træk paa ethvert af de Punkter hvor Seilet er befæstet. Kun denne elipseformige Deel af Seilet bidrager til Skibets Fart, og hindrer den, saasnart dette Princip bliver overtraadt. Thi paa den lav Side er der, fra Nokken af Gaffelen til Bommen, en fremslaaende Rand af Dug, hvorpaa den Luftstrøm virker, der er bleven frembragt i Netningen af Bommen, og desforuden er der den store trekantede Seilflade, hvis Toppunkt er Nokken, og som utvivlsomt i det Mindste er i en neutral Stilling, om den ikke bestemt staaer bak.

„Denne Flade bliver kun holdt fuld ved, til en vis Udstrækning at seile rumsteds. Da dernæst Nokken hælder saameget mere over mod Lø paa vor end paa „America's" Reisning, saa vil Normal-kraften, der virker mod Seilet, være et Tryk der krænger Fartøiet over, og hos os er anbragt i en Netning, der er saa meget mere inclineret mod Horizonten og derfor virker mere paa Krængningen og mindre paa Farten. Dette er vissestnok, men dog endnu ikke Alt; thi den før omtalte Rand af udspændt Dug, og hele Seilet, der saaledes trykkes ned mod Horizonten, frembringer en Luftstrøm der gaaer nedad langs Seilet og hen mod Bommen, hvor den netop har fremkaldt Nødvendigheden af Rappen paa Seilets Underkant; ja, da man har fundet at dette flyvende Seildug paa en 40 Alen virkelig vilde staae fuldt, saa har det fuldkommengjort Urimeligheden af dette og vore Seilmageres sidste Tillæg. En meget

overfladisk Undersøgelse af enhver af disse Feil viser, at de gien-
sidig støtte hinanden, eller, i Forening frembringe Virkninger der
skjule deres Tilværelse.

„I Henhold til det ovenfor fremsatte Princip, er det klart, at
naar Vinden først har rørt Seilet, er det bedst, jo før jo heller
at blive den saaledes anvendte Luft quit, og det lader derfor til at
der findes en skjult feilagtig Anstuelse, ifølge hvilken en noget buet
Flade synes bedre at opfange Vinden end en aldeles plan Flade.
Allerede for længe siden have vore Vindmøller hørt op med at
frembyde disse svulmende Seil, som Fastlandet og de østlige Na-
tioner endnu bestandig bruge, og selv vore Møllere kunde have lært
vore Yachtherrer, at naar Vinden kommer skions paa Bevægelses-
Retningen og naar selv det, som Seilet virker paa, frit kan bevæge
sig, saa er det netop en Planflade hvorpaa Vinden bedst vil virke.
Vi ville fremdeles anbefale at underflaae en Rutters Storseil paa
Bommen.

„At Amerikanerne først have antaget hiint Princip til Trods
for gamle Fordomme viser os blot endnu tydeligere end før at
Originalitet i Skibsbyggerie ikke er vor Force, men at vi
maa være forberedte paa at tilstaae Amerikanerne Overlegenheden
i at tilskære Seil, ligesom vi ere blevne nødt til at vige Pladsen
for Franskmændene i Bygningen af Skibskrog, og reservere os
selv den første Plads i at seile med Skibet, naar det er sat i Ban-
det, tiltakket og bemandet. Ligesom vi, med Hensyn til en ny
Farvning af Bomuld eller en ny Construction af Dampkiedler eller
et nyt Brud af en endnu uopdaget Steenart, have et sikrere Haab
om Fremgang, end hvor vi stadigen ville fuldstændiggjøre Forbe-
dringer i gamle Materialier eller Processer, hvor selve Principet
er bleven kraft ved at ville fuldkommengjøre dets Anvendelse, saa-
ledes ville vi ogsaa have dette Haab i et nyt Princip af Talling og
Bygning.

„Borttagelsen af en Fok og Forlængelsen af Klyveren, som
hos Amerikanerne, er blot en Udvidelse af de Principer, der nu
i 10 Aar klarligen ere viste at være correcte ved den forsøgede

Længde af den underste Deel af dette sidste Seil i hver ny Yacht; men et større Fald af Fokkemasten end af Stormasten er en Forandring som ikkun af Erfaringen kan anvises sin egentlige Bigtighed, som et Element til Forbedring.

„Americas“ Seier har ligesom givet Opdagelseslysten et eget Sving, og med Graadighed falder man over enhver Særegenhed som sees hos dette Skib; ja, efter Mec. Mag. for October, har man nu opdaget, at dens „Slide-Kiel“, (der er trekantet), sandsynligviis har bidraget ikke lidet til dens Seier.

Disse Slide-Kiele ere i Grunden en Opdagelse af den engelske Admiral Sir John Schank, der mod Slutningen af forrige Aarhundrede lod bygge en Kutter, en Brig og en Fregat med saadanne Kiele. Kutteren havde Prøvefælsadser med mange andre Kuttere, med en Brig og med et større Skib; men altid havde den Fortrinet. Ved Vinden kunde den løbe $9\frac{1}{2}$ Knob, for Veiret hen 10 Knob, og den stagvæbte og løbende med en forbausende Hurtighed. Saadanne (fiirkantede) Slide-Kiele bleve da vel anbragte paa flere Skibe; men i April 1798 tog man dem bort igien, fordi man nærede den Frygt, at Glidekasserne let kunde frembringe Rækkads, og saaledes blive meget farlige. Dette blev da den Anstødssteen hvorpaa disse Glidekiele dengang strandede, og Opfindelsen forkastedes, men den mekaniske Dygtighed, der nu anvendes ved Skibbyggeriet, vil vistnok med Lethed faae Bugt med denne Vanskelighed.

Den Forandring i Skibes Form, som disse Kiele giebligtelig forarsage ved at flydes frem og tilbage, maa være af meget stor Bigtighed, og en meget betydelig Vinding af Kraft maa erholdes ved den Indflydelse de faae, baade paa Skibenes Bevægelse giennem Vandet og paa Vandets Virkning mod Skibene. De frembyde en stor Sideflade mod Vandet, og forøge derved Skibenes Bevægelseskraft, imedens de, ved deres smalle Kant for og ved Frictionen mod Vandet paa Siderne, vel virke til Glæde. Ja, maaskee er det en stor Fordeel for dem at denne store Modstand til Siden kan flyttes efter Behag fra den ene Ende af Skibet til den anden.

Paa den anden Side forøge de derimod Skibenes Dybgaende, og ere saaledes paa grundt Bunde ligesaameget til Skade som de i dybere Farvande ere til Gavn; men det maa dog erindres at Straaktiølsens Hvide fradrages deres Hvide. Paa Sections-tegninger over Skibe fra 1798 har man fundet, at der har været anbragt endog 4 adskilte Glidekiøle paa samme Skib og hvoraf man har kunnet benytte enkelte. Der foreslaaes nu slige Glideklæbber af Metal; de kunne saaledes med det samme tjene som et Slags Ballast.

Ungaende Formen af „America's“ Skrog, da forholder Afstanden fra den største Brede indtil Forstevnen sig til Afstanden hen til Agterstevnen som 3 til 2. Hver af disse Afstande paa Diametralplanet tænkes inddeelt i 8 lige Dele. Paa Siden af Diametralplanet, der hvor den største Brede falder, slaaes en Cirkel, hvis Diameter er lig Halvdelen af den største Brede og hvis Omkreds tangeres af Diametralplanet; Omkredsen inddeles i 16 lige store Dele fra Tangeringspunktet. Dernæst udsættes den Afstand, som det ved Diametralplanet nærmeste Delingspunkt i Cirklen har fra Diametralplanet, ud paa en Perpendicular, der reises paa Diametralplanet i det første Delingspunkt forfra, og dette bestemmer da det første Punkt i Bandlinien. Det andet Punkt bestemmes ved at udsætte den Afstand, som det næst nærmeste Punkt i Cirklen har fra Diametralplanet, paa en Perpendicular der reises paa Diametralplanet fra det andet Punkt forfra, og saaledes fremdeles. Imellem alle disse 15 Punkter trækkes da den krumme Bølgelinie.

Mange Forsøg have været gjorte for at opdage den Form som frembyder den mindste Modstand mod Vandet, men man har dog derved seet at ikke alle de Bandlinier som Theorien kunde opstille lade sig udføre i Praxis. Foruden Vanskeligheden i at opdage hvad der finder Sted ved et Legeme der kun med en Deel er nedsænket i et Fluidum og hvad der finder Sted ved dette Fluidum selv, saa er det dog især dette Fluidums Modstandskraft der er saa vanskelig at udfinde; ja, der hersker endnu mange forskellige

Meninger om hvor et Skibs største Brede bør sættes, og dette afhænger og af Vandets Modstandskraft. For Ruttere har man saaledes sat den største Brede paa $\frac{1}{3}$ af Skibslængden fra Bougen; medens derimod Beaufoy har sat den paa $\frac{2}{3}$ fra Bougen; Chapman og de Franske paa $\frac{1}{2}$ foranfor Midten, medens den i den her fremsatte Vandlinie er sat paa $\frac{2}{3}$ af Længden fra Bougen. Virkningen paa en bred og en skarp Boug er bekendt nok til Fordeel for den sidste, men det passende Forhold mellem dem er endnu langt fra bekendt.

Angaaende den Modstand, der maa overvindes ved at et Skib seiler giennem Vandet, saa bestaaer den i Vandets Tryk mod Forstevnen, dets Seighed og dets Bedhængningskraft mod Siderne og Agterstevnen; hvilken sidste Indvirkning dog ofte ere bleven overvurderet, ja en fransk Forfatter anfører endog at en Sphæroide i Bevægelse trækker med sig en Vandmængde der udgjør omtrent $\frac{1}{10}$ af dens egen Cubikindhold i Vandet, og det med en Fart der næsten er lig dens egen Fart. Imidlertid anfører Beaufoy, støttet paa Forsøg, at denne Bedhængningskraft mod Agterstevnen kun er $\frac{1}{4}$, naar Længden gøres 3 Gange saa stor som Bredden, og at den formindstes, naar man forøger Legemets Længde paa det Sted, hvor den største Brede findes. Naar Skibet har Fart reises Vandet fra Forstevnen til midt paa Bougen og daler da gradviis til hen imod Siderne; ja, lidt før Vandet naaer Forstevnen, begynder det allerede at hæve sig og gaae til Siden, men det falder igien naar det kommer i Berøring med Forstevnen. Nu foretages Vandpartiklernes Kraft og de faae en divergerende Bevægelse, hvorved de drive det omgivende Vand til Siden paa hver Side af Skibet; men da de nu paa alle Sider lide et Tryk, blive deres Bevægelser snart parallelle, hvie sig indefter mod Skibet og opfylde det Rum som Skroget har optaget. Jo mere Divergens og Kraft der ved Bougen gives Vandpartiklerne, desto længere Tid ville disse optage for at udfylde det Rum som Skroget har optaget. Jo større Dybgaende et Skib har desto hurtigere ville Vandpartiklerne udfylde det Rum som Skibet har optaget, fordi Trykket

da vil være større. Den Hurtighed, hvormed dette Rum udfyldes, siges at være bestemt, og Skibenes Vandlinier, især Dampskibenes, hvor Fremdrivningskraften er bekendt, burde derfor konstrueres med Hensyn hertil. Alle Autoriteter synes saaledes at være blevne enige om at Bougen paa et Skib skulde være af en saadan Form, at den lettest skyder frem i Vandet og giver de forskellige Vandpartikler en gradeviis Divergents, imedens Siderne her være af en saadan Længde, at Vandpartiklernes Bevægelser blive saa parallelle at den ydre Vandmasse driver dem ind agtenfor Skibet og efterlader dem Bevægelse nok til at de ikke faa formegen Bedhængningskraft mod Agterstævnen. Den her fremsatte Vandlinie synes bedst at opfylde disse stillede Betingelser, idet en convex Boug vilde foraarsage mere Forstyrrelse i Vandets Bevægelser, og en mere concav Boug ikke paa alle Punkter vilde virke paa Vandet. At sætte Skibets største Brede langt agterefter synes derfor at være meest overeensstemmende med Bølgeprincippet, og er i Lighed med chinesiske Fartwier, tyrkiske Caiquer og Fartwier i Middelhavet, der alle ere bekendte for deres Hurtighed.

„America's“ største Længde er 94 eng. Fod, dens Dybgaaende For: 6 Fod og Agter: 11 Fod. Fokkemastens Længde er $79\frac{1}{2}$ Fod og Stormastens 91 Fod.

Til Slutning anbefales at affasse den langt udgaende Hæft, og optage den Form der er anvendt paa „America“.

En Mr. Darius Davison anmelder i New York Tribune, at han agter i Løbet af et halvt Aar at bygge en Yacht af Størrelse og med samme Bekostning som „America“; at denne Yacht skal bygges, modelleres og tages efter en ganske anden Plan end noget Skib eller nogen Yacht der for Øieblikket er sat i Vandet, og at den skal være rede i Løbet af eet Aar efterat den er bleven fuldført, til hvilkensomhelst Tid at seile med hvilkensomhelst Skib eller Yacht, eller hvilkensomhelst Antal Skibe eller Yachte, der for Øieblikket ere

i Vandet i America eller Europa, og som blive anmeldte som Deeltagere i Væddeseiladsen; — at Proven af Hurtighed og Seilegenskaber skal finde Sted til den Tid, som Majoriteten af Skibseierne, der have meldt sig til Væddeseiladsen, maatte bestemme, og at denne skal gaae for sig i hvilken som helst Veilængde, paa Hav eller Sø, stærk eller løi Kuling, med eller mod Vinden. De Skibseiere der have meldt sig, men ikke skulle være fornøiede med den Tid og de Omstændigheder, som Majoriteten har bestemt sig for med Hensyn til Hurtigheds og Seilegenskabsprøven, skal det staae frit for at trække deres Skib tilbage en Uge før den til Prøven bestemte Tid, hvilket derimod ikke skal være nærværende Indbyder tilladt. Blot Seilskibe eller Yachte af første Klasse maae deeltage i Væddeseiladsen. Hvis Indbyderens Yacht vinder Væddemaalst, vinder han det andet bedste og det sidste Skib blandt de deeltagende; hvis hans Yacht taber, erholder den Vindende hans Yacht med alt Tilbehør.

Med den Sammenkomst, som holdtes i Stockholm den 17de Marts d. A. for at tilveiebringe Actietegning til den paa Gæfinge Værft under Bygning værende Skonnert, som til Sommer skal deeltage i de engelske Væddeseiladser ved Ven Wight, blev der allerede tegnet 260 Actier; til Directeurer valgtes forhenbærende Statsraad Grev B. von Platen, Grosserer Arweds son og Skibscapitain Boman. Man kan altsaa være forvisset om dette smukke, nationale Foretagendes Udførelse. Bygningen er allerede skredet saavidt frem, at Plankeflædningen er færdig, og Fartøiets usædvanlige Construction og Sammensætning tildrager sig almindelig Opmærksomhed. Det er construeret efter den udmærkede og verdensberømte Skonnert „America's“ Principer, skiondt det er noget længere end denne. Det har erholdt Navnet „Sverige“.

**Bemærkninger i Anledning af Herr Com-
mandeur J. Seidelin's Artikel „om Ma-
rinens Compasser“ i „Nyt Archiv for Sø-
væsenet“ for 1852, foran Pag. 61 sqq.**

S „Nyt Archiv for Søvæsenet“ for 1852, Pag. 61 sqq., findes en Artikel om vor Orlogsmarines Compasser, hvori deels er beskrevet, paa hvilket Udviklingsstadium, Marinens Compasser nu befinde sig, deels ad hvilke Veie dette Stadium er naaet. Jeg skal tillade mig, i denne Anledning at fremkomme med nogle Bemærkninger, leilighedsviis omtale vor Coffardmarines Compasser, og søge at vise, at man i denne Henseende, i Marinen formeentlig vilde have naaet et bedre Standpunkt, ved at benytte de her kjendte og anvendte Forbedringer, end ved at hente dem langveis fra.

Hvad Dents Compas angaaer, da har det nu*) faaet samme Dom i vor Marine, som det allerede tidligere har faaet af andre Søfarende; den practiske Arbejder behøver ikke langt Skien, for at see, at det Princip, hvorefter dette Compas er forfærdiget, kun kan føre til et uheldigt Resultat.

Lilleys og Søn's Compas, blev dernæst antaget som et forbedret Instrument, og fremhæves som særdeles brugeligt. Imidlertid sees dog, at man efterhaanden lod den ene efter den anden af disse saakaldte Forbedringer falde, saa at de nuværende Compasser have meget lidet tilfælleds med Lilleys og Søn's Instrumenter: Den temmelig tunge Rose er gjort lettere; den tykke Kobbering, som skulde standse Rosens Vandring, er ombyttet med en simpel Kobberkop, Staalspidsen med en Messingspids.

Med Hensyn til disse Experimenter tør jeg vove at paastaane, at man vilde have naaet et langt bedre Maal, ved at benytte

*) Se foran Pag. 64.

den Construction af Compasfer, som Coffardmarinen alt i længere Tid havde brugt, og som allerede i 1812 benyttedes af min Fader til et Compas, der blev tilkiendt Videnskaberne's Selskabs Guldmedaille som et godt udført og practist anvendeligt Instrument. Principet i dette Compas anvender jeg endnu, kun med nogle Forbedringer i det Techniske. Den Rolle, man nu vil at Kobberet skal spille med Hensyn til Nøsens større Rolighed, taber endeel i Bigtighed, naar man lægger Mærke til, med hvilken Lethed man bortkastede den tykke Kobbering, og nu blot holder sig til Kobberkoppen. Afseet fra Kobberets Indflydelse, er jeg tilbøielig til at troe, at en omhyggelig Bearbejdelse og Anvendelse af Materialet næsten udelukkende spiller Hovedrollen. Den anførte Probe med forskiellige Nøse i forskiellige Leier kan jeg ikke tillægge noget stort Værd; lod man Willey & Søn forfærdige 10 Nøse, hverandre saa lige som muligt, og prøvede disse Nøse i samme Compas, vandrende paa samme Leie, vilde man sikkert snart erfare, at der vil vise sig endeel Forskiel i Svingninger. Overhovedet anseer jeg det for aldeles nødvendigt, at Forsøgene anstilles med samme Dup og samme Vind, naar man vil være sikker paa, at Forskiellighederne hidrøre fra Nøsen, og med samme Nøse, naar man vil udfinde Kobberingens Birkning. At Nøsen i Nr. 17 (Pag. 67), stødte an mod Koppen, viser blandt andet, hvad Indflydelse der maa tillægges den practiske Compasmagers meer eller mindre omhyggelige Arbeide.

Den practiske Compasmager maa det ogsaa frappe at see, at man paany har anstillet Prøver med de forlængst forcastede Pinde med Staalspidser; i mit Etablissement have de været ude af Brug i meer end 20 Aar. Det vilde være let at tilveiebringe Beviser for, at flere af mine Compasfer have gjort Touren til og fra Ostindien uden at omskifte Messingpinden, eller benytte Reserverøse — da ingen saadanne i Almindelighed have ombord i Coffardmænd — uden at dette har høvt Indflydelse paa Compasets Brugbarhed; men dette hører formeentlig ogsaa aldeles under den practiske Compasmagers Resort, Denne frapperes ogsaa ved at

man nu — ligesom *Vous* i sin Tid — tager saa meget Hensyn til *Mosens* Vægt. Tages engelske *Compasser* til Mønster — hvilket, i *Artiklen*, opstilles som Noget der skulde følge af sig selv, — da vil man forbauses over den forskiellige Vægt af *Mosen*, der benyttes i de bedre *Etablissementer* — som over den Yderlighed hvortil man i saa Henseende gaaer. Saavidt er endnu ingen *Compassmager* kommen i sin Erfaring, at han tør opstille bestemte *Negler* herfor. Ikkun stadig *Opmærksomhed* og *Fortrolighed* med de *Fluctuationer*, som den magnetiske Kraft saa hyppigt bryder ham med, kan gjøre det muligt at opnaae saadanne *Resultater*, som ved videnskabelig Hjælp kunne ventes bragte til den Visshed, at bestemte *Negler* derpaa kunne bygges.

Ved *Mosen* Nr. 17 (Pag. 67) findes *Balanceprincipet* omtalt. *Artiklen* synes altsaa kun at kiende *Balance* med *Kloffen*. Dennes *Ubrugbarhed* havde man ei behøvet at fremhæve, thi for mere end 20 Aar siden har den været erkiendt for saa uhenigtsmæssig, at den neppe mere anvendes i noget godt *Etablissement*. Den ubelidige *Stilling* af de 2 *Suspensionspuncter* er fremhævet i *Artiklen*, men selve *Kloffens* *Omdreining*, der forarsages ved *Skibets* *Bevægelse*, er en aldeles tilstræffelig Grund til at frasalde denne Art af *Balance*.

Hvad *Artiklen* nævner om *Banfeligheden* ved at anbringe en enkelt *Maal* ved *Balanceprincipet*, er ikke ret tydeligt. Ved *Anvendelse* af *Balanceprincipet*, saaledes som det bør være, er saavel 1 som 10 *Maale* lige brugelige; thi *Hensigten* med *Balance* er ene og alene at bringe *Stadighed* tilveie, uden at derved fremkaldes „*Døddhed*“, og kan man bringe en *Rose* med et enkelt *Staal* til den fornødne *Livlighed* — jeg bruger aldrig mere end eet *Staal* — saa vælges helst dette.

Med Hensyn til de anstillede *Koprøver*, da synes disse, uagtet ledede af en *Mand*, hvis *Balg* hertil vistnok med *Frie* tør kaldes heldigt, dog at mangle nøiagtig *Angivelse* af *Strømmens* *Virkning* i forskiellige *Retninger* for at kunne være tilfredsstillende. Ved *tid-*

ligere anstillede Forsøg i een og samme Baad med samme Compas, har denne Omstændighed haft væsentlig Indflydelse paa Resultatet.

Saaledes vil det findes ved en i Dyrning foretaget Aoning, at det meget vil beroe paa, hvorledes Strømmen, naar den er stærk, sætter an paa Fartøiet. Jeg har nemlig gjort den Erfaring, at det samme Compas, som var roligt i søer Sø, blev uroligt i stærke Strømninger, uagtet Søen var mindre voldsom. Jeg erindrer saaledes, at i et Skib, jeg før med, blev et Compas, som ellers altid paa Grund af dets Mulighed blev foretrukket, ved Strømninger, som satte rundt Cap, gjort uroligt, medens det dog senere gienbandt sin normale Tilstand.

Artiklen anbefaler (Pag. 69) en enkelt Naal, sat paa Høikant, saaledes som i de Compasser, der ere forfærdigede efter Snow Harris, navnlig fordi derved den magnetiske Meridian bliver nøjagtigere angiven end naar Naalen er lagt paa Fladen. Dette tør dog formeentlig aldeles ikke opstilles som Regel; thi jeg har i mange Aar forfærdiget saavel flade, runde, som de omtalte paa Høikant, og anvendt dem; men uagtet dertil er brugt eensartet Staal og samme Hærdningsgrad, har Styrken dog været forskiellig, medens Meridianen har viist sig lige nøjagtig. Man skulde snarere befrygte, at Staalet sat paa Høikant, vilde ved sin Svingning sætte Luften i Koppen i Bevægelse, og derved gjøre Rosen urolig. Jeg anseer imidlertid af flere Grunde Tilspidsning af det flade Staal i begge Ender for en absolut Nødvendighed. — At Snow Harris bruger Glidere for Balanceringen af Rosen, er ingen Dyd hos Compasset; en Compasrose udgaaet fra et godt Etablisement, maa ikke kunne forskyde sin Balance. Glideren kan kun benyttes, naar Pinden flyttes, og denne bør aldrig berøres, naar der er Mulighed for at kunne faae Compasset istandsat i Vand. Sømanden maa snart til sin egen Fordeel erfare, at han gjør bedst i ikke at experimenterer med sine Compasser, hvortil mangler ham baade Værktøi saavelsom Færdighed i at bruge dette,

Det er vel ikke altid let at faae tilstrækkeligt stort Marienglas (sef. foran Pag. 69), og for nogle Har siden endog særdeles vanskeligt; dog troer jeg neppe, at der blandt nogle Hundrede Compasser, forfærdigede hos mig, findes 30 med Roser sammensatte af meer end 2 Stykker; — flere iaar forfærdigede bestaae af et eneste Stykke. Blandt Feil, hvoraf man i de engelske Compasser finder mange, (de franste ere i Almindelighed bedre udforte), fremhæves, at Agathen var sleben paa begge Sider, for at kunne vendes. Dette, som kun en upraktisk Mand kunde falde paa, er isvrigt foranlediget ved en anden Feil, nemlig ved Brugen af Staalspids; videre er man nemlig endnu ikke kommen i flere Værksteder i England. En anden Foranstaltning, og som Artiklen anseer for heldig, er den, at Pinden kan vendes om. Dette maae jeg fraraade; jeg har ofte havt Compasser med saadanne Pinde til Reparation, men stedse fundet at kun den ene Ende har været benyttet, formodentlig fordi det sædvanligt skeer, at beggeENDER af Spidsen ikke søge samme Centrum, og med Rettelse heraf ønsker den ombordværende Uøvede meget viselig ikke at besætte sig.

En Composition til Pinde af en haardere Bestaafenhed end Messing, vilde rigtignok være ønskelig. Man har imidlertid forsøgt næsten alle hidtil kjendte Metaller, som dertil egne sig. — Forsøgene med Iridium (foran Pag. 72) ere mig ubekjendte, — men man er bestandig vendt tilbage til Messing som det bedste, naar man kun forstaaer at behandle det til dette Brug.

Der omtales, at Kobberringene eller Kopperne bør være smedede, og ikke støbte. — Skulde virkelig nogen Compassmager bruge støbte Kopper?

Mr Prismæt skulde være besværligt at aflæse tilføjes, er dog nok ikke alle Søfarendes Mening. Paa mine Azimuthcompasser findes baade Prisma og et Forstørrelsesglas anbragte paa Særen, hvor denne deler sig, og jeg har altid fundet, at Prismæt foretrækkes, da Diet umiddelbart søger dette, uagtet Graderne aflæses omvendt; thi Graderne paa Nosen bør ikke, som paa de engelske

og franske Compasser, stilles ombendt, da de maae kunne aflæses uden Prisma. Næsten ethvert Azimuthcompas, som er udgaaet fra mit Etablissement i de sidste 15 Aar, har været til at dreie i sin Kasse eller med sin Kasse; men jeg foretrækker, at Dreiningen skeer med Kassen paa en Blof, da Compasset aldrig kan faae for megen Fasthed, efterdi enhver Bevægelse forplanter sig indad til Rosen. Om kort Tid faaer jeg et Par saadanne Azimuthcompasser færdige, som for Yndere af disse Instrumenter ville være til nærmere Eftersyn hos mig; jeg haaber, at deri skal kunne findes de Forbedringer, som hidtil ere forsøgte og have viist sig hensigtsmæssige.

I Artiklen omtales et Compas, som er betegnet 192 B (Standard Compas?), og anprises som høitstaaende i Henseende til Fuldstændighed og Arbeidets Fuldendighed. Saavidt man kan dømme, uden at have seet Compasset, ere disse Egenskaber nok ogsaa de eneste, det er i Besiddelse af, medens den vigtigste, nemlig Brugbarheden, synes at mangle. Idetmindste ere Roserne særdeles tunge, hvilket ikke stemmer med den Lovtale, som tidligere blev holdt over meget lette Roser. Resultatet af de anstillede Prøver viser ogsaa, at det ikke var efter Ønske. Hvorledes skulde man ogsaa kunne vente at opnaae Nolighed ved at forøge Tyngden af Rosen, og derved forstørre Frictionen? Man opnaaer ikke Nolighed, men en skadelig Lamhed i smuult Bandede, og en næsten ustandselig Bevægelighed i svær Sv. Det er ogsaa blot Englænderne, der endnu holde fast ved disse tunge Roser — deraf Benævnelserne *heavy & light Compasses* —; de andre Nationers dygtigere Fabrikanter have dog frigjort sig fra denne Fordom. Det klinger derfor besynderligt, at Artiklen finder det rigtigt ved bemeldte Compas, at man havde givet Afkald paa noget af Accurateessen for at vinde Nolighed, hvilket forresten modsiges strax efter, idet Artiklen nemlig kommer til det Resultat, at lette Roser med een Naal give fuldkommen saamegen Nolighed og større Nægtighed. Opnaaes ikke Nolighed i Forbindelse med Accurateesse, er Rosen død, hvilket un-

der visse Omstændigheder kan være ligesaa skadeligt, som naar den er altfor levende

Jeg troer saaledes at have viist, at for at naae det Standpunct hvorpaa Marinens Compasser nu befinde sig, saaledes som de i den omhandlede Artikel ere beskrevne, har man ad kostbar Vej naaet et Resultat, som tidligere og ofte meget tidligere allerede var opnaaet her.

Sluttelig tillader jeg mig at fremsætte det Ønske, at Marinen ogsaa vilde lade anstille Forsøg med Compasser, forfærdigede i de sidste Aar af Byens Compasmagere; muligens vilde man da finde bekræftet, at i dette Fag, som i alt Andet til Skib hørende, er Dansten ikke tilbage, men snarere fremfor andre Nationer.

3 Marts 1852.

J. J. Weilbach.

Seil- og Compasmager.

Den electricke Telegraphlinie mellem England og Frankrig.

Efterat Entreprenøerne*) for Udførelsen af denne Telegraphlinie, hvorved Udgibterne calculeredes til £ 100000, havde deponeret deres Planer**) for Arbeidet, den delegerede Ingenieur Gubitts Beretning og den nødvendige Caution hos den franske Regiering og erholdt de forlangte Privilegier saavel af den franske som den engelske Regiering, hvoriblandt Garanti for Eneret i 10 Aar, fra 1ste Oct. 1851 at regne, tog man rasht fat paa Værket.

„Forberedelserne til en fornyet Anlæggelse af en Telegraph under Vandet mellem den engelske og franske Kyst“, hed det i Mec. Mag. Sept. 1851, London News 20 Sept. 1851, „gaae rasht deres Fuldendelse imøde“. — Den electricke Communications-Traad forarbejdedes i Wapping hos Newall & Co. i Gateshead i en Tid af 20 Dage, paa en af Engineer Fentwick inventeret og konstrueret Maskine. Den bestaaer af 4 Kobbertraade, ialt 96 Qv. Mile lange, af en Tykkelse som en sædvanlig Traad til et Ringetøj; den stikker i et Overtræk af Gutta-Percha, $\frac{1}{4}$ To. i Diameter, og er sammensnoet med et tilsvarende Antal Hampesnøre, som ere dyppede i en Blanding af Tjære og Talg til et Toug, af c. 1 Tomme i Giennemsnit. 6 paa lignende Maade tilberedte Hampesnøre 1 To. i Diam. ere snoede ad den modsatte Bei om denne, og endelig ere 10 Traade af galvaniseret Jern, omtrent $\frac{1}{2}$ Tomme tyk og af c. 15 Tons Vægt, atter snoede om denne Kierne og udgjøre et fast

*) Imellem hvilke var Jacob Brett, som i Efteraaret 1850 nebslagde Linen imellem Dover og Cap Grinez. (Conf. d. Tidsskr. 6te Bind, Pag. 8 sqq.)

**) Hvorefter, ved en eneste Traad, den indiske Overlandspost — ved dens Ankomst til Trieste eller Marseille, trykt med romerske Lettere — skulde blive meddeelt samtidig i London, Paris og Liverpool før den amerikanske Post afgaaer, medens de øvrige Traade i samme Målsif

og tillige boieligt Overtræk *). Det Hele har saaledes Udseende af et sædvanligt $4\frac{1}{2}$ Tommers Kabeltoug af Metal. Det Maskineri, hvorved det forarbejdedes, er yderst simpelt, og Arbeidet gik for sig Dag og Nat med den største Regelmæssighed. Et uhyre Nogle af en eneste Traad fremskød, en Længde af omtrent $11\frac{1}{2}$ Qv. Miil pr. Dag. Hele Traadens Længde beløber sig til 24 Qv. Miil; sammes Vægt anslaaes til 170—180 Tons. Fra Tid til

skulde bringe Efterretninger fra England til forskjellige Punkter paa Continentet, og vice-versa.

*) Angaaende Gutta-Percha-Beklædning af electriske Metaltraade, hedder det i Mec. Mag. Dec. 1850:

Efter en Attest fra British Electric Telegraph Company i London, d. d. Sept. 1850, har en med Gutta-Percha overtrukken Metaltraad, der over eet Aar til Forsøg havde ligget nedjænknet i Nordsøen, holdt sig fuldkommen. Paa samme Sted havde Sø-Insector i Løbet af 7 Aar fortæret svære Stykker Tjæretræer, medens Gutta-Percha-Beklædningen var forbleven urørt, uagtet en Deel deraf var fastgjort til dette Træ.

En Mr. Dick har, efter Mec. Mag. Septbr. 1851, opfundet et Hylster for Virene i en electrisk Telegraph, fornemmelig for at beskytte dem mod Skamfling af Søens Slag paa en klippesuld Kyst. Forbringen til et saadant Hylster er stor Haardhed i Forblindelse med fuldkommen Boielighed, og i Mr. Dicks Opfindelse ere disse 2 Egenskaber aldeles tilstede. Materialet er nemlig støbt Jern, og Boieligheden er den som selve Naturen har anvendt for at beskytte den allerfineste og kraftigste Telegraph, nemlig det Nervebaand, der hos de høiere Stabninger fra Hjernen forgrener sig giennem Rygraden. Maaskee Menneskets eller en end meer smidig Stabnings, en Slanges eller en Hals Rygrad er taget til Mynster, eller snarere Haiens, som den stærkeste og dertil boieligste Sammensætning.

En langagtig Jernperle, stikkes nemlig paa en electrisk Wire, der isorveien, som her, er omgivet med et tykt Gutta-Percha Rør; tæt efter Perlen paatrædes en giennemboret Cylinder, saa en Perle, og derpaa en Cylinder, og saaledes fremdeles. Begge Ender af hver Cylinder ere gjorte concave for at kunne modtage de convexe Sider af Perlerne, og dannes saaledes et aldeles boieligt Baand, der, uagtet en Vægt af 30 eller 40 A til hver 3 Allen (foruden Telegraphlinen) kan snoes om en Pætepulv.

anden lod man under Forarbejdningen en galvanisk Strøm gaae giennem Traadene; deres Kraft prøvedes ved Galvanometer, og de Resultater, man derved opnaaede, vare fuldkomment tilfredsstillende. Ingenieurerne Crampton og Wollaston, som havde paataget sig at anlægge Telegraphen, undersøgte den franske og engelske Kyst, for at finde det meest passende Sted for Communicationslinien, og som saadant valgte de paa den engelske Kyst — South-Forceland, saavel med Hensyn til Kystens Bestaaffenhed, som fordi forholdsmæssig kun faa Skibe ankre umiddelbart i Nærheden. (Linen skulde føres ned ad en Åre anbragt perpendiculart i Klippen og giennem en kort Tunnel, i Forbindelse med Åren under rette Vinkler, til Strandbredden, hvor den skulde lægges dybt under Ebninglet ved laveste Vandstand ved Ebbe. Paa den franske Kyst valgtes et Punct omtrent 4 engelske Mil Syd for Calais ved Byen Sangatte, hvis Kyster bestaae aldeles af Sand, og en Række Sandbaner (dunes) stræckte sig et godt Stykke langs Kysten og værne mod Søen. Dgsaa her skulde Traaden lægges under Sandet, og fra Dünerne ledes videre under Jorden til den telegraphiske Station i Calais, og derfra sættes i Forbindelse med Telegraphlinierne paa Fastlandet. Dgsaa paa den franske Kyst ankre forholdsviis kun faa Skibe.

Efter Mec. Mag. 4de Oct. 1851 blæste det saa stærkt nedad Canalen den Dag Telegraphlinen blev lagt ned mellem Dover og Calais, at den fik saa svær en Bugt benad Bø, at den manglede $\frac{1}{4}$ Qvartmiils Længde i at naae den franske Kyst, og maatte, efter Lond. News af 5. D., suppleres med en Gutta-Percha Trosse, som i andet Stæd var bleven sendt over til Frankrig. Linen blev ført til Landsbyen Sangatte ved Calais, hvormed den er sat i Forbindelse ved Bixen under Jorden.

Efter Mec. Mag. 11te s. M. blæste det den Dag aldeles ikke, og angives Årsagen til denne Mangel i Linens Længde at ligge i den stødtesløje Maade, paa hvilken den blev lagt ud, idet Damp-

skibet Blazer, der havde Nullen med Linen ombord, ikkun gik 2 Kvartmiles Fart i Timen, hvorefter Linen strax paa Morgenstunden løb af med 6 Qv. Miles Fart i Timen, og maa selvfølgelig være kommen paa Bunden i flere Dine eller Rinker. Linen var, som den blev bragt ombord, henimod 24 Qv. Mil lang, hvilket er betydeligt længere end den lige Linie mellem Kysterne. — Det bemærkes, at Fabrikkerne Newall & Co. ikke have havt noget med Nedlægningen at bestille.

Den 13de Novbr. 1851 var Linen nedlagt, og den undersøiste Telegraph-Communication mellem England og Frankrig aabnet. Prisen er for 20 Ord omtrent 8 $\frac{3}{4}$ Rbd.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Ifølge Bekendtgørelse af 23de Decbr. 1851 fra Trinity-House, anmodes Skibsførere om, for at forebygge Beskædigelse af den undersøiste Telegraph, *) ikke at ankre op indenfor en Afstand af 3 à 4 engelske Mile fra Kysten ved South Foreland, naar det hvide Fyrtaarn haves imellem Nord og NØ, og ei heller udenfor den ovennævnte Afstand, naar bemeldte Fyrtaarn haves i NØ.t.N., i hvilken Retning det viser sig overet med et mørkt Indsnit i Skintten.

Under den franske Kyst anbefales det ligeledes Skibe ikke at ankre, naar de to fiendelige Vindmøller, der staae paa Hvilandet imellem Calais og Sandsbyen Sangatte, haves imellem S.t.D. og SØ.t.D.

Den submarine Telegraph mellem Europa og Amerika er slet ikke chimærisst, sige de Ingeniører, som have forestaaet Nedlæggelsen af den imellem England og Frankrig. De fordrer kun Traaden ombunden med Hamp, der ved et chemist Ap-

*) Føreren af en Skonnert, hvis Anker den 3die Januar sidst. kom udsat af den elektriske Telegraphline, maatte slippe sin Ankerkæbe, da han ikke paa nogen Maade kunde faae Ankeret løst.

parat bestryktes mod Saltets opløsende Kraft. Et enkelt Aar, $\frac{3}{4}$ To. tykt, kunde af 2 Dampskibe lægges fra Irlands Sydvestkyst til det nærmeste Punkt — omtrent 2000 Sømile — i Sommermaanederne, og det med største Sikkerhed, idet de ikke, som i Canalen, vare nødte til at reducere deres Hurtighed. Omkostningerne ved hele Foretagendet anslaaes til 100,000 £. Blev denne Telegraphlinie sat i Forbindelse med en amerikansk Vandtelegraph af samme Længde, saa vilde London i faa Minuter kunne erholde electrisk Budskab fra Californien, ved det stille Hav. Og det kunde da ikke vare længe, før man vilde tænke paa en Telegraph om Jordflugten.

En Mr. Reynolds i Ny-York foreslaaer, efter Lond. News 11te Octbr. 1851, at tilvejebringe en submarin telegraphisk Forbindelse over Atlanterhavet med en Sum af 3,000,000 Dollars. Af Linien mellem Cap Canso ovenfor Halifax paa den amerikanske Kyst og det nærmeste Punkt i Irland i Nærheden af Galway gaaer omtrent 1600 Qvartmiil langs Ny-Foundlands Kyster, som jo strække sig indtil 160 Qvartmiil fra den irske Kyst, i en omtrentlig Dybde af 800 Fod. En Line af denne Længde, bestaaende af 4 Vire insuleret fuldkommen i Gutta-Percha, vilde kunne vare 100 Aar, da denne Masse er ufortærlig under Vand og er næsten ligesaa stærk som Jern. En saadan Line vilde veie omtrent 10,000 Tons og vilde udfordre omtrent 1500 Tons Jernankere.

Fr. Redacteur!

Da jeg nedskrev min Meddelelse om „Handels-Sømandens Underviisning og Prøve i Sverrig“, der findes aftrykt i Nyt Archiv for Søværnet 6te Bd. Pag 459 o. f., manglede mig Forordningen af 7de Mai 1842, da den ikke fandtes iblandt de Documenter, Overlæreren ved Navigationskolen i Stockholm havde havt den Godhed at overlade mig. Da denne Forordning, som angaaer „hvad der berettiger til at føre svensk Handelskib“, imidlertid er af stor Bigtighed for Sømanden, og muligen kunde komme i Betragtning ved Udarbejdelsen af det nye danske Lovforslag, har jeg forskaffet mig en Afskrift deraf, og skal tillade mig at anføre nogle af dens Bestemmelser:

Det vil erindres af min Meddelelse, at der i Sverrig findes 3 Klasser Styrmænd og Skibsførere, eller rettere, at der kan tildeles 3 forskellige Slags Patenter, nemlig: 1) som Styrmænd af anden Klasse, 2) som Styrmænd af første Klasse eller Skibsførere af anden Klasse, og 3) som Skibsførere af første Klasse.

Forordningen af 7de Mai 1842 deler Farvandene i tre Afdelinger, den første indefflutter Rysterne af Sverrig, Norge, Danmark og Finland; den anden — alle europæiske Havne, saavel som Havnene i andre Verdensdele indenfor Gibraltarstrædet, og den tredie — Havnene i alle Verdensdele. For Tilladelse til at føre Kib i den første Afdeling, udfordres intet Beviis for aflagt Examen, — i den anden, idetmindste Beviis som Skibsfører af anden Klasse (følgelig Kiendskab til Søuhret og Længdens Beregning), og endelig i den tredie, Beviis som Skibsfører af første Klasse. For Styrmændene gælder, ifølge Forordningens § 5, samme Regel.

Overtrædes denne Forordning, uden at Nødvendigheden ved Skibsførerens Sygdom eller Andet byder det, skal den Paagældende bøde fra 200—500 Rigsdaler Banco, med mindre han, in-

den 2 Maaneder efter at have tjent over sin Berettigelse, bestaaer den tilbørlige Examen. (Parentets Fortabelse omtales ikke).

Endvidere er det, ved Forordning af 1ste Marts 1841 § 5, befalet, at intet svensk Fartoi maa forsynes med Sjömansrulle, med mindre 1) Føreren og Styrmanden ere svenske Undersaatter, 2) mindst tre Fjerdedeel af Besætningen indfødte svenske eller norske Mænd, og 3) Føreren, i Overeensstemmelse med de gældende Forordninger, er berettiget til at føre Skibet til det opgivne Bestemmelsessted". Til denne Berettigelse hører, foruden Examen's-Patentet, ifølge Forordningen af 3die Juli 1816, nærmere forklaret og stadfæstet ved Forordningen af 20de December 1843, at Føreren skal have svensk Borgerret, eller være Officier eller Underofficier ved den Kongelige Flaade.

Deres

J. C. Tuxen.

Endnu et Par Ord om Skibsfører-Examen i den svenske Handelsmarine.

S dette Tidsskrifts 6te Bind Pag. 458 og følgende har Herr Prem.-Lieut. Jean Tuxen, efter nylig paa en Reise i Sverrig, at have havt Leilighed til paa Stedet selv at giøre sig bekendt med Organisationen af den svenske Handels-Sømands Underviisning og Prøve, meddeelt en kort, men interessant Fremstilling deraf.

Skipper- og Styrmands-Examen i Sverrig er nemlig paa-buden i Overeensstemmelse med:

„Svensk Förfatnings-Samling, 1841, Nr. 14, Kongl. Majeståts Reglement for de Navigations-skolar, som på allmän bekostnad komme at inrättas“, og

„Svensk Förfatnings-Samling, 1842, Nr. 12, Kongl. Majeståts nödige Förordning angående behörigheten att föra befal i svensk handels fartyg“.

Hvad man imidlertid savner i Herr Premierlieutenant Tuxens Fremstilling, er de med de forskjellige Glasfer af Skibsfører-Patenter og Dygtighedsgrader forbundne Nødtigheder, ligesom ogsaa de med de lavere Dygtighedsgrader følgende Indskrænkninger for Skibsførerne, samt de ved Overtrædelse af disse Indskrænkninger eller Begrænsninger resulterende Uleiligheder.

Min Opmærksomhed er nemlig, allerede for nogle Aar tilbage, — af en Skibscapitain fra Stockholm, som fører en større Handelsbrig for et af de anseeligere Huse dersteds, og paa hvis Ære og Troværdighed jeg har al Grund til at kunne stole, — bleven henledet paa, at i Sverrig gives to Hovedclasser af Skibsførere i Handelsmarinen, nemlig saadanne som underkaste sig den fuldstændige Længde og Brede-Examen, hvorefter de, saafremt de bestaae, meddeles et Patent af 1ste Klasse. Paa dette Document findes en Afbildning af begge Hemisphærer, og en, med et saadant Dygtighedsbeviis

forsynet Skibsfører, har Rettighed til at føre sit Skib til hvilken som helst Verdensdeel. Den Skibsfører derimod, som kun underkaster sig og bestaaer alene i den saakaldte Brede-Examen i udvidet Forstand med hvad endvidere fordres i de forskjellige Videnskabssag, bliver kun meddeelt et Dygtighedsbeviis af 2den Grad ved et Patent af 2den Klasse, og paa dette Document findes kun afbildet den ene Hemisphære, nemlig den med Europa ic. En saadan Skibsfører af anden Klasse tør ikke, med det Skib han fører, contrahere en Fragt, som udfordrer en Seilads udenfor Europa eller de i Patentet nærmere angivne Grændser; overtræder han denne Bestemmelse, har han at betale, første Gang han riltales herfor, en Mulet af mindst 500 Rdlr. Rigsgjæld og anden Gang risquerer han Patentets Fortabelse.

At man her i Danmark af vore Skibsførere og Styrmand kun fordrer Brede-Examen for Patentens Meddelelse, og at man ikke her, ligesom i Sverrig for flere Aar tilbage, har paabuden Længde og Brede-Examen*) for Skibsførere, som betroes større Skibe paa længere Reiser, er Noget der har forundret alle Sagkyndige, saavel af fremmede Nationer som af Landsmænd med hvilke jeg herom har haft Leilighed at samtale.

L. Urban-Jürgensen.

*) See ogsaa d. Tidsskr. 7de Bd. Side 10 og følgende, hvad i saa Henseende angaaer England.

Efterretninger for Søfarende.

Forandring af Sømærket for Yderenden af Slagens Rev.

Ifølge Ordre fra Marineministeriet, vil den, for Yderenden af Slagens Rev, udlagte Bager med Ballen paa Toppen, i Løbet af indeværende Sommer blive ombyttet med en stor rød- og sort-stribet Jernspidstønde med rød Stage og rødmalet Ballon paa Toppen.

Hvilket herved bekiendtgøres til Efterretning for Bedkommende.

(Fyr- og Bagerinspektionen, den 16de April 1852.)

Dovor. Nye Slodssignaler.

Ifølge Bekiendtgørelse fra Havnemesteren i Dovor af 11te September, vil, fra 1ste Januar dette Aar, istedetfor de tidligere Slodssignaler, blive anvendt følgende:

1) Ved en Vanddybde fra 7 til 10 Fod til Flod- og Ebbetid (efter Maalet ved Nord-Pieren), Dagsignal: et rødt Flag med en sort Kugle under, paa den sædvanlige Flagstang paa Syd-Pieren; Natsignal: et lille lavt rødt Fyr paa Nord-Pieren og et lignende paa det yderste Hjørne af Syd-Pieren;

2) Ved 10—13 Fods Vanddybde (efter ovennævnte Maal), Dagsignal: et rødt Flag paa samme Flagstang; Natsignal: de nu brugelige Lys, nemlig 2 store røde Fyr paa Signallængerne paa Syd-Pieren og det nævnte lille lave røde Fyr paa Nord-Pieren;

3) Ved 13 Fods Vanddybde og derover (efter ovennævnte Maal), Dagsignal: et rødt Flag med en sort Kugle over, paa nævnte Flagstang; Natsignal: de ovennævnte Fyr.

Endvidere vil et grønt Fyr, hvilket kaster sine Straaler til Havnemundingen, blive viist ved Nattetide fra Klokketaarnet i den indvendige Deel af Havnen, og oplyse Strækningen midt imellem Pierene.

Ved en Dybde mellem 7 Fod til Ebbe- og 7 Fod til Flodtid bliver i Almindelighed intet Signal gjort for Skibene, og naar, til andre Tider, Havnen er utilgængelig for Skibe, saa vil, om Dagen, Flaget være nedtaget, og, om Natten, Fyret eller Fyrene paa Syd-Pier udslykkede, og Skibene kunne da først indløbe, naar enten Flaget igien bliver heist eller Fyret antændt.

Engelske Regierings-Bestemmelser sigtende til at forhindre Sammenstød mellem Dampskibe indbyrdes og mellem Dampskibe og andre Skibe.

(Naut. Mag. Novbr. 1851.)

Ved Admiralitets-Ordre af Juni 1848, hvorved gaves Forskrifter om at vise Lanterner,*) bestemtes tillige, at Dampskibsførere, der undlod Jagttagelsen af disse Forholdsregler, skulde bøde indtil 20 £ for hver Nat, de gjorde sig skyldige i sliig Forsømmelse, og Eierne af sliige Dampskibe, hvor de befalede Lanterner ikke bleve viste, skulde ikke kunne gjøre Fordring paa noget Slags Godtgørelse eller Erstatning for den Skade der maatte være Følge af at noget andet Skib løb uklar af dem om Natten, ligesom ogsaa, at enhver Skade paa Person eller Eiendom, foranlediget derved, skulde ved Domstolene, hvor det Mødsatte ikke kunde bevise, ansees at være afstedkommen ved en sliig Dampskibsførers forsættelige Forsømmelse, og det i civil som criminel Henseende.

Floden Themsen ovenfor Yantlet Creek var undtagen fra disse Bestemmelser.

Med Hensyn til den ligesledes i 1848 fastsatte Bestemmelse,

*) Efr. d. Tidsskr. 3die Bd. Pag. 309,

at to Dampskibe, hvis forlængede Courslinier vilde skære hinanden, skulde passere hinanden paa Bagbord Side, *) indeholde de i sidste Sessiontagne Bestemmelser, at træde i Kraft fra 1ste Januar 1852, at Strøm og Skibets Stilling, under slige Omstændigheder bør tages behørigt i Betragtning med Hensyn til Farer i Canalen, og, hvad Seilskibe angår, med Hensyn til at kunne holde Skibet under Commando, og at Føreren af hvert Dampskib, der gaaer paa et Revir eller snever Canal, skal holde sig saa meget muligt paa den Side af Farvandet eller Midtløbet som ligger paa Skibets Styrbordside. Forsømmer nogen Dampskibsfører dette, skal han bøde indtil 50 £.

Nyt Fyr ved Youghal.

Efter Bekendtgørelse fra Ballast-Office i Dublin af 27de Novbr. 1851, er opbygget et Fyrtaarn paa Vestsiden af Indløbet til Havnen Youghal, i Grevskabet Cork, hvis Fyr vilde blive tændt regelmæssig fra 1ste Februar 1852. Følgende er den af Fyrinspecteur Halpin givne nærmere Beskrivelse.

Fyrtaarnet ved Havnen Youghal ligger paa Vestsiden af Indløbet, indenfor Mundingen, paa $51^{\circ} 56' 34''$ N. Brede, $7^{\circ} 50' 33''$ vestlig Længde, i følgende Peiling:

*) Efterdi nemlig den vedtagne Regel for Seilskibe er, at de, der have Medvind, skulle gaae af Veien *) for dem der gaae bi de Vind; — at, naar begge Skibe ere ved Vinden, Skibet med Styrbords Palse skal holde Kios bi de Vind, og det med Bagbords Palse holde af, og saaledes begge passere hinanden paa Bagbords Side; at, naar begge Skibe seile rumskuds eller plat, og mødes, skulle de begge passere hinanden paa Bagbord-Side, hvisaarsag Roret maa lægges bagbord; og Dampskibe kunne være at betragte som Skibe der seile med gunstig Vind og bør gaae af Veien for Seilskibe bi de Vind paa begge Sider.

*) Undgaae Bougen og gaae agten om det skarpt brasede Skib. Medens det er det andet Skibs Pligt at holde sin Cours uforandret.

Fra Black-Rocks (Østspidsen) N. D. $\frac{3}{4}$ D. Dist. $2\frac{3}{8}$ Naut. Miles

Fra Capel (eller Cable) Is-

land (Østspidsen) N. D. t. N. — $3\frac{5}{8}$ —

Fra Bar-Rocks (S. B.,

Spidsen) N. t. D. $\frac{1}{2}$ D. — $1\frac{1}{2}$ —

Fra Black-Ball Nebble (N. D.,

Spidsen) N. t. B. $\frac{3}{4}$ B. — $1\frac{1}{2}$ —

Fra Black-Ball-Head. . . . N. B. $\frac{1}{4}$ B. — $\frac{7}{8}$ —

Fra Ferry Point S. B. $\frac{3}{4}$ S. — $\frac{3}{4}$ —

Lanternen er 78 Fod over Havfladen ved Høivande. Fyret bliver et klart fast Fyr, aabent mod Havnen og tilføes mod S. B. t. S., og i klart Veir synligt i en Afstand af 2 Leagues.

Taarnet er rundt og malet med lys Steenfarve. Samtlige Peilinger ere pr. Compas. Mæsv. $27^{\circ} 50'$ B. — Capel-Island, paa Vestsiden af Bugten ved Youghal, i D. $\frac{1}{2}$ N., Dist. 6 Miles fra Blinkfyret paa Ballycotton-Island og i B. $\frac{1}{2}$ S., Dist. 12 Miles fra det intermitterende Fyr paa Mine Head.

(Naut. Mag. Januar 1852.)

Tønderne paa Corton-Sand.

Ifølge Bekendtgjørelse fra Trinity-House af 30te October har Sandryggen indenfor Corton-Sand ved Middle-Corton-Bøie flyttet sig omtrent $\frac{1}{4}$ Mile i nordlig Retning, og er der kun 3 Favnes Dybde paa den ved Lavvande. Som Følge deraf ere Middle-Corton og Vest-Corton Bøiers Stilling bleven forandret saaledes:

Middle-Corton Bøie er placeret udenfor Manden af Sandryggen paa 5 Favnes Dybde ved Lavvande med følgende Peilinger:

Storstenen paa Gas-Bygningen i Lowestoff, i Berøring med

Vestsiden af det lave Fyrtaarn, . . . S. B. $\frac{1}{2}$ S.

Det høie Fyrtaarn ved Lowestoff . . . S. B.

Corton Kirke N. B. til B.

Den sydvestlige Corton-Bøie S. $\frac{1}{2}$ D.

Vest-Corton=Boie er flyttet til midt mellem Middle=Corton= og N. B.=Corton=Boie, og ligger paa 6 Favnes Dybde ved Lavvande, under følgende Peilinger:

Corton=Mølle, i Berørelse med den sydlige Ende af en Trægruppe, N. t. S. $\frac{3}{4}$ S.

Nelsons Monument mellem to „Muhlen=

Towers“ vestlig for Yarmouth . . . N. t. B.

Det høie Fyrtaarn ved Lowestoff . . . S. B. $\frac{1}{2}$ S.

St. Nicholas Gat=Fyrstib N. t. D. $\frac{3}{4}$ D.

Middle=Corton=Boie S. N. t. S.

N. B.=Corton=Boie N. t. D. $\frac{1}{4}$ D.

(Fb. og St. Id. Nr. 276, 1851.)

Grunden Bunt=Head i Gull=Strømmen.

Trinity House har under 28de Octbr. 1851 bekiendtgjort, at, da Grunden Bunt=Head har udvidet sig mod Sydvest, den dervedværende Boie er flyttet circa 2 Kabellængder i hiin Retning, og ligger nu paa 4 Favnes Dybde ved Lavvande under følgende Compaspeilinger:

St. Georgskirken i Ramsgate, overreet med

East-Pier=Head, N. $\frac{1}{4}$ D.

Waldershare Tower overreet med Spidsen

af Taarnet paa et nyt Kapel i Deal.

Gull=Strøm=Fyrstib N. D. t. N.

South=Brake=Boie N. N. $\frac{3}{4}$ B.

NB. De Sejfarende gøres opmærksom paa, at det seilbare Farvand er blevet meget forsnævret ved ovennævnte Udvidelse af Grunden.

(Fb. Id. Nr. 285, 1851.)

Dartmouth Castle fyr (Devon)

tændtes den 1ste October 1851; er et mørkerødt, fast fyr, og kan saaledes ikke forveksles med Start fyr, der er ombreiende og hvidt.

(Naut. Mag. Nov. 1851.)

„Skulde et Fyrstib blive drevet fra sin Station, har Fø-
ren at tage i Betragtning, om det er drevet en saadan Strækning
eller i saadan Retning, at det kan blive farligt for Skibsfarten at
det viser sine Fyr. Er Saadant ikke Tilfældet, blive Syrene
og Ruglerne at vise paa den sædvanlige Maade; men skulde Fyr-
stibet derimod være drevet saaledes, at det ikke kan være til nogen
Nytte som Veiledning for Skiladsen, skulde de sædvanlige Fyr og
Rugler i saa Tilfælde ophøre, og to røde Fyr sættes istedet,
det ene paa Enden af Devisbjelken forude, det andet fra et Sep-
ter ved Siden af Flagstangen, og et rødt Blinkfyr vises hvert
Qvarteer hele Natten.

Fremdeles anordnet:

Naar Skibe observeres fra et Fyrstib at være i Nød eller
at begjære Hjælp, da skal, om Dagen, to Kanonstød affyres om-
bord paa saadant et Fyrstib, med et Mellemrum af 5 Minuter,
og dette gientages hver halve Time, indtil det observeres at Hjælp
nærmer sig.

Og, om Natten, skal ligeledes to Kanonstød affyres om-
bord paa Fyrstibet med lignende Mellemrum, hvert efterfulgt af
en hvid Raket, der fastes i Retning af det Skib der der er stædt i Nød,
og disse Signaler blive at gientage, indtil den forlangte Hjælp er ble-
ven ydet.

**Den irske Banke (Eijerlandsche Gronden, the Irish Bank) ud-
for N. D.-Kysten af Texel.**

Denne Deel af Nordsjøens Kyster, der maaskee er den far-
ligste paa dette særdeles befarede Hav, er aldeles ikke nviagtigt af-
lagt paa noget Kaart. „I alle de Kaart“, saaledes ytrer J. Swart
i Naut. Mag. Decbr. 1851 d. d. Amsterdam d. 17de Juli 1851,
„jeg har truffet, vises N. D.-Kysten af Den Texel fri for Fare,
med Undtagelse af en lille Banke tæt inde ved Land; men der fin-
des dog endeel Grunde, der, efter Texel-Indbyggernes Mening,
skulle være nok saa farlige som Gaaks udfor denne Nes Gat.
med Undtagelse af en lille Banke tæt inde ved Land; men der fin-

des dog endeel Grunde, der, efter Terel-Indbyggernes Mening, skulle være nok saa farlige som Saaaks udfor denne Des Gat. Disse Grunde kaldes Eijerlandsche Gronden (the Grish Banks), beliggende N. V. fra Nordpynten af Eijerland eller Horn paa Terel, og strække sig 4 Dvm. tilføes og derfra i en sydvestlig Retning lidt N. for Landsbyen de Roog paa Nord-Terel. Den nordøstlige Deel bliver tør ved Lavvande, og er kiendt under Navn af Jan Mansplaat.

Denne Eijerlandske Grund er angivet i Swarts Kaart over Zuiderzeen, udgivet af Van Keulen i 1851, ligeledes i hans nyeste Kaart over den sydlige Deel af de Noordzee og i hans General-kaart over Noordjeen.

De iøvrigt correcte hollandske Marinedepartementss-Kaart over Strækningen fra Blankenburg til Hool of Holland sydester og fra Calandsog til Den Varkum mod Nord, have ikke heller denne Grish Bank. *)

(Naut. Mag. Decbr. 1851.)

Cap Sinisterre.

Det hvitliggende Finisterre holdes ialmindelighed for det vestligste Punkt af Europa, men af Sømænd, der ere vel bekiendte med denne Kyst, og ligeledes af nogle Hydrographer, antages det lavereiggende Torrinana for det vestligste Punkt.

I Norie's Epitome, saavel som i Purdys „Memoirs of the North Atlantic" er Torrinana sat næsten 1 Dvartmil B. for Finisterre. Naper giver begge Steder samme Længde, og sætter derhos Finisterre 4 Dvm. meer vestlig end hine fornævnte Autoriteter.

Den angivne mindste Bredeforskiel sætter Torrinana 8 Dv. Mil N. for Finisterre.

I Naut. Mag. for Septbr. 1840 ytrer en erfaren Dampstibsfører iblandt „Observations on Steam Navigation to Spain and Portugal": naar man forlader Lizard, vil en S. V.-lig Cours i Regelen bringe et Dampstib netop klar af Cap Torrinana, som

*) Disse Grunde ere nu indførte i det danske „Søkaart Archivs" Nordso-Kaart.
11 dg.

man stedse burde tage Hensyn til, som den sydvestligste Punt af den biscoyiske Bugt, og hvor et Fyr vilde være aldeles nødvendigt og ikke paa Cap Finisterre.

(Naut. Mag. Decbr. 1851.)

Nye Fyr i Bugten ved Etaples (Departementet Pas de Calais.)

Fra 1ste Januar 1852 er der bleven tændt et hvidt fast Fyr paa Spidsen af de to fornylig opbyggede Tårne paa den venstre Bred af Canches Munding (i Etaples-Bugten), og vil blive holdt brændende hele Natten. Disse to Tårne ligge N. og S. for hinanden i 350 Metres Afstand, saaledes at Fyrene ikke i Synsfredsen flyde sammen og i enhver Afstand sees som een Gruppe. Den geographiske Beliggenhed er følgende: det sydlige Tårn ligger paa $50^{\circ} 31' 25''$ N. Br. $0^{\circ} 44' 40''$ B. Lgd.; det nordlige er, som anført, bygget 350 Metres derfra. Hviden er 52 Metres over Jorden og 53 Metres over Havfladen, og Fyrene ville være synlige i 20 Miles Afstand. — De to smaa Fyr ved Tonquet, der ligge lidt nordlig for de ovennævnte Fyrtaarne, aflæsses til samme Tid.

(Fb. Bd. Nr. 291, 1851.)

Nyt Fyr paa Gaedic.

Paa Den Gaedic, S. S. D. for Bugten ved Quiberon, er antændt et fast hvidt Fyr, istedetfor det hidtilværende, og som vil blive holdt brændende hele Natten medens det er mørkt. Det befinder sig paa $47^{\circ} 20' 35''$ N. Br., $5^{\circ} 12' 7''$ B. Lgd.; er 12 Metres over Jorden og 26 Metres over Havfladen, samt synlig i 12 Miles Afstand.

(Fb. Bd. Nr. 285, 1851.)

Baker i Sundybugten.

Ifølge „St. John Courier“ er der paa flere Landspidser paa New Brunswick Siden af Bugten oprettet Baker, nemlig:

Paa Halfway-Point, circa 8 Miles fra Patridge Island, imellem Negro-Head og Musquash-Head, en Baale med en hvid ho-

horizontal circa 5 Fod bred Stribe, synlig paa 40 Fods Afstand;

Split-Rock, ved Musquash-Head, er betegnet ved 7 hvide Rugler, hvoraf 6 ved klart Veir tydelig kunne sees i 10—12 Miles Afstand;

Paa den indre Musquash-Rock, vestlig for Split Rock, en, med hvid Verticalstribe forsynet Bæke, der, naar man kommer vesterfra, bliver synlig med to af Ruglerne paa Split-Rock; kommer man derimod op ad Bugten, saa vil samtlige Rugler paa Split-Rock være synlige, naar man har tabt Striben af Syne;

Paa Gooseberry-Island-Bæke er anbragt Bogstaverne „G. I.“, og Toppen er malet hvid. Sidstnævnte er synlig fra S. B. i nogen Afstand. Bogstaverne derimod kunne kun sees, naar Den peiler N.

Nyt Fyr i Bugten ved Boston.

Efter Beretning fra Boston, vilde der, paa det gamle Fyrtaarn ved Scituate, d. 1ste Octbr. 1851 atter blive tændt et Fyr, men denne Gang et enkelt rødt Fyr af 1ste Klasse. Man frygtede nemlig for at det lille Fyrskib ved Minots Ledge*) ikke skulde kunne holde sig ved sin Fortvining om Vinteren.

(Boston Post, Septbr.; Naut. Mag. Nov. 1851.)

Sable Island.

I Naut. Mag. for Novbr. 1851 gøres opmærksom paa de forskiellige Angivelser af Sable Islands Beliggenhed, nemlig:

i J. B. Nories Epitome,

Ostenden: $43^{\circ} 59' N.$ Br., $59^{\circ} 44' W.$ Lgd.

Vestenden: $43^{\circ} 56\frac{1}{2}'$ — $60^{\circ} 9\frac{1}{2}'$ — **)

*) Cfr. d. Bdstr. 6te Bind Pag. 328.

**) Efter de senest af den engelske Marine-Capt. Bayfield anstillede Observationer (cfr. Naut. Mag. Marts 1852) er Dens Beliggenhed befunden at være:

Blunts Kaart,

Østenden: 43° 59' N. Br., 59° 48' B. Lgd.

Vestenden: 43 57 — 60 14 —

Blachfords Kaart,

Østenden: 44° 5' N. Br., 60° 3' B. Lgd.

Vestenden: 44 2 — 60 31 —

Rev ved Clipperton.

En engelsk Coffardi-Capitain har i August 1851 observeret Lagun=Coralrev ved Clipperton (under 16° 16' N. Br. og 109° 20' B. Lgd.**) der strakte sig 6 Qvartmiil vesterefter.

(New-York Shipping & Commercial List;
Naut. Mag. Novbr. 1851.)

	N. Br.	B. Lgd.
Den vestlige Flagstang ved den for-		
nemste Colonie	43° 56' 82";	60° 3' 19"
Vestpynten af Grassy Sandhills .	43 56 52 ;	60 9 00
Nordostpynten af samme	43 59 05 ;	59 46 0,15

Efter Halifax Tabeller er Bærstet antaget at ligge under 63° 35' 19.5" B. Lgd. Bredden er maaskee 10" for meget nordlig, men det er af ingen Betydning for Søfarende.

Det bemærkes, at den væsentligste Forskiel mellem denne Positionsangivelse og Admiral Sir Chartes Ogles Officerers fra 1828, den ældste nogenlunde nøagtige Angivelse man har, er imellem Positionen af Vestpynten af Grassy Sandhills, der her angives 2° 18' længere østlig fra Halifax Bærsts Observatorium, hvilket kan tyde paa en aarlig Formindskelse i Længden af Den af 0.1 Lgd. eller 73 Favne i de 23 Aar fra 1828 til 1851, og bekræfter Capt. Derby's og Mr. McKenna's, den forrige og nærværende Overcolonibefyrers, Angivelse om, at der stadig fylles bort af Dens Bestende.

**) Cfr. d. Tidsskr. 6te Bind Pag. 330.

Barren ved Rio Grande del Sud.

Skibet Irene havde paa denne Barre 15 Fod Vand, da det den 2den September seilede ind i Havnen, og da det den 12te Octbr. seilede ud, havde det mindst 17 Fod Vand. Capitain Downward giver følgende Underretning:

Det nye Fyrtaarn var fremmet i sin Bygning saameget, at Underlaget var færdigt og Grundstenen paa sit Sted. Det staaer fra det gamle Fyrtaarn i misvisende N. 23° W., 270 Fod, og vil blive 69 Fod høit. Fra næste 1ste Januar vil der fra dette Taarn vises et omdreieude Fyr af første Klasse. Naar man kommer over Barren, har man det nye Fyrtaarn midt paa Blokhuset ved Fortet eller paa den østligste Bygning; og dette er et godt Mærke til at gaae over Barren, saalænge denne blive uforandret. Det ene Fyrtaarn kan ikke forveksles med det andet om Dagen, fordi det nye Fyrtaarn er 33 Fod høiere end det gamle. Vindene rotere almindeligviis om ad S. D., og dersom man paa Indgaaende har Vinden N. D., og denne da skager om til N. N. D. og N. naar man er ved Barren, saa er det ikke tilraadeligt at søge Luven ved at krydse, men derimod at søge sønden for Barren; Vinden vil da efter al Almelighed hurtigen skage om til N. W. og S. W., og man vil da have en god Høide til at passere Barren paa det Dybeste.

Følgende Skibe forlode Rio Grande den 27de September: „Caroline“ og „Regulator“, der vare bestemte til Birkenhead og begge stødte paa Barren; „Zebra“, bestemt til Cork eller Falmouth, og „Eliza Frances“, der strandede paa Barren, men Mandskabet frelstes.

(Naut. Mag. Jan. 1852.)

„The Screw-Fleet of the Navy”.

Bed Høfsted, Capitain i den engelske Marine. London 1850.

(Indsendt.)

(Medfølgende Uddrag af ovennævnte Værk tilstilles til Afbenyttelse for Archivet, som formeentlig af Interesse for Dieblillet.)

De Fordelse man tilsigtede ved at anbringe Skruen paa Krigsdampskibet vare følgende: 1) Man vilde giengive Skibet det fulde Lag Kanoner, der i Krigsbrug havde viist sig som det Hensigtsmæssigste; 2) Man vilde sikre Skibet den fulde Anvendelse af Dampen i Tilfælde af Kamp, hvad enten paa nært eller langt Hold, ved at sikre Maskineriet ligesaameget som selve Krudmagazinet. I oeconomisk Henseende vilde man, at al almindelig Tjeneste ene skulde besørges under Seil, imedens disses Virkning, i særegne Tilfælde, skulde kunne fremmes ved Dampkraften og man desuden, i Undtagelsetilfælde, kunde have et Dampskib med fuld Kraft. I Tilfælde af Uheld med Maskineriet eller Mangel paa Brændsel, vilde man saaledes dog have et Seilkrigsskib. Ogsaa med Hensyn til Øvelse i praktisk Sømandskab vilde et saadant Skib være heldigt og desuden være frit for mange af Manglerne ved et Hjul-dampskib. Noget Forøgelse i Fart ventede man imidlertid kun at opnaae ved Skruens Anvendelse, forsaavidt at Skibets bedre Form maaskee kunde bidrage noget dertil, eftersom Constructeuren nu ikke behøvede at fremkalde saa stor Bæring for og agter for det være Skyts, som havde været anbragt paa Hjuldampskibet, og en Tabel viser da ogsaa, at Skrueskibet Mattler med fuld Last havde 12.5 pCt. større Fart end 15 armerede Hjuldampskibe, ogsaa med fuld Last, i en Prøve ved Woolwich, og at Resultatet af denne Prøve

er bekræftet i Seen ved en Prøve imellem Rattler og 3 Hjul-dampskibe.

Skrueskibets vigtigste Fordeel fremfor Seilskibet ligger imidlertid i dets Armering med fulde Lag, idet man ogsaa blev af med en uhyre Bovenvægt og blev fri for Hjulene paa Siderne. Efter mange Vanskeligheder lykkedes det at anbringe Maskineriet saa lavt, at det kom under Vandlinien; Skibets Stivhed blev der ved forøget, og dets Dygtighed som Krigsskib fik derved et betydeligt Opving. Denne Fuldkommenhed er opnaaet af de Contrabenter, hvem den engelske Regiering havde paataget sig at sikre mod de under Løsningen fremkomne Vanskeligheder og Udgifter, og de 9 første Maskinfabrikanter have udført de indgaaede Contracter, hver paa sin Maade.

I Henseende til Seilegenskaber har man ved Skruen opnaaet at faae Dampskibet til idetmindste at følge med de mindre velseilende Seilskibe, og da man nu kan optage Skruen giennem en Brønd, foraarjages der ved et saadant Dampskib med fuld Kraft aldeles ingen Standsning naar Seilene alene benyttes. Baade i Henseende til Kraft og Oeconomi har man saaledes ved Skruen virkeliggjort de store Fordele, man fra Begyndelsen havde sat sig som Formaal; men mange Vanskeligheder ere imidlertid endnu at overvinde.

Paa et saadant Skruedampskibs ryddelige Dæk har man faaet den bedste Anvendelse for Bombekanonen, thi ved Bistand med Roret vil denne her kunne faae en langt større Skydevinkel, og saaledes være fortrinlig skikket naar man jager, uden at man derfor behøver at undvære den som Sidekanon. Kan man saaledes paa en Skruefregat give øverste Dælskanon samme Varningsfrihed som en Kanon paa Batteriet, da vil en saadan Fregat have mange Fordele i Kamp med Seilskibe. Paa de engelske Skruefregatter „Terma-gent“ og „Dauntless“ er det saaledes bleven muligt at modtage et fuldt Lag Kanoner; men, da dette udfordrede større Mandskab, og Riedlerne, paa Grund af den ringere Høide, maatte have større Længde, saa blev der imidlertid kun Plads til en ringere Kulbeholdning. I Corvetterne har man derimod ikke været saa heldig med

Hensyn til Armeringen, og man generes der næsten ligesaa meget af de store Luger, som i Hjulskibene af Hjulene; desuden synes det som om man der har villet forøge Farten paa Armeringens Bæstning. Maskinen er i disse Skibe vel bragt under Vandlinien, men det fulde Lag af Kanoner paa Dækket har man endnu ikke kunnet opnaae. — I en Anmærkning tilføies, at der siden har været foretaget store Fremskridt i Skruerorbetteres Armering, men at dog endnu ingen af disse har et Batteri der svarer til Skibenes Størrelse og Kostihrhed.

Fordelen ved Skruedampskibene er afhængig af hvor oeconomiske de ere, og dette vil igjen beroe paa om de ere udstyrede som fulde Seilskibe. Skrueskibets nødvendige Form lægger imidlertid Udviklingen af dets Seilegenskaber mange Vanskeligheder iveien; thi ønskeligt var det at det kunde seile ligesaa godt som nogen Seilfregat, være istand til at følge en Eskadre til en fjern Station og der kunne gjøre Tjeneste som et Dampskib. Uagtet idelige Forsøg har man aldrig opnaaet at kunne gjøre Hjuldampskibene mere oekonomiske ved at forøge deres Seilegenskaber. Imellem disse og Skrueskibene bliver der derfor altid den Forskiel, at medens hine seile bedst uden Damp og dampe bedst uden Seil, undtagen naar Seilene bruges til at støtte Skibet, saa ville disse seile hurtigt med Skruen, og dampe hurtigt med Seilene. Erfaringen om Hjuldampskibets Seilegenskaber vil derfor altid blive slet anvendt paa et Skruedampskib, og Seilskibets Egenskaber maa være det man ved samme stræber efter. Skrueskibenes Form vil vel frembyde Vanskeligheder for Opnaaelsen af dette Formaal, men deres større Længde, deres store Vægtes Beliggenhed, og deres Dybgaende ere saa igjen Fordele for dem. Forskiellen i disse Skibes Dimensioner maa fordrø en Forskiel i Maaden at anbringe Skrueskibenes Seil. „Dauntless“, den bedste engelske Skruerfregat, har saaledes større Længde end den største Tredekker, omtrent samme Displacement som den største 50-Kanonsfregat, samme „største Brede“ som et 26-Kanonskib og samme Midtskibssection som en 36-Kanonsfregat. Vandets Modstand og Stivheden blive da de Mo-

menter hvorpaa Seilarealet maa baseres. Det er derfor rigtigst at sammenligne Skrueskibet med de ovennævnte Seilskibe, og det viser sig da, at man i 36-Kanonsfregatten har et Skib hvis Seilegenskaber man maatte ønske at erholde og som ydermere har omtrent samme Armering, lige stor Besætning og samme Midtskibssection. Tager man derfor Forholdet mellem Seilsfregattens Seilareal og dens Midtskibssection og lader Erfaringen vise et passende Tillæg for Skrueskibets større Drægtighed, saa vil man erholde Seilarealet for Skrueskibet. Dette Tillæg er for „Dauntless“, der er 538 Tons drægtigere end en 36-Kanonsfregat, ansat til 1000 Kvadratsod. Skibets ringe Brede i Forhold til Seilsfregattens er da igjen en betydelig Vanskelighed ved Bestemmelsen af Seilarealet. Krængningsbønnen af de Seil, der ere bestemte som tilstrækkelige i Forhold til den direkte Modstand og Deplacementet, maa derfor i Skrueskibene kunne ordnes i Forhold til Stivhedsmomentet, hvilket er beregnet efter Cuberne af den øverste Bandalinies Ordinater, saaledes at disse to Momenter staae i samme Forhold til hinanden ombord i disse Skibe, som ombord i de Seilskibe, hvis Egenskaber man helst vil at Skrueskibene skulle besidde. Seilcentret skulde have en lav Beliggenhed og Seilenes Form derfor forandres, saa at Krængningsmomentet derved reduceredes saameget at den ringe Brede ikke forarsagede mindre Stivhed, altid dog saaledes at der blev et saa stort Seilareal som den nødvendige Fart udkrævede. Skrueskibet maatte da have et forholdsvis lige saa stort Seilareal som en 36-Kanonsfregat.

I Henseende til Tiltaklingen, maa Skrueskibet uden altfor stort Arbejde kunne overgaae fra et Seilskib til et Dampskib og kunne stryge Fæstestænger og Underræer; dog vil dette da fremkalde en Exerçits, der i den Udstrækning endnu er ukendt. Ved at Seilcentret bliver placeret lavt vil man imidlertid faae en lettere Rejsning tilveirs, og Strygningen vil da kunne foregaae lettere.

Da Kulbeholdningen ombord i et Skrueskib ikke kan være stor, er det saameget nødvendigere at Skibet ikke altid behøver at tage Dampen tilhjælp for at kunne følge med et Seilskib og at

det derfor maa kunne seile med dette. I Undtagelsestilfælde vil Kulbeholdningen være stor nok til at foretage en enkelt længere Reise med stor Hurtighed, idet Vinden sjelden vil være saa ugunstig den hele Tid at man ikke kan benytte den noget.

Maskinfabrikanterne have nu gjort deres Yderste for at fuld-
stændiggjøre Maskinen og for at forhindre at Skruen skal kunne bevirke nogen Standsning naar Skibet er under Seil; men Prøver i aaben Sø staae endnn tilbage for at Opgaven med disse Skibe skal være løst.

Det er saaledes endnu ikke afgjort, om direktvirkende Maskiner, eller Maskiner med Drev, ere de hensigtsmæssigste, saavel som om Seilkraften skal være Hovedtingen og Dampen kun Bitingen i et Skruedampstib. I allerede byggede Seilskibe har man saaledes anvendt Hjælpekrue, medens man dog troede at have erfaret at Seilene aldrig kunde drive et Skib hurtigere frem end at jo Skruen ved sin Omdreining kunde faae Modstand i Vandet at indvirke paa; hvilken Erfaring ikke var stadfæstet ved Skovshjulene. Et Skrueskibs Seilevne ansees da som Hovedegenskaben og Skruen enten med fuld Kraft eller som Hjælpekrue kun til at bruge i Undtagelsestilfælde. De engelske Skrueregatter „Amphion“ og „Arrogant“ ere fulde Seilskibe med en Hjælpekrue, og Seilkraftens Tilstedeværelse i sin Heelhed er der den første Betingelse for Skibet med Hjælpekrue. Jo mere Seilevnen fremmes, desto mere spares paa Dampen. Et Skib, med Hjælpekrue ansees ikke at kunne redde sig uden Hjælp af et andet Dampstib med fuld Kraft, med mindre det kan giøre en 8 Miles Fart. Skrueskibet „Ajax“ kunde ikke komme ud af Portsmouth Havn formedelst Strømmen og en stærk Brise, uagtet det løb med en 5.8 Miles Fart. I velformede Skibe ansees 1 Hestekraft til hver 8 Tons for at være tilstrækkelig til Hjælpekruen, medens 1 Hestekraft til hver $2\frac{1}{2}$ Tons maa tages for Skruen med fuld Kraft. I begge disse Slags Skibe ligger Maskineriet lavt, Kanonerne danne et fuldt Lag, Seilkraften er ligesstor for begge og Skruens Modstand mod Vandet, naar Skibet er under Seil alene, kan i begge Tilfælde tilintet-

gøres. Skrueskibet med fuld Kraft kan saaledes ansees at have faaet denne Forøgelse i Hestekraft som et Slags Reserve til at kunne udføre Tjenesten i Undtagelsestilfælde, og kun ved saadanne Skibe bliver det da nødvendigt at Rejsningen bliver saaledes indrettet, at Skibet med Lethed kan blive forandret fra Seilskib til Dampskib og omvendt. To Koffardiskibe med Hjælpestrue, 40 Heste eller 1 for hver 8 Tons, have i 1847 foretaget 89 Meiser mellem London og Holland, og have haft en Giennemsnitsfart af 8.25, hvilket stemmer med den Fart de vilde kunne gøre for Skruen alene. To andre Koffardiskibe 30 Heste, 1 for hver 9 Tons, have paa 86 Meiser tilbagelagt 35.432 engelske Mil med en Fart af 7.9. Havde de første 2 Koffardiskibe haft Maskiner paa 128 Heste og deraf kun anvendt 40, da vilde den uanvendte Kraft have frembragt større Bekostning og optaget et større Lastrum. Imidlertid vilde der dog i dette Tilfælde medgaae et ringere Kulforbrug for at opnaae den samme Giennemsnitsfart; thi Dampen kan mere oekonomisk udvikles med Expansion i Maskiner paa 128 Hestes Kraft, end den kan udvikles i Maskiner paa 40 Heste. Dette Princip anvendt paa Skrueregatter vil tale for at anbringe Skruer med fuld Kraft. Af Hjuldampskibe er der af to Skibe mellem Liverpool og Halifax i 1846 og 47 foretaget 41 Meiser med en Giennemsnitsfart af 9.16, medens i 1848 forskellige Hjuldampskibe mellem Southampton og Vestindien kun have haft en Giennemsnitsfart af 7.65. Det armerede Hjuldampskib „Terrible“ har haft en Giennemsnitsfart af 6.83 i tre Mar, men 40 pCt. af den gennemløbne Distance af 15731 engelske Mil har været tilbagelagt for Seilene alene. Sammenligner man nu disse Hjuldampskibe med de ovennævnte Skibe med Hjælpestruen, da have Skibene paa Halifax-Routen en Fordeel over Skruen af 11.03 pCt., — Skrueskibene en Fordeel over Skibene paa Vestindierouten af 7.81 pCt., og „Terrible“ staaer tilbage med 20.64 pCt. Skibet „Sir Robert Peel“ med Hjælpestrue har, paa en Reise fra Liverpool til Constantinopel og tilbage til London, haft en Fordeel over Terrible af 2.78 pCt. I Henseende til den tilbagelagte Dei for hver

Ton Kul der er forbrugt under Damp alene, da have de to førstnævnte Skibe med Hjælpestrue en Fordeel over Terrible af 538 pEt., medens Veien for hver Ton Kul baade med Seil og Damp beløber sig til 100 pEt. til Fordeel for Skrueskibene. Sammenlignede med velseilende Skonnerter, have Skrueskibene en Fordeel som 4 til 1.

Skibene med Hjælpestrue kunne imidlertid ikke benyttes til at bugseri svære Linieskibe i Ilden eller ud af Ilden, til at hjælpe dem ind mod Fæstninger, til at hjælpe dem naar de ere i Fare enten i Bataille eller i haardt Veir, eller til at hjælpe Transport-skibe i snevre Farvande; dertil udfordres Dampskibe med fuld Kraft. Paa Grund af Hjulenens reaktionaire Virkning paa Maskineriet i haardt Veir er det imidlertid ikke nødvendigt at Skrueskibene skulle have ligesaa megen Dampkraft som Hjulskibene; ja, hiin Virkning antages saa stor, at man f. Ex. vil kunne sætte 580 Hestes Kraft i Skrueskibene imod 800 i Huldampskibene. Det ansees derfor for en uholdbar Mening at Skruen ikke skulde være et nyttigt Middel anvendt med fuld Dampkraft.

Mod en Belønning fra Statskassen for hver tilbagelagt Mil har den engelske Regiering formaaet „the Royal Mail company“ til at indføre Skibe med Hjælpestrue paa Veien til Vestindien og til Brasilien; hvorimod den paa Veien fra Singapore til Australien endnu ikke har kunnet faae slige Skibe indført. Paa korte Toure og Kystfarter ville Hjulskibe i deres større Lastrum kunne betale de større Omkostninger de medføre, men paa Toure over Havet ville de aldrig kunne staae sig; dette vil derimod være Tilfældet med Skrueskibene, fordi Seilene der bedre kunne virke i For- ening med Dampen og hverken Kulbeholdningen eller Maskinerne der behøve at være saa store. At Skrueskibene mere nøiagtigt kunne komme til et bestemt Sted end Huldampskibe, have de ovenansførte Tilfælde viist; paa Halifax-Routen have de hurtigste Huldampskibe været forsinkede 9½ Dag.

Skibene „Bosphorus“ og „Hellaspoint“ med Hjælpestrue, 530 Tons og 80 Heste, have paa deres første Reiser fra Liver-

pool til Constantinopel og tilbage til London, havt en Gjennemsnitsfart af 7.91, medens Hjuldampskibene til Vestindien kun have havt en Fart af 7.65, og medens hine have overført en Last af 360 Tøns, have disse kun ført en Last af 70 Tøns.

I Begyndelsen vilde man armere Skrueskibet paa samme Maade som Hjuldampskibet og fik da de samme Besværligheder at overvinde ved at fremkalde Bæringen for og agter, ja, det der tidligere foraarlagde at Orlogsdampskibene ikke kunde maale sig i Fart med de private, bibeholdtes derved. Først i 1845 opgaves denne Armering, og man antog det fulde Lag Kanoner.

Med Hensyn til Formen agter, blev i 1846 anstillet Forsøg med Skrueskibet „Dwarf“ ved at der agter blev paalagt tre forskellige Lag Planker, der kunde aftages særskilt uden at Flugten af Skibet leed noget Afbrud. Med alle tre Lag paa løb det 3.25 Miles Fart og gjorde 24 Omdreininger i Minutet, — med de to Lag, 5.75 Miles, og gjorde 26 Omdreininger, og uden noget Lag paa løb den 9.11 Miil med 32 Omdreininger. Disse Prover tale saaledes stærkt for et skarpt Agterskib. Det er viist, at Armeringen paa Hjuldampskibe nødvendiggjorde en Form af For- og Agterskibet, der var ugunstig for Farten og forøgede den Urolighed i Sø, der var en Følge af Armeringen. Mange forskellige Forsøg ere foretagne baade med Skæder, Mapter og Kanoner ved denne Armeringsmaade, uden at noget heldigt Resultat er tilveiebragt. I Tilfælde af Kamp frembyder Dampskibet vel en mindre Skive ved at vende Stevnen til, men det vil dog ikke være tilraadeligt at udsætte sig saaledes for langskibs Skud. Ia efter mange Forsøg har man endelig paa de større Hjuldampskibe „Terrible“, „Ddin“ og „Sidon“ faaet to Kanoner paa hver Side, baade foran og agtenfor Hjulskasserne, for dog nogenlunde at tilveiebringe en armeret Bredside. Alt dette er afhjulpet ved Anvendelse af Skruen

Skrueskibet „Mifelman“ var det første der fik sit Agterskib gjort skarpere, og fik derved Farten forøget fra 7.9 til 9.5; dog gik Maskinerne ikke saa godt efter denne Forandring. Det fik der-

for Maskiner paa 100 Heste istedetfor 200, løb da 8.01, og antages derved at være bleven 570 £ billigere om Aaret. Med Skruesskibet „Teazer“ havde en lignende Forandring den Virkning, at, uagtet det fik Maskiner paa 40 istedetfor tidligere paa 100 Heste, løb det nu dog 7.68 istedetfor tidligere 6.3; saa at den aarlige Besparelse anslaaes til 340 £ aarlig.

„Dauntless“ synes nu at være den eneste Fregat, der lover heldigen at løse Spørgsmaalet, om fulde Seilevner og fuld Armering kan opnaaes tilligemed den fulde Dampkraft i eet og samme Skib. Fregatten „Termagent“ synes derimod ikke heldigen at have løst sin Opgave, da den, uagtet den er 1556 Tons drægtig, dog kun fører 24 Kanoner; i Henseende til dens Seilevner staaer der endnu meget tilbage at ønske.

Uden at forandre den skarpe Form for og agter, kan man nu, istedetfor de to Kanoner for, og istedetfor dem agter, sætte een af Pairhan's horizontale Bombekanoner, der baade kan benyttes paa hver Side, naar Skæderne blive konstruerede dertil, og tillige til at skyde ret for eller agterud; derhos vil en saadan Bombekanon i Bægt ikke komme til at overgaae de to Kanoner den er sat istedetfor. —

Skruedampskibsflaaden i England i 1850 udgjorde 40 Skibe fra 164 til 3074 Tons, ialt 49,157 Tons; deres Maskiner fra Hvittryks paa 10 Heste til Lavtryks paa 780, ialt 12,730 Heste. 3 Linieskibe, 3 Fregatter og 2 Corvetter med Hjælpskrue synes baade i Fred og i Krig at kunne svare til den Beføstning de have medført. Af Skrueskibe med fuld Kraft er der endnu intet der har vundet sit Værd som Krigsskib, og dette vil neppe stee før man ophører med at armere Skruecorvetter, (der koste ligesaa meget som Seilfregatter, og Skruafregatter, der koste ligesaa meget som Linieskibe,) med et Antal Skyts, der er meget ringere end Seilkrigsskibes af samme Slags og langtfra svarer til den Fordeel som den fulde Dampkraft giver Skytsens Brugbarhed. Skruecorvetten „Niger“ med 1455 Tons Displacement har 30 pCt. ringere Armering end

Seilcorvetten „Calypso“ med 857 Tons Displacement, men har saa igjen 14 Kanoner, medens Hjuldamppskibet Basilisk af samme Størrelse og Hestekraft kun har 6. Et sammenligne Skrueskibet med Hjulskibet er imidlertid urigtigt, og da det ved Forsøg har vint sig at om ogsaa Niger var lastet 2 Fod dybere, havde dette ingen Indflydelse hverken paa Skruen eller paa Farten, saa kunde den maaskee armeres ligesaa stærkt som Calypso, især da dens Midtskibsport, naar Skibet var lastet, dog var 4 Fod høiere over Vandet end paa Seilcorvetten; dog blev det saa nødvendigt og, henført til Fregatten Dauntless, ogsaa muligt, at Rugerne paa Dækket gjordes meget mindre. Modte Niger i Krigstid en Seilcorvet paa 20 Kanoner, da vilde Udfaldet være tvivlsomt, og var det i et Dieblis hvor Maskineriet var beskadiget, da vilde den maaskee være meget ufordeelagtig stillet, fordi den ikke forholdsvis havde et ligesaa stort Seilareal. „Niger“ maatte idetmindste være armeret med 24 Kanoner, og vilde da i Krigstid kunne opfylde sin vigtigste Tjeneste — at convoyere Koffardskibe. Krigsskibe maae altsaa inddeles i 3 Klasser: 1) dem med fulde Seilegenstaber, 2) med fulde Seilegenstaber og begrændset Dampkraft, og 3) med fulde Seilegenstaber og fuld Dampkraft; Armaturen maa være eens for dem alle forholdsvis, og man vil da i Skibene af tredje Klasse have Krigsskibe, der ere dobbelt saa kraftige som dem af første, thi de ville altid have det i deres Magt at bestemme Afstanden og Dieblilket naar Entringen skulde foretages.

Om Sammenligning imellem Uhre, og Benyttelsen af den electricke Telegraph til Klokkets Bestemmelse.

I dette Tidsskrifts 6te Bind Pag. 75 o. f. findes en Meddelelse om Længdebestemmelsen ved den electricke Telegraph imellem Byerne Washington, Philadelphia og Jersey, funden ved Forsøg i Mæret 1846, hvilke Forsøg have givet det interessante Resultat, at Signalet forplantes fra det ene til det andet Sted i mindre end ingen Tid. Det er en Selvfølge (hvad der ogsaa bemærkes i Meddelelsen), at dette Resultat alene hidrører fra Observationsfeil, idet Observatoren troer at have hørt Signalet kort Tid (her $\frac{1}{8}$ Secund) inden det gaves. Jeg skal i den Anledning fremstille, hvorledes, ved Sammenligning af Uhre, denne Feil kan undgaaes, og endvidere, som antydet i Mec. Mag. Marts 1852, vise, hvorledes den electricke Telegraph kunde benyttes til Klokkets-Observation.

Paa Observatorierne benyttes altid, til Passage-Observationer, et Stjerneuhr; skal dette sammenlignes med et Middeluh, da agte man paa, at det første er reguleret meget nær efter Stjernetid, det andet efter Middeltid. Da 365 Middelsoldage ere lige med 366 Stjernerage, vil Stjerneuhret gaae hurtigere end Middeluhret i Forholdet 366 : 365, eller, i 1 Secund, vil Stjerneuhret vinde for Middeluhret $\frac{1}{365}$ af et Secund. Naar da Stjerneuhret slaaer sine Secundslag $\frac{1}{365}$ af et Secund efter Middeluhret, vil det 4 Secunder efter slaae sammen med dette, og 8 Secunder efter $\frac{1}{365}$ af et Secund tidligere end Middeluhret. I disse 8 Secunder ville begge Uhrenes Slag træffe Dret saa hurtig efter hinanden, at ingen Forskiel vil kunne mærkes.

Ved Sammenligningen har man altsaa kun at iagttage det Moment, da Stjerneuhret og Chronometret slaae sammen, notere

hvad Ubrene vise, og vente til Stjerneuhret igien har indhentet Middeluhret, for at anstille ny Sammenligning.

Slaaer et Chronometer f. Ex. 5 Slag i to Secunder, saaledes at det ved hvert andet Secund corresponderer, vil det slaae sammen med Stjerneuhret, hver Gang dette har rundet $\frac{1}{2}$ Secund derpaa, eller omtrent hver 73de Secund.

Man kan neppe, uden ved at anstille Forsøg, forestille sig Næagtigheden af denne Sammenlignings-Methode. Det er neppe at betvivle, at et nogenlunde øvet Øre kan bestemme det Moment, da Ubrene slaae samtidigt, indenfor et Tidsforløb af 8 à 9 Secunder, og dette medfører en Sammenlignings-Feil, som ikke overstiger $\frac{1}{40}$ af et Secund. Naar tre eller flere Sammenlinger anstilles, og Mediet af disse tages, er det ikke rimeligt at Feilen nogenfinde overstiger $\frac{1}{160}$ af et Secund.

Det første Forsøg som gjordes paa at bestemme Længdeforskjellen ved Hjælp af den electriske Telegraph, anstilledes af Capt. Wilkes 1844, imellem Washington og Baltimore. To Chronometre, hvis Stand og Gang vare fundne ved astronomiske Observationer i Nærheden, bragtes hvert til sin Telegraph-Station og sammenlignedes med hinanden igiennem Telegrapherne. Hvorledes Observationen udførtes 1846 imellem Washington, Philadelphia og New Jersey, er viist i den tidligere Meddelelse. Imellem Cambridge og New-York udførtes Observationen paa følgende Maade:

Observatoren i Cambridge, Herr Bond, med et Uhr, reguleret efter Middeltid, trykkede Tasterne paa Telegraphen ved hvert af Uhrets Secundslag, medens Observatoren i New-York, Professor Coomes, hørte Magnetens Slag mod et opstillet Apparat, og sammenlignede dem med Slagene af et Uhr, reguleret efter Stjernetid. Apparatet var saaledes construeret, at Magnetens og Uhrets Slag lød eens. Magnetens første Slag corresponderede formodentlig ikke med Stjerneuhret; men da Observatoren i Cambridge vedblev at trykke Tasterne efter Middeltids-Secunder, kom Magnetnaalens Slag i New-York bestandig senere med Hensyn til Stjerneuhret, indtil de tilsidst faldt sammen med dets Slag, da Klokke-

flettet noteredes. Observatoren i Cambridge vedblev at angive (signalere) Secunder i 15 Minuter, i hvilken Tid Magnetnaalen i New-York vilde slaae 2—3 Gange sammen med Stjerneuhret der. Observatoren i New-York begyndte nu at angive Secunder efter sit Uhr, paa samme Maade som fra Cambridge, og vedblev saaledes i 15 Minuter, medens Observatoren i Cambridge sammenlignede Magnetnaalens Slag med Middeluhret, og erholdt i de 15 Minuter, 4—5 Sammenligninger, eftersom hans Uhr slog 2 Slag i Secundet.

Det saaledes fundne Resultat af Sammenligning imellem de to Uhre, er næsten fuldstændigt. En anden Maade, hvorpaa Bængdeforskjellen fandtes, var ved Stjernepassager. Til begge Observatorer opgaves en Liste paa meridianpasserende Stjerner. Astronomen i Cambridge stillede sin Riffert mod en af disse Stjerner, og idet denne passerede over Instrumentets første Traad trykkede han Tasten paa Telegraphen, og noterede hvad hans eget Uhr viste; i samme Øieblik hørte Astronomen i New-York Magnetens Slag, og noterede det tilsvarende Klokkeslet efter sit Uhr. Naar Stjernen passerer over den anden Traad i Instrumentet i Cambridge, bruges den samme Fremgangsmaade, og saaledes fremdeles for alle Traadene, hvorved et Antal corresponderende Uhrklokkesletter findes for begge Steder, ligestort med Traadenes Antal. Observatoren i Cambridge stiller nu Rifferten imod den næste af de paa Listen opgivne Stjerner, der culminerer efter 5—6 Minuters Forløb, signalerer paa samme Maade som for denne Stjernes Passage over hver af Traadene, og de corresponderende Klokkesletter i Cambridge og New-York noteres. Efter et Tidsforløb af omtrent 12 Minuter fra den første Observation, passerer den første Stjerne New-Yorks Meridian; Observatoren der stiller derfor Rifferten i sit Passageinstrument mod Stjernen og trykker Telegraphens Tast hvergang den passerer over en af Traadene. Uhrklokkesletterne noteres i New-York og Cambridge. Den anden Stjerne telegraferes paa samme Maade. Observatoren i Cambridge udbælger

sentere et Secund. Ved Tasternes Hjælp vil kunne angives naar 1 Minut, 5 Min. 1 Tim. ic. begynde.

Skulle nu disse Signaler sammenlignes med et andet Uhr, maa dette ligeledes bringes til at markere Linien paa det samme Papir, ved Siden af de forrige, eller paa anden Maade, ja muligviis vil den her antydede Fremgangsmaade kunne anvendes ved Observatorierne selv, hvor Astronomen da vil kunne angive en Stjernes Passage, ligefrem ved at trykke paa en Tast.

Jeg har fremstillet denne Observation her, for at vise til hvilken Grad af Nøiagtighed Klokkets-Observationer kunne udføres, og at man vil kunne stole paa et Observations-Resultat indenfor den overordentlige korte Tid, $\frac{1}{100}$ af et Secund. Imidlertid vil Signalet's Bevægelses-Hastighed komme til at spille en Rolle naar ikke Sammenligninger anstilles saavel tilbage som frem — denne Hastighed angives af Prof. Voornes til 19000, af Prof. Mitchel til 28000 engelske Mile i Secundet, altsaa i Medium kun omtrent $\frac{1}{4}$ af Lysets Hurtighed, eller den vil behøve næsten 1 Secund til at tilbagelægge Reisen omkring Jorden; men — Uoverensstemmelsen imellem de erholdte Resultater tyder endnu paa disses Unøiagtighed.

J. Tuxen.

Lieutenant v. Heidenstamm's Natfsignal-System.

S Februarheftet d. N. af „Tidskrift i Sjöväsendet“ angiver Lieutenant v. Heidenstamm Fordelene ved det af ham foreslaaede yderligere*) forbedrede Natfsignalsystem:

- 1) at der i det Høieste udfordres 3 Lanterner, viste vertikalt under hinanden, foruden en særskilt Lanterne paa Stortoppen som Taltegn;
- 2) at Afstanden mellem 2 Lanterner bliver saa betydelig, at Signalet i overmaade stor Fraastand kan opfattes af et ubevæget Øie;
- 3) at Signalet seer eens ud fra hvad Side det end sees;
- 4) at Signallysene kunne have ulige stor Klarhed, ulige Farve, ulige Afstand fra hinanden indbyrdes, uden at Saadant virker forvirrende med Hensyn paa det givne Signals Numer-værdi, der blot bestemmes ved at 1, 2 eller 3 lysende Puncter vises. Raketter, Blinkfyv, Skud eller andre om Natten brugelige Tegn, kunne desaaarsag eiheller foranledige Feil-tagelse;
- 5) at Signalnumernes Antal er ubegrændset.

*) Efr. d. Tidskr. 6te Bind Pag. 472.

Et Besøg paa Pitcairn Æiland, paa en Reise fra Otahiti til Valparaiso.

(Af W. G. Dillon, Master Commander af det engelske Krigs-
skib *Cockatrice*, 1851.)

(Naut. Mag. Februar 1852.)

Den 9de Juli E.M. løb vi ud af Papeite Havn med en frisk Kuling af N. N. O., styrende sydester imellem Otahiti og Timeo. Under 24° S. Br. og 145° V. Lgd. sættes *Cours directe* ad Pitcairn Æiland.

Passerede et Par Kvartmiil fra Positionen af Incarnation Æiland, men saae Intet til den, og efter Andres Undersøgelser og Erfaring er jeg af den Mening, at en saadan Ø ikke *existerer*. Efterat have forladt Otahiti, havde vi intet Land isigtet før Midnat d. 25. Juli, da vi fik Pitcairn Æiland i Øst, og om Morgen-
nen befandt os knap 2 Kvartmiil fra Landsbyen. Strax efter kom en Baad roende ud til os, og en halv Snees smukke Menne-
sker (deriblandt G. Adams og Artb. Quintal) entrede op paa Dækket, trykkede os hierteligt i Haanden og bød os velkommen til Pitcairn Æiland. De ytrede deres Glæde over vor Ankomst, da de havde mistvivlet om nogensinde mere at faae en Drøagsmand at see. Det var længe siden nogen havde besøgt dem,*) saa de vare bange for at de havde forset sig i Et eller Andet og at man ikke længere bekymrede sig om dem. Jeg forsikrede dem at Slige aldeles ikke var Tilfældet og at Omstændigheder, som den Høist-
commanderende ikke kunde forandre, havde gjort det umuligt at sendt noget Skib til Den det foregaaende Aar, og for at overbevise dem om at de ikke vare forglemte, fortalte jeg dem da at jeg havde

*) *Cfr. d. Tidsskr. 6te Bd. Pag. 63.*

Apt. Archiv. 2den Række. 7. Bind, 4de Hefte.

mange Foræringer og Breve med fra deres gamle Venner. Jeg bad dem om at roe mig iland, og de vare strax rede dertil.

Landingsstedet Bounty Bay*) er tildeels beskyttet ved en Klipperebø mod N. O. for den forfærdelige Brænding. Ruhjagede Trin føre ad en meget steil Skraaning til Fladen hvor Landsbyen ligger. Oppe paa Plateauet havde Præsten (Mr. Nobbs) og alle Dens Indbyggere, Mandfolk og Fruentimmer (hvoriblandt mange vare meget smukke), reenlig og net klædte, forsamlet sig for at hyde os Velkommen. Efter den hjerteligste Hilsen man kan tænke sig, spurgte de ivrigt til Hendes Majestæt og den kongelige Familie og Alle, især Fruentimmerne, trængte da atter ind paa mig med Spørgsmaal om hvorfor der i saa lang Tid ikke var kommen nogen Orlogsmand: „Oh! why don't yon come oftener?" lød Spørgsmaalet. „We have been longing to see you; they form the happiest hours in our lives — the few visits from our countrymen, and we have been watching for you days, and months and years; you cannot think much of us, or you would never let us remain so long without coming to see if we were alive."

Da jeg havde stillet dem tilfreds saa godt jeg kunde og besvaret alle Efterspørgsler om de Officierer der havde besøgt dem, og om hvem de bevare den meest levende og velvilligste Erindring, blev jeg ført til Skolehuset, der er en stor og stærk Bygning omtrent 50 Fod lang og 20 Fod bred, vel forsynet med Pulte og Tavler, et passende Udvalg af moralske og religiøse Bøger og andre Nødvisiter for Ungdommens Underviisning. I den ene Ende af Huset staaer der en Prækestol og da Huset om Søndagen benyttes til Capel, findes et lille Bærelse for Præsten. Alle Fødsler, Dødsfald og Ægteskaber og Navnene og Tallene paa alle de Skibe der have besøgt Den, siden dens Besiddelsfestagelse, blive behørigt indførte i en Protocol. Tidligere var Middeltallet af de aarligt besøgende Skibe 8, men i de sidste to eller tre Aar har der været mange flere, f. Gr. 47

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

i 1850. Deriblandt 17 Engelsemænd, (særlig fra Colonierne til Californien og Hvalfangere), 29 Amerikanere (Hvalfangere) og 1 Hannoveraner. Aar (1851) havde der allerede været 7 Engelsemænd og 9 Amerikanere. Indbyggerne tale godt om dem alle særlig om Hvalfangerne. Mange af disse anløbe Den for at blive forsynede med Yams, Kartofler, Lemoner, Dranger, Fugle og Svin, hvorfor de tilstufte sig grove Bomuldsvarer, Fiskekroge, Biskviter, gammelt Bly &c. Skibsførerne paalægge altid Mandstaberne ikke paa nogen Maade at fortrædige Indbyggerne eller føre løsagtig Tale.

Der er nu (den 30te Juli 1851) 160 Sjæle paa Den, 81 af Mandkønnet og 79 af Kvindeskønnet. I Giennemsnit fødes aarlig 8, hvorimod der i de sidste 6 Aar kun ere døde 4 (iblandt hvilke Susanne Young, den Sidste af Bountys Besætning, der døde den 15de Juli 1850 i en Alder af 75 Aar). — For Dieblilket var der 14 giftefærdige Mandfolk og 9 giftefærdige Fruentimre. — Hele Communen bestaaer af 23 Familier, der behoe 17 Huse. De vigtigste Sygdomme mellem dem ere Gigt, Asthma, Koldfeber og Galdefeber. Kopper har ikke viist sig imellem dem, og der er Ingen bleven vaccineret iblandt dem. En af Øboerne (Quintal) var taget bort med et Skib i 1850, men var atter kommen tilbage, og han fortalte mig, at han aldrig et eneste Dieblif havde været glad medens han var borte, og at da hver Dag havde forekommet ham som et Aar.

Kuglers Birkning paa Jernskibe. *)

(Mec. Mag. Juni 1850.)

Ved en i Juni 1850 paa Portsmouth Værst anstillet Prøve vare to Stykker midtskibs Jernskibsfider, af samme Styrke som et af de største Jerndampskibes, opstillede i Mudderet 620 Alen fra Linieskibet *Excellent*. Prøven fandt Sted ved Høivande, og fra *Excellent* blev nu affyret flere baade compacte og hule Projectiler fra Skyts af forskjellige Caliber og med forskjellige Krudladninger. Imellem hvert Skud bleve Jernsiderne undersøgte. Paa den Side, hvor Kuglen var gaaet ind, fandtes et stort og nogenlunde rundt Hul i Jernpladen og Omkredsen befandtes meget takket, med Kanterne indad. Paa den anden Skibside, hvor Kuglen var gaaet ud, var Hullet større, ligeledes takket og Kanterne udad, samt leilighedsviis Nagler udrebne. Nogle Kugler gik istykker ved at slaae an in od Jern- Spant- Vinklerne; Stykkerne gik ud igiennem den modsatte Side og gjorde Huller af forskjellig Størrelse og Form. Bomberne havde ligeledes ødelæggende Birkning paa Jernet, ved at gjøre Splinter, og Bombestykker gik ud giennem Pladerne paa den modsatte Side — og leed denne Side stedse meest. Naturligviis blev hverken Kugler eller Bomber, eller Skraasække eller Kardætsker fiddende i Jernsiderne; hvilket vilde være skeet i Træskibe. Det lette Træskud, der var opsat for at vise den Skade, Splinter vilde have gjort inde i Skibet, var aldeles slænget i Stumper og Stykker.

Anmelderen i *Mec. Mag.* bemærker, at, ligesom Stroget, vilde ogsaa Seilene, Takkelladsen, Apteringerne og Mandskabet blive ødelagte af Jernsplinterne.

Uagtet Jernskibene eensstemmig ere anbefalede som Krigsskibe i flere Chefs-Rapporter og disse Prøver ere anstillede mod Jern-

*) *Ufr. d. Afdst. 2det Bind Pag. 269 sqq. og 6te Bind Pag. 34 sqq.*

sider der ved at staa fast i Mudderet vare berøbede Fordelen af en lille Recul, og faldt gunstig ud, saa formenes ovennævnte Resultater dog at være afgivende.

(United serv. Journ. Mai 1852.)

Skibe byggede af Jern, ere til Krigsbrug intet mindre end nyttige. Ved Prøver anstillede i Portsmouth i 1851, sloge Kugler frygtelige Flænger i Skibets Sideplader og førte en Masse yderst dødbringende Splinter indad omkring til alle Sider. En udmærket Læge ved Landetaten har erklæret, „at slige Jernstumper ville bibringe de værste Saar og sønderrive enhver Textur, hvorigiennem de gik, hvilket ikke skeer ved Saar af kugleformede Legemer. Disse kantede og takkede Splinter vilde foraarsage skrækkelig Smerte og Irritation, naar de forbleve i Legemet, og naar de skulde uddrages vilde de ogsaa foraarsage overmaade megen Smerte i Sammenligning med almindelige Kugler. Følgende er en Extract af Douglas' „on Naval Gunnery“, angaaende de i 1851 omhord paa „Experiment“ anstillede Prøver i denne Retning.

„En Sammenligning mellem Virkningerne af Skud paa Jern og Tømmer blev anstillet ved at skyde en 8 To. huul Kugle og en 32pdig masiv Kugle mod en Skive bygget til Prøve for Bombe-skydning, med Tømmer beklædt med 6 To. Planke paa Ydersiden og 4 Tom. Planke paa Indersiden. Splinterne af Træet vare ubetydelige mod Jern-Splinterne.

„Kuglens ødelæggende Virkning paa Jern kan ikke forebygges; ere Jern-Siderne saa tykke at Skibet faaer en tilsvarende Styrke, $\frac{1}{2}$ eller mindst $\frac{1}{4}$ Tomme tykke, vil Kuglen slaaes istykker ved Anslaget; ere Jernpladerne saa tynde at Kuglen trænger ind i Skibet uden at slaaes istykker, vil Skibet være for svagt; Kuglen vil gjøre sin Virkning, fornemmelig i skøns eller langskibs Retning, med større Virkning end Splinterne, og naar den gaaer ud, vil den gjøre Abninger der ere vanskeligere at stoppe eller proppe end ved Indgaaende. Naar en Kugle slaaer et reent Hul ved at

trænge giennem en Jernplade, bliver hele den runde Skive, der skydes ud af Kuglen, sprængt i mangfoldige mindre Stykker, og drevene omkring i Skibet med meget ødelæggende Virkning; og er Pladen saa tyk (over $\frac{4}{5}$ Tomme) at Kuglen slaars istykker, ved Anslaget, ville Stumperne dog alligevel trænge ind i Skibet — som en Concussions eller Percussions-Bombe og frembringe en frygtelig sammensat Virkning ved Stumperne af begge Dele. (Her følger Beskrivelsen af en Masse opsamlede smaa, tallede dødbringende Splinter af en Bøgt fra 2 eller 3 Unzer til 2—3 Pund.

„Det gjør kun Tingene værre at forene Træ og Jern, enten ved at anvende Sommer istedetfor Jernspanterne eller paa den anden Side, Plankebeklædning udvendig istedetfor Jernpladerne. Spantestumperne, der undertiden rives af i store Bængder, fare afsted med Kuglen, og anrette end meer udstrakt Ødelæggelse.

„Efter hvad der er anført, kan det ikke nægtes, at Jernskibe, hvor bekvemme og fordeleagtige de i andre Henseender kunne være,*) ere aldeles uskiktede til Krigsbrug; ja det bliver endog et Spørgsmaal af yderste Vigtighed at afgjøre, hvorvidt Jerndampere, der ere blevne cassetede som Krigsskibe paa Grund af den udstrakte Bestaabingssle flige Jernskibe have lidt ved Slag eller Giennemtrængning af Kugler, ere skiktede til at benyttes som Transportskibe for Tropper og Fornødenheder i Tilfælde af Krig.

General Du Bourg, ancien officier de la marine, udtaler sig saaledes i „Les Principes & l'Organisation de la Marine de guerre, Paris 1849: „De tous les navires à Vapeur, les plus impropres à la guerre sont ceux en fer.”

Sir Howard Douglas' Extract af Experimenterne i Portsmouth lyder saaledes:

„Den første Prøve, den 6te Novbr. 1849, angik Jernpladers Modstandsevne mod Geværskud, Kardskæfter og Skraasække. Bigelede blev der gjort Prøvestud mod Eggekæpning for at kunne

giøre Sammenligning mellem begge Materialier. En *Co-Percus-*
sions Muffet blev anvendt:

$4\frac{1}{2}$ dr's Ladning; 40 Yards Afstand.

Jernplade $\frac{1}{8}$ Tom.,

Egeplanke 1 —

(Alle Stud gif igiennem.)

Jernplade $\frac{3}{8}$ Tom.

Egeplanke 2 —

(4 gif igiennem af 6.)

Jernplade $\frac{3}{8}$ Tom.

Egeplanke 3 —

(Begge musket-proof.)

Kardætsker (canister) 6 Punds Ladning; 150 Yards Afstand.

Jernplade $\frac{3}{8}$ Tom.

Egeplanke 3 —

(gif igiennem.)

Jernplade $\frac{4}{8}$ Tom.

Egeplanke 4 —

(canister-proof.)

Straaesætte (grape), 6 Punds Ladning; 200 Yards Afstand.

Jernplade $\frac{4}{8}$ Tom.

— $\frac{5}{8}$ —

— $\frac{6}{8}$ —

(alle gif igiennem.)

Egeplanke 4 Tom.

— 5 —

(alle gif igiennem.)

Egeplanke 6 Tom.

(gif for det Meste igiennem.)

„3 Juni 1850 bleve Prober anstillede imod 2 Stykker af

the Simoom, $\frac{3}{8}$ To. tykke, 35 Fod fra hinanden; Kanonerne og Ladningerne de sædvanlige for Dampskibene.

„To eller tre Skud, ja undertiden selv et eneste der træffer nærved Vandlinien paa et Jernskib, sætter Skibet i stor Fare.

„Ved Anslaget slaas Kuglen i mangfoldige Stykker, der med saadan Kraft trænge ind i Skibet at de endnu kunne række 400 til 500 Yards, og Virkningen paa Mandskabet ved Kanonerne vilde være meer ødelæggende end Skraa, som gik igiennem en Skibsside, end om Pladerne kun vare $\frac{3}{8}$ Tomme tykke.

„Den 11te Juli 1850 bleve Prover anstillede imod et lignende Stykke der blev opfyldt og gjort solidt med $5\frac{1}{2}$ Tomme Egetømmer imellem Jern-Spanterne og $4\frac{1}{2}$ Tomme Egebeklædning over Waterbordet, der var 1 Fod tykt. Videre 3 Tom. Fyrretræ ovenover Bøsseskænkene, hvilke vare stærkt fæstede til Jernpladerne ved Bolte.

„Hullerne, som Kuglerne gjorde, vare ikke saa uregelmæssige som under den foregaaende Prøve, men ligesaa rene og aabne. Hver Deel af Kuglen trængte lige giennem Jernet og Tømmeret og skiftes saa ad og spredtes rundt omkring med stor Fart; Stykker af Jernpladerne og enkelte meget smaa Stumper af Kuglerne, bleve undertiden fiddende i Tømmeret.

„Med reduceret Ladning sprængtes Kuglen ikke i saa mange Stykker som før.

„Med stærk Ladning vare Splinterne ligesaa mange og slemme (severe) som før, og dertil kom — Splinterne af Tømmeret.

„Den 13de August 1850 blev en lignende Jern-Section opstillet med en Klædning af Fyrreplanker paa Ydersiden af 2, 3 og 4 Tommers Tykkelse paa forskellige Steder.

„Resultatet af denne Prøve var lig den foregaaende Prøves, da Træbeklædningen var paa Zundersiden, med Undtagelse af Splinterne af Træet.

„Hullerne af Kuglerne vare regelmæssige, af Kuglernes Styrrelse og aabne.

„Hver Kugle gik istykker ved at gaae igiennem; de, der gik

imellem Spanterne, gif kun i enkelte Stykker; de, der sloge mod Spanterne, gif i mange Stykker, og i begge Tilfælde afstedkom de megen Ødelæggelse i Forening med Splinterne fra Jern-Siden.

„Den 10de Octbr. 1850 anstilledes Prøver med en lignende Jern-Section med en Composition paa den indvendige Side (Walters Ramptulicon)*). Samme Resultat som ved de foregaaende Prøver, hvor Beskædningen var Træ. Det forhindrede hverken Kuglerne fra at gaae i mangfoldige smaa Stumper, og ei heller lukkede Hullet sig, som man havde meent, efterat Kuglen var gaaet igiennem.

„Den 5te Juli 1851 anstilledes Prøver mod en opretstaaende Skive af Teg og Fyr, som en Skibsside, den halve Deel beklædt med $\frac{3}{4}$ og den halve med $\frac{1}{4}$ Tømme Jernplader.

„Med Jernet udad paa Skiven gif en 32pdig massiv Kugle og 8 Tom. huul Projectil med fuld Ladning igiennem det $\frac{3}{4}$ To. Jern uden at gaae istykker.

„To af Kuglerne mod de $\frac{1}{4}$ Tom. Plader, der sloge mod en dobbelt Deel hvor der var en Sammensæining, sprang i 4 eller 5 Stykker, men ikke paa den ødelæggende Maade som tidligere mod de $\frac{3}{4}$ Tom. Plader.

„Nogle Kugler, som passerede gennem denne Deel, fandtes beskadigede eller revnede og viste, at $\frac{1}{4}$ Tom. er den største Tykkelse af Jern der bør anvendes ved Bygning af Jernskibe for at forhindre Kuglerne fra at slaes istykker (breaking).

„Kuglen, de gif igiennem den $\frac{1}{4}$ Tom. Jernplade, gjorde rene Huller (clear, clean) af samme Diameter som Kuglen, uden at Jernet revnede videre, men den udskudte Skive var bestandig slaaet i mangfoldige Stumper.

„Stydestiven blev nu vendt, saa Kuglen først ramte Tømmeret, inden den gif igiennem Jernet; reducerede Ladninger anvendtes for at formindske Kuglens Hastighed til hvad den vilde være bleven efter at have passeret gennem Forsiden.

*) Cfr. b. Bdfr. 2det Bd. Pag. 270.

„En 32pdig Kugle gik giennem et Egetømmer, og tog Jernet bagved bort paa en forfærdelig Maade, gjorde en Nabning af 19 Tom. Brede og 12 Tom. Længde, og rullede Jernet op, saa at det vilde have været umuligt at stoppe den under Vandet.

„En 8 Tom. Bombe traf ligeledes et Fyrretømmer, med næsten samme Resultat: Hullet var 2 Fod 6 Tom. langt og 10 Tom. bredt.

„Den 11te og 12te August 1851 gjordes Prøver til Forsøg, om man kunde formindste eller forebygge de ødelæggende Virkninger af Jernplader som bleve truffne af Kugler, og forhindre Kuglen fra at springe i Stykker. En Skive opreistes af $\frac{5}{8}$ Tomme Jern-Spanter, $4\frac{1}{2}$ Tom. brede og $11\frac{1}{2}$ Tom. fra hinanden istædfor Jernplader. Disse bleve beklædte med 5 Tom. Trækplanker paa Ydersiden og 2 Tom. paa Indersiden. Bredden af de 5 Tom. Planker var $10\frac{1}{2}$ Tom. og af de 2 Tom., $9\frac{3}{4}$ Tommer.

„Denne 10 Fod lange og 8 Tom. tykke Skive stod imellem nedrammede Pæle i 450 Yards Afstand fra Kanonerne og med Ydersiden vendt mod dem.

„Nr. 1, en massiv 32pdig Kugle, 56 Cwt. Kanen, 10 Pund Ladning, traf Skiven directe omtrent 3 Fod fra Skivens Centrum og gjorde et aabent Hul af Kuglens Størrelse med tallede Kanter igiennem det 5 Tom. Træk, gik derefter lige igiennem et Jern-Spant, og tog 7 Tom. bort deraf; derefter gik Kuglen med Stumperne af Spantet igiennem det 2 Tom. Træk tæt ved Kan-ten af Planken og tog med sig et Stykke af 3 Fod i Længde og $1\frac{1}{2}$ Tom. i Høide.

„Der blev fundet en betydelig Mængde Splinter baade af Træ og Jern; Jernstumperne vare gaaede 200—400 Yards; Kuglen gik 1300 til 1400 Yards.

„Nr. 2, en massiv 32pdig Kugle, 56 Cwt. Kanon, 10 Pund Ladning; traf Skiven directe 9 Tommer fra Grunden omtrent midtvejs og gjorde et aabent Hul af Kuglens Størrelse med tallede Kanter igiennem 5 Tom. Træk, slog derefter igiennem Bag-

siden af et Jern=Spant og borttog 10 Tommer af dets nederste Deel; Kuglen gik derpaa med Stykker af Spantet giennem det 2 Tommer tykke Teak i Midten af Planken og borttog et Stykke af 3 Fods Længde og 1 Fods Tykkelse, som rimeligviis vilde være bleven længere, hvis Kuglen ikke havde truffet saa nær ved Underdelen af Skiven og Plankens Centrum.

„Der blev fundet en Mængde Stumper baade af Træ og Jern; Jernstumperne vare naaede 200—400 Yards: Kuglen gik 1500 eller 1600 Yards.

Nr. 3. Huult 56pdig Projectil, 8 Tom. 65 Cwt. Kanon 10 Pund Ladning. Traf med Ricochet 25 Yards fra Skiven, omtrent 2 Fod indenfor Kanten og 3 Fod fra Toppen af Skiven og gjorde et aabent Hul af Kuglens Størrelse med tallede Kanter igiennem det 5 Tom. tykke Teak; slog derefter lige giennem et Jern=Spant og tog 26 Tommer bort deraf; Kuglen tilligemed Stykker af Spantet gik derefter giennem det 2 Tom. Teak ved Kanten af Planken og tog bort et Stykke af 3 Fods Længde og 2 Fods Tykkelse.

„Der blev fundet en stor Mængde Splinter baade af Træ og Jern; Jernstumperne naaede fra 200—400 Yards; Kuglen naaede 1300—1400 Yards.

Nr. 4. Huult 56pdig Projectil, 8 Tommer, 65 Cwt. Kanon, 10 Pund Ladning. Traf directe omtrent 3 Fod fra Skivens Centrum og gjorde et aabent Hul af Kuglens Størrelse med tallede Kanter giennem det 5 Tom. Teak; slog derefter lige giennem et Jern=Spant og tog 8 Tom. bort deraf. Kuglen gik derefter med Stykkerne af Spantet giennem det 2 Tom. Teak i Midten af Planken, og tog bort med sig et Stykke af 3 Fods Længde og 1 Fods Tykkelse.

„Der fandtes en stor Mængde Splinter baade af Træ og Jern; Jernstumperne naaede 200—400 Yards; Kuglen gik til 1400 eller 1500 Yard.

„Den 12te August 1851 fortsattes Prøven, En lignende

Skibe blev opstillet med Indersiden imod, for at undersøge Birkningen af den Kugle, der gik ud af den modsatte Side af et Skib.

„5 Punds Ladning blev nu anvendt med den 8 Tom. og 4 Punds med den 32pdige Kanon, efter Kuglens formindskede Hurtighed efterat være gaaet igiennem den første Side med 10 Pds. Ladning.

„Med massifs 32pdig Kugle, 56 Cwt. Kanon, 4 Pund Ladning. Traf Skiben directe 2 Fod fra Underenden omtrent midtvejs og gjorde et aabent Hul af Kuglens Størrelse med tallede Kanter igiennem det 2 Tom. tykke Træk; derpaa slog den giennem Bagsiden af et Jern - Spant og borttog omtrent 18 Tommer af dens øverste Deel; derpaa gik Kuglen tilligemed Stumperne af Spantet igiennem det 5 Tommer Træk i Midten af Planken og gjorde et aabent Hul 12 Tommer langt og 9 Tommer bredt, men Træet splintredes betydeligt til en Længde af 3 Fod og 1 Fod i Hviden og Planken nærmest ovenfor blev slaaet halv igiennem i Midten.

„En stor Masse Træsplinter og noget Jern naaede 100 til 200 Yards bort; Kuglen naaede 900 Yards.

„De Huller, som disse 2 Kugler gjorde ved at gaae ind, vilde det næsten have været umuligt at faae stoppede.

En Redningshat.

(Naut. Mag. April 1852.)

En Commander E. A. Inglefield i den engelske Marine foreslæaer Indførelsen af en Redningshat til Brug for Besætningen ombord i Redningsbaade og Skibe, samt til Bagterne paa Kysten. Den seer ud som en almindelig Matroshat, og Redningsmidlet bestaaer i dobbelt lufttæt Foer af tilberedt Macintosh Stof. Dette dobbelte Foer, hvoraf Inderdelen er vel befæstet til Pullen, er i eet Stykke, men lavet saaledes at den ydre eller nedre Halvdeel kan vendes ud af Hatten, ved at trække i en lille Rem i Midten af den underste Puld. Den øverste Puld er forsynet med en Ventil, som indlader Luften, naar den underste Puld bliver trukket ned.

Naar den bruges som Redningshat, er den underste Puld trukket ligesaa langt nedenfor Skyggen som den øverste Puld er ovenfor, og der dannes da derved en Luft-Cylinder, der er dobbelt saa stor som Hatten, og altsaa tjenlig som Redningsmiddel for en Mand der falder overbord med en saadan Hat. Den er endvidere meget brugelig for Udkig ombord i Skibe, fordi de sædvanligviis ere de Første der opdage den Overbordfaldne, og saaledes kunne tilkalde ham den.

Redningsbøien lader man ofte falde for hurtig, inden Manden er kommen i Nærheden, eller for seent, saa at Manden er drevnen langt agterud og ikke kan naae den uden han er en dygtig Svømmer.

Capitain Peacock's „Tilflugts = Bager- Bøie."

(Naut. Mag. April 1852.)

De sædvanlige Bøier, der bruges paa den engelske Kyst og andre Steder for at betegne Beliggenheden af farlige Rev og Sandban-
ker, ere af en conisk Form, fornemmelig gjorte af Træ, sammen-
satte som en Tønde, fortvøiede med den spidse Ende nedad, og det
er fornemmelig paa Grund af denne feilagtige Dannelse at de un-
dertiden i stærk Strøm og Sø trækkes næsten ned under Vandet,
hale med en uhyre Kraft paa deres Fortvøiningskæder og derfor
ofte rage i Drift paa den Tid hvor man meest behøver dem. Paa
Grund af deres Dannelse dreie og hvirvle de saaledes at de i
Skibbrudstilfælde ikke kunne komme nær og ikke være tilhjælp for
at frelse Menneskeliv. Capitain Georg Peacock, der har Overopsyn
med Dokkerne i Southhampton, har opfundet et nyt Slags Mærke-
bøier, der, paa Grund af deres særegne Form og Maaden hvor-
paa de ere fortvøiede, altid løfte sig op paa Toppen af Søen i de
sværeste Storme og den stærkeste Strøm, og slet ikke paavirkes som
de andre Bøier. De kunne endvidere med Lethed bjerge 10 til 12
Personer i Tilfælde af Skibbrud i Nærheden og da yde dem et
midlertidigt Tilflugtssted hvorfra de ikke vilde kunne skyldes bort. De
tjene saaledes paa engang til Bøie, Bager og Medningsbaad, og
overfløede i Omkostninger ikke de almindelige Bøier der nu bruges.
En saadan Bøie udlagdes, ifølge Havnecommisairernes Bestem-
melse, den 12te Aug. 1851 udfor Galfhat-Castle, og har nu ud-
holdt de sidste 7 Maanedes Storme uden at tage Skade eller at
blive løst. (Efr. modstaaende Tegning.)

Skroget er dannet af Pladejern i en halv oval Form (som
den horizontale Halvdeel af et Hg), er 10 Fod langt, 7 Fod bredt
og 3 Fod dybt. Dækket er fuldkomment obalt, convert og med et
Mandehul og Luge i Midten. En indvendig Kiøl af Grantræ,

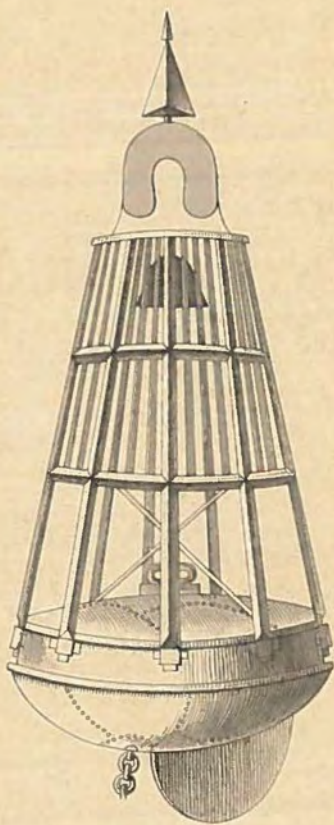
18 Tommer høi og 14 Tommer bred, løber for- og agterefter og er boltet til Bunden; Fortøyningsboltten, der har et svært Bryst, gaaer midt igiennem den og fastholdes med en svær Møstring ovenpaa en Jernplade; Brystet har paa Underkanten en Amerikansk Pakning for at sikre for Lækkads, og Bunden er her forsynet med en svær Jernplade. Denne Fortøyningsbolt er fæstet paa en Trebiedeel af Skrogets Længde fra den sværere Ende eller Brystet, og langs de andre Totrebiedeles er der, med Jernvinkler boltede giennem den indvendige Kiøl, paasat en Jernkiøl 15 Tommer høi og af 250 Punds Vægt; den holder Bøien støt mod Strømmen og giver den Stibhed. Otte trekantede Trævinkler ere satte i udvendige Spor og forbinde Dækket med Siden ved Skruer med Møstringe; de ere 9 Fod lange, mødes i Midten i en oval Plade og ere endvidere forstøttede horizontalt ved to Plader tilsvarende Opstandere i lige Afstand fra hinanden, den første 4 Fod fra Dækket, og Afdelingen ovenfor denne er næsten opfyldt af verticale Opstandere til Toppen af Platsfonden og fæstede ved Baandjern. Der findes ogsaa to diagonale Arme af Stangjern der krydse hinanden i Centret og paa hvis Ender, i Hvide med de første Arme, der er fæstet Sæder rummelige for 6 Personer og desuden givende Staaplads til 6 andre Personer i Centret. Under Platsfonden er fæstet en stor Klokke, med 4 Svingklapper hængende ned omkring, for at slaae den paa Yderkanten, medens Hammeren er forlænget med en 5 Fods Jernstang, med et Windkors af tynd Jernplade paa Enden, saa at den svageste Brise kan ringe Klokken naar Søen er for stille til at indvirke paa Klapperne.

For at forene Siderne eller snarere Toppen af Opstanderne med Platsfonden, er der ovenover denne anbragt en Halvcirkel af Stangjern, der strækker fra den ene Side til den anden og hvorpaa er fæstet en Plade af Jernblik med Bøiens Navn paa malet. Ovenover denne Halvcirkel er anbragt en pyramidalst Fløi 10 Tommer i Kant, der dreier rundt altsom Bøien bevæger sig og giver Gienstkin af Solen, Maanen og Calsbot Fyr. Gienstkinet af Solens Straaler kan sees i en Afstand af 7 til 8 Dvm.

fra et Skibsdæck, og Boien selv kan i klart Veir sees en 4 til 5 Dm. borte; hvilket er 3 Gange saa langt som den Afstand en almindelig Boie kan sees paa. I tykt Veir skroger denne Boie som et Fartoi tilankers. Toppen af Gleien er 12 Fod over Bandedsladen.

Saa vel Førerne af Damp- og Seilskibe, der besøge Southampton, som alle Lodser, afgive eenstemmigt en gunstig Dom om disse Boier og anbefale dem meget til almindelig Brug; især paa Yderpuncter, som Øst- og Vestpynten af Den Wight. De sige at den hæver sig over Toppen af Søen uden at dukke under, og uden at blive paavirket mere af Strømmen end at den bevæger sig saa langt, Fortøiningskæden tillader den det. Idet den altid vender de to Trediedele skifteviis hver Vei, bliver den mere til Gavn, og i svære Storme af de her virksomste Vinde, S. O. og V. S. V., har den i Springtid altid hævet sig paa Toppen af Søen, medens de nærliggende Boier af den ældre Slags aldeles have redet under. Den har ikke været øst eller pumpet siden den er lagt ud, og da man, efterat den i 6 Maaneder havde ligget ude, astog Lugen paa Mandebullet, befandtes den aldeles tørt. Som et Beviis paa dens Stivhed anføres det, at to Personer have siddet oppe paa Platsfonden af Boien, medens denne laae i Vandet, uden at den har hældet over. Den kostede ialt 55 £.

Paa Vestpynten af Den Wight, skal der udlægges en saadan Boie, der er 18 Fod høi, Skroget 12 Fod langt 8 Fod bredt og 4 Fod dybt, og den skal kunne bjerpe 20 Mennesker.



Skruedampcorvetten *Reynard's* Forlis.

(Naut. Mag. April 1852.)

Den farlige Seilads i det chinesiske Hav er bekendt for de Søfarende: Farvandet er ligesom beplantet med Coral-Reb, hvoraf nogle ere saa steile som en Muur og hvor Loddet altsaa ikke kan tilkiendegive deres Nærhed. Det bliver derfor umuligt at tage Forholdsregler ombord i det Skib der ulykkeligtviis er bleven indvilket i dem. Ofte, især ved Monsunstifterne, forgæves ogsaa Faren ved Taagen, der kan være ligesaa tæt som paa Newfoundland's Banker. Det bliver derfor af yderste Vigtighed at komme til Kiendskab om Strømmens Retning og Styrke, thi kan man ikke faae Observationer eller Lodflud, er det dog kun derved at man tilnærmelsesviis kan bestemme sit Sted.

Dampcorvetten *Reynard* havde netop været tre Uger paa den chinesiske Kyst, og havde taget virksom Deel i at betvinge Søroverne. Den laae i Hongkong for at sætte Godset til den lange Hjemtour til Woolwich hvor den skulde afmynstre, da Masteren fra den engelske Brig *Belocipede* ankom d. 27. Mai f. A. i en aaben Baad med den Underretning, at Skibet, han havde været paa, var aldeles forliist 150 Qvm. S.D. fra Hong-Kong, paa Pratas Reb; Besætningen, 24 i Tallet, havde taget sin Tilflugt til en øde Ø ved Rebet, og var nu udsat for der at omkomme af Hunger og Tørst. Ifølge Ordre fra den commanderende Officier i Hongkong, Capitain Maasie, afgik *Reynard* og Orlogsbriggen *Pilot* den næste Dags Formiddag Kl. 10 til Strandingsstedet for at redde den forliste Besætning.

Efter Rapporten fra Chefen for *Reynard*, Capitain Cracroft, blæste det en frisk N. O.-Monsun, og Seilene benyttedes derfor alene Kl. 10 om Eftermiddagen forlodes *Lemas-Perne*, Søen var svær, og om Natten skjørede Følken. Den næste Dags Mid-

dag havde Pratas Rev i S. 70° D., 94 Miles borte; men Observationen var paa Grund af Taagen ikke synderlig god, og Lodskuddene gave Kl. 1½ mere Vand end der nogetsteds var angivet i Kortet. Masteren fra Velocipede var med ombord i Dampcorvetten, og man spurgte ham til Maads angaaende Strømmen her paa Stedet, hvor han for 10 Dage siden havde været. Han meddelte, at han fra Pratas Rev var bleven forsat 40 Qvartmiil nordest. Kl. 9½ E.M. dreiedes til, med Storemersseil bak og Gaffelseilene til, for hvilke Skibet løb 1.8 til 2 Miil i Bagten. Hele Natten var Chefen paa Dækket, og ved Daggrv d. 30te havde Revet i D. 3° S. 26 Miles borte. Under Seil og Damp holdtes gaaende, og man haabede at komme derhen for Kl. 10 F.M.; men om Middagen viste Observationen, at Skibet var forsat 45 Miles ilæ af Revet, Patras Ogruppe havde i Nord 38 Miles; og gav saaledes en sydvestlig Sætning af 49 Miles fra om Middagen den 29de. Da det klarede Kl. 4½ E.M. viste det sig at Strømmen var bleven østlig, og under smaa Seil holdtes Skibet krydsende tilluvart med en Wind af D. t. N. der af og til forandrede sig til N. D. t. D. Desuden lod man Skruen bevæge sig langsomt, da man ventede ved Daggrv at være mellem 25 og 30 Miles fra Revets Sydostende, ifølge den Strømsætning man tidligere havde erfaret i de to foregaaende Dage. If Horsburgh er der ikke angivet nogen Lodskud paa denne Side af Revet; de vovede derfor ikke at komme i Nærheden deraf, og der holdtes skarpt Udfig hele Natten igiennem. Kl. 4, 10 Min. F.M. gav Chefen Næstcommanderende den Ordre ikke at skyde de løbende Gnder op, fordi han ønskede at sætte Seil til ved Daggrv der netop begyndte; men i det samme tildroges hans Opmærksomhed af en særegen Lysstribe paa Vandet paa den luv Boug. Det havde Udseende af Maanelys, men da Maanen ikke var oppe, troede man at det var Skum, og da Bestikket satte Skibets Plads en 30 Miles fra Revet Kl. 3½ F.M., lagdes der ikke videre Mærke dertil. Ikke en halv Minut efter præiede imidlertid Udfigget for: „Et Skærret forud“. Næsten i samme Dieblik raabte Masteren, der stod

i det sub Laaringsfartøi og nylig ikke havde faaet Bund med 16 Favne, „Stop Maskinen“ og „Bal med fuld Kraft“. Det var imidlertid for seent, og førend Ræerne kunde brases fikrant, stødte Skibet, dog i Begyndelsen saa sagte at det neppe blev bemærket.

Alt balle Skibet af med Seilene og Dampen mislykkedes; man forte Ankre ud agterfra, men Kabelougene fiske Corallerne, og før man kunde hibe dem tot, svaiede Skibet med Bredsiden ind mod Rævet. Vandet faldt hurtigt, og at føre et Bouzanker ud med Fartøierne vilde ikke lykkes paa Grund af Braadsø. Omtrent paa denne Tid, Kl. 10 F.M., meldte Maskinmesteren, at Riedlerne vare gaaede fra hinanden, at Rørene til den lille Maskine (Donkey'n) vare gaaede itu og at han frygtede at Skibets Bund havde faaet en betydelig Skade. Man slaadede derpaa Tømmer sammen for at Mandsskabet derpaa kunde søge Tilflugt, isald man blev nødt til at forlade Skibet. Med Flodtiden opstod en svær Sø, og Vandet steg hurtigt i Skibet uagtet alle Anstrengelser med Pumperne. Skibet stødte voldsomt, og Tømmermanden meldte, at Skibet ikke vilde kunne holdes paa Pumperne om det ogsaa kom flod.

Kort efter at Skibet havde stødt, var der affendt et Fartøi til Den, der laae 8 Quartmiil borte, med Provisioner til det tidligere forliste Mandsskab, og nu afsendtes et andet Fartøi med Provisioner, Band og Seil til Telte til eget Mandsskab; tillige sendtes de Syge iland med samme Fartøi.

Ved Daggrø den 1ste Juni var Veiret meget truende; Søen blev voldsommere med hvert Dieblis, og da Skibets Forlis nu var udenfor al Tvivl, bleve Masterne kappede, de Styrbords Kanoner og alt Skarp kastet overbord; Strøm-Kabelougjet, der hidtil var holdt tot, blev kappet; det Styrbords Anker lod man falde og stak saameget Ræde ud som mulig, for at lette Skibet. Ved Solens Nedgang blæste det haardt af sydlig Vind og Søen styrlode hen over Dækket. Flaaden var færdig og var bleven forløiet paa Indersiden af Rævet i smult Bunde omtrent en halv engelsk Miil fra Braget. Da Chefen frygtede at Skibet ikke vilde holde sammen til næste Morgen, sendtes Besætningen ombord paa Flaa-

den, og den næste Formiddag Kl. 10 vare de alle komne derhen, men stode rigtignok i Band til op over Knæerne. *)

Den næste Dags Morgen var Tilstanden ikke bedre; Braget holdt vel endnu sammen, men undertiden var det ikke til at see for Søen, og da Traillaen kort efter Daggry ankom fra Den, blev det derfor bestemt at sende Besætningen iland. Kort efter Middag vare alle bragte iland, og kun Kanoneren med to Mand bleve i et Fartoi for at passe paa Flaaden.

Commander Hitley, der med Briggen Pilot krydsede udfor Revet, blev anmodet om at gaae til Hongkong for at faae et Dampskib sendt til Hjælp, men Kl. 10 E.M. sendte han et Brev iland hvori han paa det indstændigste holdt paa at man skulde forlade Den saasnart som mulig. Efter noie Overveielse i et Skibsraad bestemtes det at forlade Skibet for Diebliffet. Den 3die var hele Besætningen bragt i god Behold ombord i Briggen. —

Bed dette Forliis roses Jerntraadstougværket til Banterne for dets Styrke.

*) Extract af en ombordværende Midshipman's Skrivelse d. d. Hongkong d. d. 18de Juni 1851.

Søndagsten, da vi Alle vare komne paa Flaaden, kaldte Capitain Tracrost Allemand omkring sig, og holdt følgende Tale: „Manne; vi have nu, sandsynligviis for bestandig, forladt Reynard, hvor vi saa længe have været sammen. Jeg er overbevist om at der ikke er en Eneste iblandt os som ikke veed, at om vi end ikke have noget Skib, saa ere vi dog ligesuldt Krigsloven undergivne; jeg venter derfor, som jeg er overbevist derom, at finde blind Lydighed for mine og for de andre Officierss Befalinger. (Hear, hear!). Det er idag Søndag, Manne, og saalænge vi have været sammen have vi stedse plejet at holde Søndagen hellig, og jeg mener at vi nu ikke kunne gjøre noget bedre end at sende vor Takkebøn til den almægtige Gud for hans Barmhertighed at bevare vort Liv til dette Diebliff.“ Derpaa fremsagde han en kort Bøn, til hvilken vi alle med Zunderlighed stemte et „Amen“! Et Par Minuter her-efte Dødsstillehed, hvorpaa En af Folkene sang op, „Tre Hurra for Capitainen!“ Vi gav ham de tre, og tre til og endnu engang tre, og saa tog vi vort Aftensmaalid — Folkene raat Blev og Rom og Officiererne Vi og raat Drelleb.

Marine-Reserve for Bemanding af den engelske Flaade.

Det engelske Admiralitet har under 10de Februar d. A. gjort indledende Skridt til at forelægge Parlamentet et Forslag om Oprettelsen af en saadan Marine-Reserve, hvorved det i paakommende Tilfælde vilde blive mindre nødvendigt at tage sin Tilflugt til Presning.

Den i Forslag bragte Marine-Reserve skulde bestaae af
200 petty officers af 1ste Classe,
800 do. af 2den Classe, og
4000 heelfaarne Matroser (able seamen).

Disse subalterne Officierer, der blive at indføre i Reserven, maae have været i Hds. Majestæts Tjeneste idetmindste i 6 Aar og de heelfaarne Matroser idetmindste 3 Aar og derhos have Attest om godt Forhold.

Derefter skulde meddeles dem Forløvspatent, som blev at fornye hvert Aar saalænge de stode i Reserven.

Det vil staae dem frit for i denne Tid at gaae til Cossardis i indenrigs Fart, og de kunne da indkaldes til Tjeneste i kortere eller længere Tid, dog ikke over 5 Aar, og efter den Tid kunne de ikke tvinges til at gjøre Krigstjeneste, — ligesom Reserven ei heller kan udtages til Militzen.

Deres Tjeneste i Marinen berettiger dem til Pension, og giver dem Adgang til Greenwich Hospital i Lighed med Flaadens Mandskab, og 2 Aar i Reserven skulde anses lige med 1 Aars Tjeneste tilføes.

Petty officers af 1ste Classe skulde erholde	12	£	aarlig,
do. af 2den — — —	9	„	—
de heelfaarne Matroser — —	6	„	—

Hvert Fjerdingaar skulde de melde sig ved de nærmeste Havne og Stationer, for at modtage deres Qvartal.

Ogsaa heeltsefarne Matroser, der ikke have gjort Tjeneste paa Flaaden, antages, hvis det i Forslag bragte Antal ikke skulde faaes.

I Admiralitetets Skrivelse desangaaende til Finantserne anslaaes Udgivterne, som dertil vilde blive at opføre paa næste Budgetforslag, til £ 38,600.

Finantsbestyrelsen har givet sit Minde til Opførelsen af en saadan Post i det næste Budgetforslag.

(Naut. Mag. Marts 1852.)

Sprængning af Klipper under Havet ved Ny-York, uden Hjælp af Boring.

(Naut. Mag. Juni 1852.)

Et stærkt omsurret Hylster med Krud ledes ned til Toppen af Klippen ved en Jernstang, der er fastet til Hylsteret med Ringe. En Line er anbragt paa selve Hylsteret til at fire det ned med. I nogen Afstand derfra er i et Fartoi anbragt et galvanisk Batteri, hvorfra en Bire fører ned til Hylsteret og tjener til at bevirke Antændingen.

Dyfinderen, Fransmanden Maillefert, foretog saaledes den første Sprængning af Pot Rock Klippen i Gurl Gate Kanalen ved Ny-York i August 1851. Den første Gang gik det ikke heldigt, thi Hylsteret gik itu under Nedfiringen fra Fartøiet; men de to følgende Gange sprængtes et Stykke paa en 4 Fods Længde bort af Klippen. Hver Ladning udgjorde 80 Pund Krud. Hylsteret var af Tin, og det galvaniske Batteri var i et Fartoi, forløst 60 Fod sønden for Klippen. Ingen Boring blev foretaget,

thi Vandet virkede som Løder. Paa Fartvæi, hvor det galvaniske Batteri var, løb det som Skuddet fra en Kanon, og ovenover Klippen kastedes en Vandsoile omtrent 35 Fod iveiret. Fra den 9de August til den 16de October foretoges saaledes 85 Sprængninger, hvoraf 27 vare med 78 Pund Krud og 58 med 125 Pund hver; ialt 9,356 Pund Krud. Paa Klippen, hvor der tidligere ved Lavvande kun havde været 8 Fod, var der nu 16 Fod. Fra den 17de October til d. 7. November foretoges 58 Sprængninger med 125 Pund Krud hver Gang, altsaa ialt 7250 Pund, og derved bragtes Dybden til 18½ Fod. Fra den 8de Novbr. til 12te December foretoges 91 Sprængninger med 125 Pund Krud hver Gang, altsaa ialt 11375 Pund, og derved bragtes Dybden til 24 Fod paa et Stykke af Klippen, 225 Fod i Længde og 60 Fod i Brede; men af 360 Lodskud, der toges senere, fik man 8 paa 19 Fod ved almindelig Lavvande og 107 paa over 24 Fod. For at tilvejebringe denne Dybde har der saaledes været foretaget 234 Sprængninger med ialt 27,981 Pund Krud, og Beføstningen har været 6000 Dollars.

Fra et andet Klippeværk har den samme Mand paa denne Sprængningsmaade rokket et Stykke paa 16 Fods Længde, 10 Fods Brede og 8 Fods Dybde; men da det var for svært til at borttage, maatte det børes i mindre Stykker og derpaa flyttes ud i dybt Vand.

Paa 4 andre Klippeværk har samme Sprængningsmaade senere været anvendt med Held.

Denne nye Maade at sprænge Klipper under Vandet uden at bore har saaledes viist sig fortrinlig ved Bortskaffelsen af den først omtalte Klippe, der saalænge har besværet den betydelige Skibsfart til et af Verdens største Handelssteder.

Senere har denne Sprængningsmaade vel været foretaget ved Jersey og er mislykket, men de nærmere Omstændigheder vides endnu ikke.

**Extract af en Skrivelse fra Maillefert d. d. Astoria
d. 19de April 1852 til Meriam Esq.**

— Siden den ulykkelige Hændelse ved Hurl Gate d. 26. sidst., under Forsøg paa at bortsprænge endnu mere af samme Klippe, er dette den første Gang jeg er istand til at bruge mine Dine der saa vidunderligt ere blevne bevarede, og jeg kan ikke giøre mere passende Brug af dem end ved at meddele Dem følgende Facta.

Joseph Francis' Metallic life boat har reddet mit Liv to Gange. Først ved at bestiarne mig mod den umiddelbare Virkning af Explosionen, idet Baaden, istedetfor at springe i tusinde Stykker rundt omkring, som min Træbaad gjorde, tvertimod var som et Skjold bag hvilket jeg til en vis Grad blev beskyttet. Dernæst ved at redde mig fra at drukne. Da nemlig Ladningen exploderede, kun 3 Fod fra Waterkanten af Redningsbaaden og omtrent 7 Fod fra mig selv, blev Baaden tilligemed mig og min Svigersøn stødt 130 Fod bort. Jeg gik tilbunds og blev der liggende bevidstløs i 3 eller 4 Minuter, efter Tilskuernes Forklaring. Da jeg var kommen til mig selv, og blot havde Brugten af min ene Underarm, vandt jeg kun med en utrolig Anstrengelse op til Overfladen og faae til min Trøst min trofaste life boat omtrent 12 Yards fra mig med min Svigersøn. Jeg gik atter under, men kom igien op, og det lykkedes mig at faae fat i Baaden. Den var saa godt, at 10 eller 12 Personer kunde have faaet Plads i den. Kun smaa Stumper af Træbaaden fremmede omkring og disse vare ikke store nok til at kunne have tjent som Redningsboier.

Redningsbaaden var ikke forsynet med noget extra Opbevaringsmiddel, som Kork, Biskelædersboier etc., men blev ene og alene holdt oppe ved sine Metal-Luftkasser. Havde mine ulykkelige Folk været i en slig Metalbaad istedetfor i en Træbaad, vilde maaskee nogle af dem være blevne reddede, hvorimod de nu maatte omkomme ynkelig lemlæstede af Træstumper etc.

Det electriske Telegraph-Princip benyttet til at bringe Overeensstemmelse mellem de offentlige Uhre.

Herr Premierlieutenant Luxen har Side 255 og følgende yderligere henledet Opmærksomheden paa, at den electriske Telegraph kan benyttes til Klokkets-Bestemmelse, og saaledes til Angivelse af Længdeforhiellen imellem forskiellige Steder.

Marine-Uhrmager Louis Urban-Jürgensen har fattet Tanken om en anden, men nær beslægtet Anvendelse af det electriske Telegraph-Princip, efter, under sit Ophold i London ved den store Udstilling, at have betragtet de større Uhre, som sammesteds dreves af electromagnetisk Kraft, — nemlig: at den størst mulige Overeensstemmelse imellem en Stads offentlige Uhre vilde opnaaes ved at sætte et nøiagtigt reguleret Normaluhr saaledes i Forbindelse med andre offentlige Uhre, (som da kun behøvede at bestaae af Uhrskiver med Viservek), at disse impulseredes ved Hjælp af en magnetisk-electrisk Strøm (enten hvert Secund eller i et andet givet Tidsmoment) af Normaluhret, saaledes, at Viserne skred frem paa de auxiliaire Uhrskiver i samme Forhold som paa Normaluhret, fra hvilket Inductionerne udgik.*)

Efterat Herr Jürgensen havde meddeelt denne sin Tanke til Civil-Ingenieur Herr Secretair S. Hjorth, tilskrev Denne ham følgende Linier, som vi her meddele, da det af samme fremgaar, at Brevskriveren, bekendt fra sin Virken for Alt hvad der angaaer den magnetisk-electriske Kraft, ikke alene har optaget Jürgensen's Idee med Enthousiasme, men ogsaa er beredt til efter bedste Evne at assistere til sammes Udførelse.

*) Prof. Steinheil i München har søgt samme Formaal opnaaet, dog paa en fra Jürgensens Plan forskiellig Maade.

Kjøbenhavn den 5te Marts 1852.

„De ytrede Dem for kort Tid siden om, at forene Hovedstadens større Uhre paa saadan Maade med et Normal-Uhr, at dette kunde paavirke hine efter Principet for de electriske Telegrapher og saaledes regulere samme. Ved nærmere at tænke over denne Sag, er jeg kommen til den Overbeviisning at Principet for den Hensleyffe Telegraph egner sig fortrinligt til det nævnte Diemed, og da jeg om saa Dage venter at komme til London, har jeg med Hensyn til den fortrinlige Leilighed, som derved frembyder sig for mig til at indhente Oplysninger, der kunne tjene til at beseffordre Deres Plan, saameget mere troet at burde tilbyde min Tjeneste i denne Henseende, som min Reise for endeel har et beslaegtet Foretagende, nemlig de electriske Telegraphers Anvendelse her i Landet, til Formaal, og disse have fundet saamegen Anklang, at den Sag, De virker for, vistnok vil møde den Velvillie og Understøttelse, som den saa vel fortjener.“

Jeg har den Ære u.

S. Sjorth.

Til

Herr Chronometermager
Louis Urban-Jürgensen.

Breve fra Capt. Fitz James ombord paa Franklins Opdagelsesfæst Crebus „paa Udreisen“.)

(Naut. Mag. Marts, April 1852.)

Crebus, tilføes d. 8. Juni 1845 Kl. 10 EM.

Det lod som Du saa gjerne vilde have, jeg skulde føre en særegen Dagbog for Dig. Jeg fører naturligviis en Dagbog som vil blive tilstillet Admiralitetet, men for Din Skyld skal jeg fra Tid til anden nedskrive Et og Andet. Jeg faaer vel aldrig læst igiennem hvad jeg nedskriver, og derfor maa Du undskylde de mulige Skiodes, løshedsfeil.

Jeg begynder iafsten, fordi jeg er i godt Humeur. Enhver trykker sig selv i Haanden. Vi have en god Wind, 7 Miles Fart, temmelig rolig Sø, dog lidt Mulling; men tillykke er Skibet meget roligt omlø, medens det paa Dækket hugger og ruller mere. Vi befinde os under 60° Br. og 9° 30' Lgd., saa Du nok kan finde paa hvad Lag vi ere. Dampskibene Mattler og Blazer forlode os igaarmiddags, ved Den Rona, 70 til 80 Qvartmiil fra Stromnes. Capitainerne kom ombord og fik vore Breve; eet af dem vil have sagt Dig hvad vi have foretaget os indtil den Tid. Svær Dynning og Kuling fra N. V.; men Winden begyndte at gaae om til W. og S. W., som er Medbør. Dampskibene lagde sig nu paa Siden af os, et paa hver Side, saa tæt som muligt uden at røre os, og Officierer og Mandskab gabe os ikke tre men et vedvarende Hurraraab af alle deres Langers Magt, hvilket Hurra vi naturligviis besvarede. Da de havde givet „Error“ samme Hilsen, forlode de os og vare os affyne efter et Par Timers Forløb. Vi havde kun et Par gamle Maager paa Rona Klippen at see paa,

*) Efr. d. Tids. 1ste Bp. Pag. 128.

og nu skulde det da vise sig, om Noget sølte *Engstlighed* over Foretagendet. „Endelig ere vi da paagled!“ var Allemands Løsen. Intet længselsfuldt Blik blev sendt tilbage; „Fremad!“ hød det. Vi drak Lady Franklins Skaal ved den gamle Herres Bord; ogsaa hans Datters Skaal blev drukket, da det var hendes Fødselsdag. Men Vinden, der var bleven gunstig, som Dampskibene forlode os (ret som om de sidste Efterretninger om os skulde være de bedste), gik om Aftenen om til N. W., og vi gik N. efter isledetfor N. W. efter. Himlen var klar, Luften mild og forfriskende. Igaar-aftes havde jeg et let Anfald af Feber og Hovedpine, men nu befinder jeg mig ypperligt, og gik tilkøis og tænkte paa Dig og min Elskede — hvis Portrait nu seer ned paa mig. Du kan jo nok forestille Dig hvorledes jeg sidder og skriver ved Bordet, der er 3 Fod langt og naaer fra Kvænen til Døren.

Morgenens begyndte med gunstig Vind, og inden Middag havde vi den ret agterind. „*Terror*“ kommer bag efter os og Transportskibet holder sig tæt til os med saa smaa Seil som muligt, thi det er en smal Sag for det at løbe os affigte om det lystede. De ere nok bange for Isen, fordi Skibet ikke er bygget til at flyde denne fra sig. I Messen have vi: Næst-Commanderende Gore, Trede-Commanderende Le Viscomte, Fjerde-Commanderende Fairholme; Forvalter (Purser) Osmar, Chirurgen Stanley, Underchirurgen Goodsir, Icemaster (som han kaldes) Reid; Materne Sargent, Des Noeur, Couch; Understyrmand (second master) Collins; Chæfen kender Du bedre end han gjør det selv.

Reid er den originaleste Character af dem Alle — raa, forstandig, udannet, med en bred nordlig Accent, men ikke plump, — godmodig og retfærdig. Han er grønlandsk Hvalfanger fra Aberdeen, har ført Skib selv, og morer os med sine vittige Foredrag og Beskrivelser over Isen, Hvalfangst &c. Da jeg for lidt siden jagde, at vi snart vilde faae Cap Farvel isigte, efter den Fart vi skied, og spurgte ham, om vi ikke kunde vente os en Storm der, svarede han: „Ah! now, Mister Jems, we'll be having the weather fine,

Sir! fine! No ice at arl about it, Sir, unless it be the bergs — arl the ice'll be gone, Sir, only the bergs, which I like to see. Let it come on to blow, look out for a big'un. Get under his lee, and hold on to him fast, Sir, fast. If he drifts near the land, why, he grounds afore Von do." Den Tanke at al Isen er borte med Undtagelse af Isbjergene er over al Beskrivelse pudseelig. Jeg har netop spilt et Parti Schach med Purseren Damar; han er fortræffelig. Han var med Beechey i „Blossom“, til Behringsstræde for at søge efter Franklin, da han undersøgte Nordkysten af America og kom ham paa 150 Qvartmi'l nær; han har været i Petro Paulowsky i Kamschatka, hvor jeg ogsaa haaber at naae hen, og har siden tjent paa Søerne i Canada. Jeg antog ham først for en eensoldig gammel Mand fordi han har en dobbelt Hage og snusede; men han er saa lystig som et ungt Menneske kan være, fuld af vittige, tørre Indfald, altid i godt Humeur, leer altid, er aldrig til Besvær, tager sin Priis efter Maaltidet, spiller sin Stubber og slaar mig i Schach, og — er en Gentleman.

Anden Styrmand, Collins, er Godmodigheden selv, det livagtige gode Humeur. Og nu maa jeg sige Godnat, da den er over Elleve. Jeg har skrevet i Et væk uden Ophold. Gud velsigne Dig.

Den 6te. I dag viste Sir John Franklin mig den Deel af sin Instrux som angaaer Hovedformaalet for vor Reise og Nødvendigheden af at iagttage Alt fra en Løppe til en Hvalfist i de ubekiendte Regioner vi skulle besøge. Han meddeelte mig ogsaa at de magnetiske Observationer isærdeleshed vare overdragne mig. Han underrettede tillige alle Officierer om, at han skulde forlange alle deres Bemærkninger, Journaler og Skitser ic. ved Tilbagekomsten til England, og foreskæste os en Deel af sine Instruxer til Officiererne paa Trent, det første Skib han commanderede i 1818, med Capt. Buchan, under Forsøget at naae Nordpolen, og gjorde os opmærksomme paa hvor ønskeligt det var at lægge Mærke til Alt og at hver Enkelt kom med sin Mening. Han talte med Glæde om den ivrige Medvirkning han ventede fra os alle og om hans

inderlige Altraa efter at lade Enhvers Anstrengelse vederfares al Met.

Idag har det været en trist Dag, hvad Solskin anbelanger, og Vinden er gaaet heelt nordlig; der er saa lidt Vind, at den gamle Grebus ikke kan stevne rigtigt, men, som vi kalde det, „falder af“ med Dyrningen. Syv eller otte svære Nordkaperne skode forbi os sydvester, som Mr. Goodsir erklærede for yndige Slabninger. Igaar aften dandsede en Stime Marsvin omkring Bougen af Skibet da det huggede i Isen, og vi saae en Fugl, som hedder Mullimouk, et Slags Stormfugl, som de nordlige Folkeslag betragte som et Tegn paa at man nærmer sig Zisregionerne.

Ved Middagsbordet idag gjorde Sir John os en behagelig Meddelelse om sine Udsigter til at trænge giennem Isen paa Americas Kyst og sine Tvivl om at der fandtes aabent Vand mod Nord. Han sagde ogsaa at han ansaae det for muligt at naae Polen over Isen ved at overvintre ved Spigbergen, og tage afsted om Foraaret inden Isen brød op og drev sydefter, som det skete med Parry.

Det er henimod Midnat. Jeg kan ikke udgrunde hvorfor Skotlænderne netop hvistle og altid tale med en dæmpet, drælende, monoton Stemme, som man har ondt ved at forstaae. Jeg troer man kalder Saadant „cannyness“. Mr. Goodsir er „canny“. Han er lang og stiv, og gaaer og kneiser paa Tæerne med Hænderne i hver sin Sakkelomme. Han har et ypperligt Humeur, er vel funderet i almindelige Kundskaber, lærd i Naturhistorie, (han var Inspecteur ved Museet i Edinburgh), seer ud til at være 22 Aar gammel, har et behageligt Smil, kommer ikke i Affect, er Enthusiast med Hensyn til alle Ologies, afmaaler det indvendige af Microscopdyr med en Pensel, som Indbildningskraften har spidset, attraperer Phænomenet i en Pos, seer paa Thermometret og hvert andet Mæter, er en behagelig Selskabsbroder og en Gevinst for Mænsken. Saadan er Mr. Goodsir.

Den 7de Kl. 11 E.M. Vi hugge svært; Kuligen tager til

fra V. N. B. Den begyndte da Solen lavede sig til at gaae ned, omtrent Kl. 9, med en Bante, bag hvilken Solen forsvandt; den steg op i Form af en Bue og jeg anede en Storm; men da den havde spredt sig ud over Himlen, blev den en stadig tiltagende Kuling. Barometret steg ligesaa hurtigt som det faldt, og jeg spaaede følgelig et Slags Storm. Hele Aftenen igaar var det Stille, og overtrukket har det været hele Dagen. Bestieftiget hele Dagen med at anstille Observationer med Le Viscomte, saa ofte Solen pippede frem. Der er ellers ikke Noget der kan interessere eller mere Dig i denne Dags Journal, og jeg er ikke oplagt til at beskrive Dig flere af vore Messeskameler.

Den 8de. Jeg kan nok lide en Mand, naar han er alvorlig. Sir John Franklin holdt idag Gudstjeneste, og læste en Prædiken saa ypperligt, at jeg gad seet den, der ikke følte Styrken af hvad han foretog. Første Gang, han talte, var en Dag eller to før vi seilede, da Lady Franklin og hans Datter overværede Tjenesten. Hans alvorfulde Holdning, som det var tydeligt at see var begrundet i hans inderlige Overbeviisning, slog Enhver. — Idag havde vi en svær Sø og stiv Kuling; men det løiede af Kl. 4, og klar og herlig kom Solen frem. Under 62° Kl. 9 denne Aften, vendte vi og stode sydvestester. Idag et Skib fra Peterhead isigte.

Den 10de. Jeg begyndte at skrive igaar aften, men Skibet tumlede saa forfærdeligt omkring, at jeg gik tilkvis og maatte strax efter ud igien og faae Mærseilene rebede, da der kom svære Windstød. Skibet huggede saa stærkt som noget Skib jeg har været ombord i, men dog meget mageligt. Reid siger, han holder ikke af at see Vinden „søge efter et Hjørne at blæse fra.“ Hele Gaarsdagen gjorde jeg Beregninger og tog flere Observationer paa Dækket. Beiret stillede af denne Morgen og hele Dagen have vi haft ringe Wind og temmelig smul Sø. En klar Solnedgang Kl. 9½, og Goodsir undersøgte „Mollusca“ i et „Microscope“. Han er i Extase over en Sælfuld spælagtig Stof, han netop har halet op i et Net og som viser sig at være Føde for Hvalfiske og andre

Dyr. Jeg har læst Sir John Franklins „vindication of his government of Van Diemens Land“, som skulde komme ud en fjorteen Dagestid efter vor Afreise. Han tager lidt fat paa Lord Stanley, og siger han er hovmodig og herskesyg.

Her seer jeg mit tredie Arel ender, og synes Dig nu ikke om Brevet saa langt, saa skal Du ikke læse det Følgende som jeg agter at skrive. Der er Intet som nu kan interessere Dig, og vi have ikke tilbagelagt et synderligt Stykke. Jeg ender derfor, og kalder det et Brev, blot for at tilføie, at jeg er Din stedse hengivne ic.

Mere den 10de. Grouch er en lille sorthaaret Gut, med et glat Ansigt, godmodig paa sin Viis; han skriver, læser, arbejder, tegner, og er ganske stille. Han er aldrig Nogen ibeien, og er altid klar, naar man vil ham noget; men jeg kan ikke finde noget mærkeligt Træk i hans Character, undtagen det skulde være Stivsindehed. Chirurgen Stanley har jeg kiendt i China. Han var en kort Tid ombord i „Cornwallis“, hvor han havde en besværlig Tjeneste i sit Kald. Han kunde nok see godt ud, men han er for feed, med ravnsort Haar, meget hvide Hænder, der altid ere utaaelig rene, med opstøpde Skjorteærmer, saa man ikke kan værges sig mod den ubehagelig Tanke, at han ikke vilde have noget imod paa Stedet at sætte et Been af — „om ikke tidligere“. Han er yderst ligefrem og forekommende, og holder særdeles Die med vor Messe. Le Viscomte kiender Du. Han vinder, om muligt, ved noiere Bekiendtskab. Fairholme, som Du kiender, i det Mindste for Ansæende, er en livlig, behagelig Selskabsbroder og en Mand med Kundskaber. Sergant er en net Gut, med et godt Ansigt og godmodig. Des Boeur kiender jeg fra Cornwallis. Han kom ud med den, for at gaae ombord i „Endymion“, og var den Gang en reen Grønstolling. Nu er han bleven en fortræffelig, rask, behagelig, munter, forekommende Gut og Hodgsons Favourit, som han paa sin Side ogsaa gjør meget af.

Næst-Commanderende, Graham Gore, er en Mand med en meget fast Character, en særdeles dygtig Officier, af det blideste Gemyt, er ikke saameget Verdensmand som Fairholme eller Des Boeur,

og ligner mere Le Viscomte, dog uden at have hans Undseelighed. Han spiller smukt paa Fløite, tegner af og til overmaade godt, men undertiden ogsaa meget slet: er i det Hele en udmærket Fyr.

Her ender min Catalogue. Jeg ved ikke om jeg har været saa heldig at skildre Dig vor Messe rigtigt, og Du kiender mig nok til at vide, at jeg omtaler Smaaseil, Mangler og Særheder med al Velvillie. Jeg vilde imidlertid ønske at jeg kunde bibringe Dig en rigtig Idee om den umaadelige Fylde af Godmodighed, godt Lune og virkelig Velvillie i vor lille Messe. Vi ere rigtig lykkelige og rigtig glade med Sir John Franklin; han vinder særdeles meget, jo mere vi lære ham at kiende. Han er alt andet end nervøs og urolig i Sindet; tværtimod har jeg sige at han er udmærket ved sin krafftige Bestemthed i pludselig indtræffende vigtige Øieblikke, dog formener jeg, at han lettelig vilde lade sig overtale hvor han ikke allerede har fattet en bestemt Mening.

Vore Føll ere alle uden Undtagelse raske, modige Gutter, for det Meste fra de nordlige Provindser, kun saa Orlogsgaster. I Stromnæs vare vi bange for at nogle af dem skulde fortryde at de vare gaaede med, og det er Skik og Brug ikke at give Landlov — Terror gav ikke Landlov. Men der vare to Mand: den Ene vilde saa gjerne see sin Kone, han ikke havde seet i 4 Aar, og den Anden sin Moder, han ikke havde seet i 17 Aar, og saa lod jeg dem gaae til Kirkwall, en 14 Miles borte. Jeg gav ogsaa een Mand af hver Balle Tilladelse til at gaae iland efter Provisioner. De kom Alle ombord igien til den bestemte Tid; men da vi ikke skulde gaae tilsværs før om Morgenens, var der 4 Mand (som rimeligviis havde taget vel meget Whisky til sig, og imellem hvilke var den aldrende Mand der ikke havde seet sin Kone i 4 Aar), der tog en lille Følle, som laae ved Skibet, og gik iland uden Tilladelse. Deres Fraværelse blev snart opdaget, og Fairholme, med Assistance af Baillie og Flere, bragte dem alle ombord Kl. 3 om Morgenens. Jeg er fuldt overbeviist om, at det var deres Agt at komme ombord (om de havde været ædru nok), især den staa-

kels Mand med Konen — men efter Tjenestereglementet burde disse Folk have været strengt straffede — deres Gage burde have været forholdt dem og givet til Constablerne eller dem der havde grebet dem. Det var mig imidlertid klart, at Straffens Hensigt er — at forebygge slet Opførsel hos Andre, og ikke — at tage Hevn over Individets Forseelse. Menneffene vide meget vel, naar de gøre Uret, og der er aabenbart ingen Leilighed til Gientagelse af Forseelsen før vi komme til Balparaiso eller Sandwichsøerne, jeg stod da op Kl. 4, kaldte Alle Mand op, stillede Gore og Marine-sergeanten ned forat ransage hele Dækket efter Spiritus, og det som fandtes blev kastet overbord. Dette medtog fulde to Timer; kort efter lettede vi og stode tilføes. Jeg sagde ikke et Ord til nogen af dem. Det var tydeligt at mærke at de ventede Straf, og den gamle Mand med Konen saae temmelig forfnyet ud og vilde ikke see mig i Øinene; men der blev ikke talt mere om den Sag, og Folkene have siden ikke derfor forholdt sig i mindste Maade værre. Jeg veed ikke hvorfor jeg fortæller Dig alt Dette. Det var min Bestemmelse at gaae tilkøis, naar jeg havde endt det sidste Ark, men jeg gif hen for at see paa nogle herlige Exemplarer af Crustaceer i Mikroskopet, iblandt hvilke er een paa en Qvart Tomme Længde, et aldeles nyt Dyr med en Paafuglehale. Goodfir er især med at tegne det. Men nu maa jeg for Alvor sige Godnat; Klokken er over Fiet.

Den 11te og 12te. Hele Gaarsdagen blæste det meget stærkt og Søen gif saa høi at vi fik et Par Søer ind over Skandsen, hvorved jeg den ene Gang fik en dygtig Bløde. Havet er fuldkommen giennemfigtigt — af en smul, fin, kold grøn eller ultramarin Farve. Lange Søer, som vare de udskaarne af Flaskeglas, kom rullende mod os, og til med et nydeligt Porterstum paa Toppen. Ved Solnedgang læiede Binden af, og om Natten var det Stille. Imorges, gunstig Wind til Kl. 4 E.M., da tyk Taage lagde sig over det Hele, og blev iaften til en stærk nordlig (for os gunstig) Ruling, hvormed vi nu gaae en god Fart, medens en anden Sø reiser sig i en modsat Retning, og imellem disse to Søer

rulle vi da en Smule. Vi ere nu kun 6 Miles Syd for Island.

Den 14de. Igaaravtes lagde Søen sig betydelig, og Vinden stillede næsten aldeles af. Imorges var Vinden særdeles god, og saaledes har det været meer eller mindre hele Natten; men iftedfor klart Veir, som med N.D.-Vinden, var det nu S. D., og Dagen bragte vedvarende stærkt Regn og tyk Taage med sig. Vi gaae dog nu (kl. 11 E.M.) 7½ Miles Fart i tyk Taage, med Terror paa den ene Side og Transportflibet paa den anden Side, der holder sig tæt ved af Frygt for at tabe os affigte. I dag ordnede vi alle vore Bøger i Messen, og erfarede, at vi havde et ypperligt Bibliothek. Reid morer os stadig. Han har just fortalt mig hvorledes man skal fuge salt Fisk, naar den er meget salt. Han saae Hovmesteren slæbe den efter i Vandet og raabte: „What are you making faces at there?“ Det er ikke Maneren at saae Saltet ud paa (sarlit out). Naar den fuger skal den tages af Ilden og holdes lige ved Kog (just not boiling). — Det er Løverdagsaften. Reid og Osmar drikke „Kieeresters og Koners Skaal“, og bade mig være med. Jeg sagde til dem, jeg havde ikke den ene og skulde ikke have den anden. God Nat.

Det er idag „Waterloo Dagen“, og vi drak Hertugens Skaal ved Sir Johns Bord. Inden vi forlode England var der Tale om Avancement paa den Dag; hvis det bliver Tilfældet, er det temmelig vist at jeg bliver Capitain. Med de Tanker tog jeg et Glas Cognac og Vand kl. 10, hvilket efter Længdeforskjellen svarer til 7½ i London, og drak Din Skaal hos mig selv — idet jeg forestillede mig at Du drak Wiin. Vi have i Virkeligheden nu drukket et Glas sammen i Tankerne & I don't care how soon we may take a real one. — Nu leer jeg, for Reid klør sig i Hovedet og siger netop — „Men, Mister Jones, det forekommer mig, at De aldrig nogensinde sover, men at De altid skriver!“ Jeg fortæller

ham da, at naar jeg sover, sover jeg dobbelt saa meget som andre Folk i samme Tid. — Nu kommer Journalen.

Den 15de. Gunstig men stærk Kuling og høi Sø; men vi førte mange Seil og frængede svært, og vi bildte os ind at vi gik med 9 Miles' Fart. Det stillede af om Aftenen, og Veiret var klart og koldt.

Den 16de. Stille; Søen speilglat; skyet, ingen Sol. Efter Frokosten, ombord i Terror for at tale med Capt. Crozier om mine „For“ Observationer (For er nemlig en Inclinations-Maal han har opfundet). Fairholme og Le Viscomte fulgte med i Gummi-elasticumsbaaden. Crozier, Næst-Commanderende Little og Lieutenant Griffith (the agent for transport), spiste ombord med Sir John.

Den 17de. Solen kom frem og vi fik en smuk Dag; Luften var kold. Siden den 11te har Thermometret i Skyggen paa Dækket aldrig viist over 50° eller under 45°, hverken Nat eller Dag, for det Meste 46 eller 48°. Om Natten skyet med et klart lys i Horisonten i N. V., som Gore siger er Nordlys. Reid kalder det Iisblink. Jeg mener, det er Gienstin af Solens Nedgang, skøndt Retningen er urigtig. Det seer ud som en stor By der er i Brand, en Snees Qvartmiil borte.

Idag den 18de. Vi gik iværk med at skrive en Catalog over alle vore Bøger, og see, at vi have en ganske herlig Samling. „Crows Nest“ er sat op (som, i Reglen, er en Kasse beklædt med Seildug — paa Toppen af Fokkemasten, for at en Mand kan staa deroppe og see ud efter Abninger i Isen). Vi have et Slags Seildugs Cylinder med Baand om, opsat paa Stortoppen. Reid, som vil faae det særdeles Privilegium at blive stillet derop, siger, det er en meget kostbar Kasse.

Den 19de Kl. 12 om Natten. Jeg antager, vi ere 140 eller 150 Dvm. fra Cap Farvel. Det kulder stærkt, men Søen gaar ikke høi, omendstøndt der er Dyrning. Naar jeg siger „stærkt“, saa mener jeg friskt, vi kan føre mange Seil, og det gjør vi ogsaa. Jeg kan neppe faae Sir John til at mindste Seil.

Det er stadig skyet. Kl. 10 $\frac{1}{2}$ viste sig et klart Lys i N.B., som blev indført som Nordlys, men viste sig i Virkeligheden at være Gienstrin af Solnedgang. Skyerne og Taagen gik bort som om et Teppe blev draget bort, og efterlod en orangefarvet Klarhed nedenunder som en Hvelving med en tydelig mørk Horizont, hvilken Klarhed viste sig at være i Virkeligheden en klar Himmel, kold og smuk, og nu kommer den vagthavende Officier og rapporterer, at det stiller af. „Stil Nebet ud, sæt Fore-Bramsfeil til (Store Bramsfeil er allerede sat til), kald paa mig Kl. 6, om der hændes Noget. God Nat, god Nat!“

Den 24de. I Davis Stræde. Cap Desolation om Middagen, i Øst i 90 Miles' Afstand, men vi kan ikke see det. Vi ere netop blevene færdige med en mægtig Storm, der har sendt os afsted i en ordentlig Fart. Jeg skrev sidst, Torsdag Nat, og skal begynde hvor jeg slap. Om Fredagen, den 20de, (ogsaa Torsdag Nat, skivndt jeg gik tilføis saa rolig) tumlede, huggede og dandsede vi frygteligt omkring; Søen skyllede omkring fra alle Sider; om Dagen var det næsten Stille, meget svær Dyrning, og Stibet rullede ordentligt. En Mængde „Bottle Noses“, et Slags Hvaler af 28 Fods Længde, tumlede omkring os; de have et ganske besynderligt Hoved, og naar de ikke ere meget tæt ved, saa at man kan see deres Snude under Vandet, skulde man tro, at deres Pande er Snuden, der stikker op. Hele denne Nat ere vi atter blevene kastede omkring med en stærk Ruling stil mod vor Cours, ved Midnat blev det en ordentlig Storm; Luften var kold, skivndt Thermometret stod fast ved 42°. Om Lørdagen, atter Stille og smuult Vand. Molimaules og Træer, som Isen havde gnavet Barken af, svømmede omkring i Vandet. Ved Middagsbordet fortalte Sir John morsomme Anekdoter om en indianer Høvding, han traf, paa den Reise, hvor han udstod saa Meget — jeg troer, han hed Akatcho, det lader til at have været en mærkelig Character.

Søndagen d. 22de Kl. 7 om Morgenens begyndte det pludselig at kule haardt fra Øst (Du erindrer, at vor Cours er vestlig).

Vi havde ondt ved at komme Gudstjenesten igiennem paa underste Dæk, da Skibet rullede og tumlede meget omkring, og Søen krusede sig vndigt agter.

Igaar den 23de havde vi den høieste Sø, jeg nogensinde har seet; det var et herligt Syn. Jeg kiender ikke noget Skionnere, end en Storm, især naar man lændser for den. Et Par Søer fik vi paa Dækket, og een fandt Veien ned til Bordet, netop som vi havde spist til Middag. I Dag spiste jeg i Messen, da Sir John meente, hans Giestre ikke alle paa een Gang kunde holde sig fast og spise. Vi ere tæt indeklemte og kunne ikke røre os synderlig. Men Alle Mand ere i særdeles godt Humeur; og vi dandse saa herlig hen for det — jeg mener for Veiret. Hele Gaardsdagen og hele Natten styllede det ned, og imorges sendte en straalende Sol og en blaa Himmel os alle ud for at tørre os selv og vore Klæder. Efterhaanden have vi forandret Cours, og styre nu ret Nord. I Middags havde vi Cap Desolation ret østlig i 90 Miles' Afstand, vi ere altsaa nu i Davis Stræde. Søen er nu smuul, og Vinden stadig gunstig. Jeg skriver dette Kl. 10½ i det klareste Dagslys. Sir John siger, at paa hans Reise til Hudsonsbugten, passerede han paa det selvsamme Sted, hvor vi vare igaar, og at han da seilede giennem Is. Endnu have vi hverken seet Is eller Land. Søen begynder at blive koldere. Luften er stadig 41°, men idag er det ret behagelig koldt. Ubelatten har netop taget et uldent Teppe om sig, en Frakke og et Par Buxer, som Matroserne have syet for ham (rigtigere, for hende), saa jeg antager, det bliver koldt. Fartel for dennesinde.

Onsdag den 25de. Imorges stod jeg paa Dækket og saae paa Vestkysten af Grønland og paa et Isbjerg — omendskiøndt Landet er 40 Dvm. borte og Bjerget 6 eller 8 Dvm. borte. Vi seilede langs med det hen for Vinden indtil Middag, og Thermometret var gaaet ned til 39° da jeg kom op, men nu holder det sig stadig paa 42°. Grønlands Kyst seer ujevn ud og straalers af Enee, og Skyggerne og Nedfaldene danne dybe sorte Pletter: vi gad nok være en Smule nærmere for bedre at see det.

Imorges saae vi eet sneebedæft Jisbjerg meget langt borte. Jeg skriver nu Kl. 11 EM., under 63°, i Nærheden af et Sted, hvilket Kaartet betegner som Vichtenfels. Da Solen gik ned for en halv Time siden havde Søen den fineste blaa Farve i Skyggen. Det er fuldkommen Stille — saa stille, at Terrors Mærk speiler sig tæt ved Siden af os, omendstiondt den er $\frac{1}{2}$ Mile borte. Luften er behagelig kold og forfriskende (bracing), og Allemand holde godt Humeur enten alene eller med Naboerne. Jeg har været paa Dækket hele Dagen og taget Observationer. Goodfir fanger de allerbesynderligste Dyr i et Net, og er henrykt. Gore og Des Boeur staae ud over Skibssiden med Net og lange Stænger, med Cigarer i Munden, og Osmar leer; det er en rigtig Original, og en morsom tør Personnage. Jeg er uderst søvrig og træt, men jeg kunde dog ikke gaae tilsois og ikke skrive den første Dag, paa hvilken vi havde seet Nordpolarland. Reid siger, at vi snart skulle saae „Huskmayerne“ at see, hvilke, han siger, ialmindelighed kaldes „Jacks“ af Hvalfangerne og „Huskis“ for Kortheds Skyld.

Den 26de. Vi have haft en meget behagelig Dag, næsten Stille og en varm Sol; Thermometret 42°. Alle Slags Dyr fanges i Net paa en lang Stang, og vi skiftes saaledes til at trække de besynderligste Dyr op af Vandet. Adskillige Jisbjerger saae vi langt borte og haabede, at de skulle komme os nær; Grønlands Klippefyrt er 20 Miles borte.

Den 27de. Denne Dag har været varm, stille og behagelig; vi fik Bund med 40 Favn og fangede Søstjerner, Skaller og andre Fisk, ja endydermere en Mængde Torst, saa at vi fik nok til et Maaltid eller to for hele Mandslabet. Om Eftermiddagen kom en tyk Taage pludselig over os med en nordlig Wind; Thermometret faldt til 35° og der staaer det endnu. Vi seile i smult Vand og smaa Hvaler hoppe omkring i alle Retninger. Bredden 64°. Taagen er klaret bort og Transportskibet have vi tabt af Sigte. Om Morgenens kom en Brig klos op til os, og Skipperen, en raa gammel Karl fra Shetland, kom ombord; han er kommen

for at fiske Torst paa Banterne og Bar i Fjordene, hvilket sidste er en ganske ny Plan i disse Egne.

Den 29de. Ildag er Søen blank som et Speil, men Luften er kold og skyet; Thermometret 35° , og vi passere til min store Glæde mange Isbjerge nærmere end 1 Mile. Det var et smukt Syn, thi Horizonen var ganske mørk, og naar disse Isbjerge opfangede Solens Straaler, skinnede de som Glædesblus ved Hellig-Trefongers Tid. Jeg troede først, at Isbjerge vare store-giennemfigtige Masser eller Isklipper; men de see ud som svære Sneemasser, gennemfurede af Huler og mørke Kløfter. Da det om Aftenen var stille, gik jeg ombord i Terror, og fandt den syge Hodgson bedre. Da vi kom ombord, lagde vi vi og fangede i en Dybde af 250 Favne en heel Deel forstieilige Fiske hvoriblandt mange Rabliauer. Den foregaaende Nat blev jeg længe oppe og forsøgte at aflæse paa et Uhr ved Skinnets af et eget Slags geleeagtige Dyr, der udstraale et phosphoragtigt Lys, naar de rykkes i en Vandballe. Land, dækket af tykke Skymasser, have vi i Sigte. Transportskibet have vi igien opdaget, og en dansk Brig er tæt ved os.

Den 30te. Den grønlandske Kyst er nu meget smuk; vi ere nærmere ved den end nogenfinde før, omtrent 25 Miles, men den seer nær ud, og tykke Skyer hænge over den klippe- og sneefulde Kyst. Jeg saae idag en stor Isblint; men Veiret var for tykt til at man kunde tage nogen Skizze. Kl. 6 om Aftenen passerede vi Polartrædsen paa $66\frac{1}{2}^{\circ}$ NBr., og da Solens Declination er mere end $23^{\circ} 10'$, vil den inat slet ikke gaae ned for os; men paa Grund af den skyfulde Himmel vil vi ikke saae den at see ved Midnat. Søen er iaften stille, og ingen Isfjælde i Sigte.

Den 1ste Juli. Imorgen vente vi at komme til Disco eller snarere til Hvalfiskegerne i Nærheden deraf; der skal Transportskibet losses for Proviant og Kul, og saa snart som muligt skulle vi da afsted igjen. Jeg vil derfor vedblive denne Dagbog indtil Afgangen fra Disco, og dersom Du da ikke hører videre fra mig, saa maa Du være tilfreds med at vide, at vi fortsætte vor Reise.

Morgenens var klam og taaget, men det klarede og vi seilede nu med det mørke blaa Land om Styrbord, 20 Miles borte, af og til afbrudt ved sneedækte Fjelde, medens vi forud, saa langt Øiet kunde naac, havde en Linie af steile Fjelsfelde. Om saa Tider komme vi ind imellem dem. Jeg har nylig været tilveirs, og Synet af disse Fjelsmasser er ganske eiendommelig smukt; langt inde, klos iland, er en Fjelsklint, ganske liig de Schweizerste Gletschere. De tre af vore Skibe gaae imidlertid bestandig videre frem, uagtet Transportskibet gierne ønskede sig tilbage snart. Om Aftenen seilede vi ind i en heel Flok paa nogle Hundrede Nordkaper, der tumlede over hinanden, idet de dukkede og pleskede med deres Finner og Haler og saae paa os med deres mørke, høitidelige Ansigter og deres smaa knebelsbarte Hoveder med Huggetænderne. Der ere 65 Fjelsfelde i Sigte.

Bed at tale med Sir John Franklin, hvis Hukommelse er ligesaa god som hans Dømmekraft synes at være rigtig, viser det sig, at der er en stor Vanskelighed i at komme herfra til Bancastersund. Parry var heldig nok til paa sin første Reise at seile lige over paa 9 eller 10 Dage, hvilket hverken før eller siden har været udført. Paa hans næste Reise var han 54 Dage om at arbejde sig igiennem Isen, og kom ikke derhen før i September Maaned, og dog see vi hen til Bancastersund som til Begyndelsen af vor Expedition. Dersom vi ere heldige, ville vi kunne være der 1ste August, hvilket vil være tidsnok; thi vare vi der tidligere ville vi komme ind i Drivisen. Ingen Expedition har nogensinde været istand til at forlade Disco før den 4de eller 5te Juli, endskiøndt Afseilingen hjemmefra ofte er skeet en heel Maaned før vor, med Undtagelse af Ross paa sin første Reise, thi han kom bort den 16de Juni og var, efter hvad jeg veed, en heel Maaned om at komme 60 Miles videre. Alt er saaledes Gisning; vi ville kunne være baade heldige og uheldige.

Midnat den 1ste Juli. Jeg har lige været oppe paa Dækket for at see paa de prægtige Fjelsfelde, vi passere, og saae eet Fjeld faldre, der var omtrent 200 Fod høit; det kæntrede med et Brag

og reiste en Masse af Skum, Vand og Diis ligesom en Lavin. Natten er klar med Solskin; den danske Brig er nærmere inde under Land og er ofte skjult af Ijsfjeldene; 180 Stykker ere i Sigte paa een Gang.

Den 2den. Veiret var saa tykt, at vi ikke kunde see, naar vi vare komne langt nok frem, og om Formiddagen befandt vi os lige under en høi, mørk og sneebedækket Kyst, med lange Furer og Kløfter med Sne og omgivet af Skyer og Taage. I en dristig Modsatning til denne sorte Masse skinnede der ved Foden det meest phantastisk dannede og fuldkommen hvide Ijsfjeld. Dette var Landet af Den Disco, og da vi saae det danske Flag ved Gouverneurens Bolig i Godhavn (Lievely), tonede vi Flag derfor. Vi krydse os nu op til Hvalfiskværne i Diskobugten, hvor Transportflibet skal løses, og vente at være der imorgen tidlig, da vi nu, Kl. 10 EM., ere 18 Miles derfra. Udsigten er storartet, men øde over al Beskrivelse. Jeg kom uvilkaarlig til at tænke paa Fraustmanden, der, efter at have klaget over Englands Taage og Regn, ender med de Ord: „Pour quitter ce triste sol je m'embarque à Liverpool“. Demar kommer just op og lader som han springer i Springtoug. Og da jeg sagde til ham, hvor lykkelig et Menneſte han var, altid i godt Humeur, svarede han: „var jeg ikke lykkelig her, Sir, vidste jeg ikke, hvor jeg ellers skulde være det“.

Den 3die. Denne Morgen vare vi af en Feiltagelse komne 30 Miles østerefter i Bugten mod Waigatts Stræde, og saae ud efter Hvalfiskværne. Bugten er fuld af prægtige Ijsfjelde pakkede sammen langs Kysten. Om Middagen opdagedes Feiltagelsen; vi havde seilet uden Nytte; tog det i Spøg. men beklagede Dopholdet. Jeg gik ombord i Terror, og opdagede, at Captain Crozier havde seet Feiltagelsen, men troede, at vi havde opgivet at søge Øerne. Winden var imidlertid gunstig, og vi fik os en morsom Seilads. Vi løbe nu ind mellem Øerne.

Den 4de om Aftenen. Solen er oppe den hele Tid. Vi befandt os endelig udfør disse klippefulde Øer, og sendte et Farvsi

ind for at recognoscere, da Capitain Crozier, der nogle Aar tidligere havde været her, ikke gientendte Stedet, fordi en Flagstang paa en Høi var taget bort. Snart efter kom 5 Grønlænderbaade ud i en Række, og to af dem holdt sig nær foran Skibet og lodse det ind til et sikkert Sted, hvor det fortsiedes i et Løb der var 4 Elvslængder bredt og fuldkommen indeluftet af Vand. Hele Dagen var jeg iland med „Fox“ paa Baadene for at tage Observationer; blev meget kold og baad, men et koldt Bad ombord hjalp mig til at faae Varme i Kroppen igjen.

Søndag den 6te. Efter en smuk Nat med Solskin, havde vi en behagelig Solskinsdag, ganske varm, Luften klar og Fien skinnende i alle Retninger. Disco's smukke dristige Kyst, sortagtig og dækket med Sne, og Søen er opfyldt med Iisstykker, der fare igiennem Bugten, bryde løs fra Iisfjeldene og falde ned med Vordenbrag. Næsten hver Mand er iland for at nyde Helligdagen, og samle Fugleæg, Mosarter, Planter og Conchylier. Lovescomte og jeg have været paa Baadene siden Kl. 6 imorges for at anstille Observationer, og det glæder mig saavelsom Sir John overmaade meget at han har taget Deel i Arbeidet. Igaar var jeg og Fairholme iland med Inclinationsnaalen; en lille Træhytte have vi til at dække os. Vi lide meget af Mousquiter, og jeg skal see at sende Dig een. Transportskibet vil rimeligviis blive losset til iaften eller Tirsdag, og paa Onsdag Aften eller Torsdag slippe vi da maaskee bort; det bliver den 9de eller 10de, og haardt Arbeide forestaaer forinden.

En dansk Mand, gift med en Grønlænderinde, kom nylig over fra Godhavn og ytrer, at denne er en af de tidligste og mildeste Sommere, der længe har været kiendt, og at der ikke er nogen Iis mellem Dette og Lancastersund. Fortæl imidlertid ikke dette, thi Sir John er naturligviis meget ængstelig for at Folk i England skulle troe for godt om Aarstiden, og Abiserne ville desuden berette alle Slags usande Historier. Jeg troer, det vil lykkes os godt at slippe igiennem dette Aar, dersom det nogensinde vil lykkes os; jeg vilde helst, at det skulde mislykkes, da jeg gierne vil have en

Vinter til magnetiske Observationer. Endnu engang dypper jeg Pennen for at fortælle, at Dagbogen hermed er endt, i det mindste for denne Gang. Jeg haaber at enkelte Stykker i denne Dagbog have mereet Dig, medens andre have interesseret Dig; men jeg læser det dog ikke igiennem af Frygt for at jeg ikke skal synes om det, og rive det istykker.

Den 11te Juli. Først idag Middag er Transportskibet løst. Arbeidet har været meget svært; vi ere meget svært lastet og stille 17 Fod 4 Tommer for, have ingen Straakiol, men 3 Mars Proviant. I Admiralitetet vil man vel sige: Hvorfor have disse Mennesker bortødslet deres Tid ved Disco. Vi have imidlertid gjort Alt hvad der var os muligt; desuden er Vinden N.D., og vi have det derfor bedre her. Veiret er udmærket, Solen ganske varm. Farvel.

(Hvalfiskeerne d. 11te Juli 1845.)

Kære Coningham! Jeg er vel og lykkelig og har endnu ikke glemt Dig. Jeg har ikke megen Tid, fordi Transportskibet skal seile imorgen Aften og vi skulle være i Arbeide den hele Dag. Det var svært nok at faae Transportskibet løst, og det tog os længere Tid, end vi troede, uagtet vi arbeidede fra 4 F.M. til 6 E.M. Viere nu meget svært lastet, og have 3 Mars Proviant og Kul og dertil Maskinen. Dækket er fuldt af Kul og Fæde, har kun en lille Plads tilbage for og agter, og Skibet stikker meget dybt. Dersom det er muligt, seile vi imorgen Nat, og haabe at være i Lancaster-sund inden den 1ste August, dog er dette et reent Lotteri. Klokken er nu 11, og Solen skinner klart over Discos sneedækte Top. Fra Toppen af en af Øerne talte jeg forleden Dag 280 Nisjfelde og de saae godt ud. Skulde Du ikke høre Noget fra os før næste Juni, saa send et Brev over Petersborg til Peters- og Poulshavn i Kamtschatka; thi der var Dømar med Skibet Blossom og fik kun 3 Maaneders gamle Breve fra England. Og nu Gud velsigne Dig og Alt hvad der hører Dig til. Jeg forblivet etc.

James Sigjames.

Til William Coningham, Esq.

Polar-Expeditioner i 1852.*)

Den 21de April d. A. aaseilede Capitain Sir Edmond Belcher paa en Expedition for at søge efter Sir John Franklin med følgende Skibe:

Seilskibet „Assistance“, 2 Kanoner, 60 Mand. Capitain Belcher, Commander Richards, Lieutenanterne May og Cheyne og Skibslæge Lyall.

Dampskibet „Pioneer“, 1 Kanon, 30 Mand, Tender til „Assistance“, Lieutn. Osborn og Understibslæge Richards.

Seilskibet „Resolute“, 2 Kanoner, 60 Mand, Capitain Mellett, Commander Mc. Clintock, Lieutenanterne Mearns, B. C. L. Pim og Hamilton, og Skibslæge Dambille.

Struedampskibet „Intrepid“, 1 Kanon, 30 Mand, Tender til „Resolute“, Master Krabbe og Understibslæge Scott.

„North Star“, 3 Kanoner, 40 Mand, Commander W. J. S. Pullen, og Skibslæge Mc. Carmich.

Førerne af den Expedition der sidst var ude for at opsøge Sir John Franklin have afgivet følgende Mening:

Capitain Austin: „Enhver Søgen opad Wellington Strædet vil efter min Mening være forgæves. Jeg maa nære den Overbeviisning, at den savnede Expedition i den anden Saison ikke er gaaet videre end til Beechey Den i den Retning“.

Capitain Ommaney er af samme Mening.

Capitain Penny: „Jeg er overbevist om, har altid haft det Indtryk og har aldrig haft Grund til at forandre den Mening, at Sir John Franklin er gaaet heelt igiennem det nævnte Stræde imod Nordvest. Jeg kan ikke tænke mig at han skulde være gaaet nogen anden Vej.“**)

*) Efr. foran Pag. 156.

**) Efr. foran Pag. 131 oqq.

(Efter Fædrelandet d. 28 1852.)

Med sine 5 Skibe har Capitain E. Belcher den Ordre at anløbe Grønland og der forskaffe sig Hunde til Slæderne, derefter at begive sig til Barrow Strædet, lade et af Skibene blive ved Beechey Den og tage denne Ø til Udgangspunkt for sine Bevægelser.

Med eet Seil- og eet Dampskib har han derfra at søge at komme ind i Wellington Strædet og forfølge de Spor af de franklin'ske Skibe, der ere fundne ved Cap Bowden; en anden Expedition, bestaaende af eet Seil- og eet Dampskib, skal nedlægge et Forraad af Levnetsmidler, Brændsel og Klædningsstykker paa Den Melville eller, hvis dette ikke er muligt, da paa Den Byam Martin, for at det kan benyttes af Mandskaberne paa de Skibe, der operere Vestfra igiennem Behrings-Strædet. Fra Melville Den skal der udsendes Mandskab med Slæder i vestlig Retning, dels for at søge om Spor af Franklin, dels for at udbrede Tidende om Depoterne paa Melville eller Martin. Iøvrigt har Chefen fuld Frihed til at handle efter Omstændighederne; kun er det ubetinget befaleet ham at begive sig paa Tilbageveien, saasnart han kun har Proviant for eet Mar tilbage for hvert Skib.

Expeditionen fører galvaniske Batterier med sig for at kunne sprænge Isen,*) Harpunnbøsser, samt endeel Luftballoner for at udsende Meddelelser til Sir Franklin. 500,000 flige Meddelelser trykte paa Silke og Papir føre de med sig.

*) Man ventet sig stor Fordeel af et Antal Skud, som paa een Tid skulle affyres langs hele Isen ved Indgangen til Wellington Passet der danner en Skranke mod det af Capt. Penny seete aabne Vand, — efter at der nemlig er bleven gravet dybe Rønder fra den ene Ende af Isen til den anden, — og saa benytte Vinden og Ebben til Isens Bortrydning.

I Slutningen af Juli d. A. agtede en Engländer, Capt. Beaton, ifølge et af ham den 12te Jan. d. A. indgivet Andragende til det geographiske Selskab i London (sfr. Naut. Mag. Febr. 1852) med sin Skonnert paa 200 Tons, der er bleven forsynet med 3 separate Maskiner og 8 Hestes Kraft og separate Riedler, provianteret for 5 Aar og med en Besætning af 15 Mand, at gaae til Sandwichsøerne, forsyne sig der med Kul og derfra giennem Behringsstrædet og nordesten i samme Meridian om muligt, hvis ikke, da nordvesten til det aabne Vand seet af Admiral Wrangel i sin Tid.

Han medtager en Dampbarlaste med Maskine af 5 Hestes Kraft.

Efter United serv. Mag. April 1852 har Keiseren af Rusland, efter den engelske Regjering's Anmodning, beordret alle Autoriteter paa Ost-Siberiens og det russiske Amerikas Kyster at yde al mulig Assistance til ovenmeldte Capt. Beaton's Expedition.

Lady Franklin har atter ladet et Skib udruste for at opsoge sin Egtfælle, nemlig Skruedampstibet Isabel der skal føres af Capt. Inglefield. Han vilde tiltræde Reisen i Juli 1852, og har ifinde først at undersøge James Sund og Smiths Sund og derefter Vestkysten af Baffinsbugten samt Labrador.

Sable-Den i det atlantiske Hav.

(Naut. Mag. April 1852.)

Som et Tillæg til Capitain Bayfields*) Observationer kunne følgende Bemærkninger af Capitain Darby være til Nytte for de Sefarende.

Paa Sydsiden aftage Lodstuddene regelmæssigt, men i hvilkenomhelst anden Compasstreg er der 10 Favne og mere lige ved Grund. I Taage maae Skibe ikke komme nærmere til Nordsiden eller til nogersomhelst Sted af Barrerne end i 25 Favne.

To Revler, hvoraf den ydre 1 Dvm. fra Land med $2\frac{1}{2}$ Favne, omgive Den. De tiltage i haardt Veir, og naar Storme fare hen over Den, føres Sandet fra dem til Barrerne. Den bestaaer af løst let Stand, og svære Storme forandre ofte dens Omkreds og Udseende.

Nærværende Beskrivelse gælder for Maret 1823 og Compasstregerne ere misvisende.

Er et Skib i Taage kommen ind paa Landet, bliver det af yderste Vigtighed at forsikre sig om dets sande Stilling for at frelse Skib og Mandskab. Om muligt fires derfor et Fartoi af og der undersøges da, om Brændingerne strække sig i N. V. og S. D., thi da er man paa N. V. Barren, om de strække sig i V. S. V. og D. N. D., da er man paa N. D. Barren; gaae de mod Nord og da ud i D. og V., er man paa Sydsiden, og gaae de i S. og derpaa i D. og V., er man paa Nordsiden.

De herskende Vinde gaae fra S. til D. og fra S. til V.; derfor er Nordsiden, den læ Side, sammenligningsviis smulere, og bør derfor søges. I hver Barre er der et aabent Løb, og, efter Vinden, kan man derfor, for at frelse Mennekeliv, søge indenfor Barrerne ad disse Løb. I godt Veir er der ingen Fare derved;

*) Seft. foran, Pag. 242, Noten.

men er Brændingen for stærk, maa man lande som man kan bedst, eller søge at komme til Luvart af selve Barren. Er man engang kommen nordenfor Barren, dreier man op mod Land i S. D. eller N. E. V., alt efterjom Tilfældet kan være, og tager Fartøiet iland saa nær ved Huset som muligt. Nordsidens halvcirkelformige Dannelse er gunstig for Fartøier, thi for østlige og vestlige Vinde er der her Læ; men med friske nordlige Vinde er det ikke muligt at faae Fartøi ud fra Land, og er man derfor kommen ind paa Nord siden, maa man hellere lade Fartøiet gaae hen med Søen end risikere at komme ilæ ved at gaae over en af Barrerne.

Er man paa Sydkanten af en af Barrerne og Vinden er nordlig, lander man paa Sydsiden.

Er man paa Nordøstbarren med en taaelig vestlig Vind, kan man lande paa Østenden uden at krydse Barren, og ombendt, naar man er paa Nordvestbarren; paa Grund af den indre Revle er det bedst at lande ved Høivande.

Er man kommen iland og det er taaget, kan man ikke gaae sin Plads saaledes at man kan søge et af Husene, men maa først finde Indsøen og derfra gaae videre.

Stærke Storme forandre aarlig begge Barrerne og i Løbet af flere Aar faae de en anden Form og Udstrækning. Barrerne opgives her som befundne i 1823. Man maa holde Loddet igang, naar man nærmer sig Den, og ikke komme Sydsiden nærmere end i 10 Favne og Nord siden end i 25 Favne.

Nordvestbarren strækker sig 16 Miles og er 2 Miles bred. Fra Epidsen habes Landet i S. D. — Strømmen sætter her Nord i, sagtner ved den halve Flodtid, og bliver sydlig før Høivande; dens Fart er 2 Miles. Banken mod V. og denne Barre arbeide sig frem mod N. D. Mod N. V. og N. N. V. ere Lodskudene meget uregelmæssige med meget foranderlige Strømninger. Hele denne Barre bryder stærkt i haardt Veir.

Nordøstbarren strækker sig 28 Miles, er 2 Miles bred, og Landet habes i N. E. V. Floden sætter N. N. D. hen med

5 Miles' Fart og Ebber 3 Miles' eller mindre og mærkes neppe med svage sydlige og sydvestlige Vinde. I Storm staaer hele Barren i een Brænding, men naar Veiret er bedre, strækker den sig ikke over 18 Miles, og 24 Miles ude kan et Skib gaae i over 7 Fodne. Barren arbejder sig mod Nord.

Sydsiden. I smult Blande sætter Strømmen paa denne Side, med de herskende sydlige og sydvestlige Vinde, meget stærkt østeri, indtil den naaer Enden af Nordøstbarren; da forener den sig med St. Lawrence-Strømmen, der gaaer over Barren i S. S. V. Retning, og løber stærkest i April, Mai og Juni. Jeg har megen Grund til at troe at Golfstrømmen, der, paa 42° 30' N. Br., løber i D. N. D., forarsager, at St. Lawrence Strøm, der gaaer i S. S. V., kommer til at gaae mod Vest. Man har aldrig observeret Styrken af denne Strøm, og tre Fjerdedele af de Skibe, der ere forliste, have troet sig østenfor Den, naar de i Virkelighed vare paa Længden af den.

Fra 1824 til 1829 er Landet vestenfor Vulcano stykket bort.

I Aaret 1803 er der her, paa Gouverneur Wentworths Anbefaling, anlagt en lille Koloni, hvorved det siden er bleven muligt at frelse mange Mennekkeliv. Hvert Aar forliser her Skibe og især vare Aarene 1822 og 23 mærkelige, da der fra Skibene *L'Africaine*, *Hope* og Marjhal Wellington frelstes 429 Mennekster, der, efterat være undgaaet Døden i Brændingerne, havde maattet sulte ihjel, om ikke Colonien havde været til. En Opsynsmand og 4 Undergivne leve her paa Den og ere forsynede med gode Vaade og Proviant. Den besøges to Gange om Aaret af et Skib fra Halifax.

Der findes eet Huus paa Nordsiden, 4 Miles fra Vestenden, som bebors af Opsynsmanden, og to ubeboede Huse, hvoraf det ene ligger 5 Miles i D. S. D. for det forrige, paa Nordsiden 9 Miles fra Vestenden og 2½ fra Vestenden af Indsven, og det andet i D. S. D. 9 Miles fra Opsynsmandens Bolig, paa Sydsiden, 9 Miles fra Østenden og klos til Østenden af

Indsøen. Disse to ubeboede Huse tjene til Opbevaring af Proviant, Lunter etc.

Smaa Bassiner med ferskt Vand findes der, og overalt hvor Overfladen er fugtig vil man kunne faae ferskt Vand ved at grave fra 1 til 3 Fod.

Senere er der opført et Huus paa Østenden nordensfor Søen og et andet i Midten af Øen, 4 Miles fra Østpynten. Til forskellige Tider ere følgende Skibe forliste paa Øen: 1802: 2 Skibe; 1803: Briggen Harriet, hvoraf endeel af Besætningen bjergedes og 2 Skibe; 1804: Skibet Stærklodder, hvor 5 Mand frelstes af 70; 1806: 3 Skonnerter; 1807: 1 Brig og 2 Skonnerter; 1808: 1 Brig; 1809 og 10: 1 Brig og 2 amerikanske Skonnerter; 1811: 2 Brigger; 1812: den engelske Orlogsfregat Barbados, 1 Corvet og en Skonnert; 1813 og 14: 1 Skonnert og 2 amerikanske Fiskerskibe; 1815: styllede Braget af et Skibiland og 1 Brig strandede; 1816: 1 Skib, 1 Skonnert og 1 fransk Fiskerskonnert; 1819: 1 Skib; 1820: 1 Brig og 2 Skonnerter; 1822: den engelske Orlogsfregat Africaine; 1823: Briggen Hope, — af 160 Mand frelstes 154, 1 Brig og 1 engelsk Palet; 1824: 1 Brig; 1825: 2 Brigger; 1826: 1 Skib og 1 Skonnert; 1827: 2 Skibe og 1 Skonnert og 1828: 2 Skibe.

Anneldelse af

„Kort Veiledning for de første Begyndere i
Orlogsfarten.“ Kbhvn 1852.

Under denne Titel er i disse Dage udkommen en lille Piece af Capitainlieutenant J. L. Gottlieb, der paa en populair Maade indvier i forskellige i Brug værende Gaudtryk. Den er efter Angivelsen kun bestemt for de første Begyndere i Orlogsfarten, men vil ogsaa af mange Andre kunne læses med Interesse.

Uagtet Danmark er omgivet af Vand paa alle Sider, er der

dog neppe Noget, hvori de Danste røbe en saadan Uvidenhed som i alle de Udtryk der i fjerneste Henseende angaae Søen, og seer man en Forfatter som P. P., flere Digtere eller mange Oversættere benytte et eller andet Soudtryk, saa er det som oftest feilagtigt. Det var derfor allerede af den Grund ønskeligt at denne lille Piece maatte faae en større Udbredelse end der af Forfatteren er tiltænkt, og den er ikke saa vidtløftig eller saa kostbar at den vil afftrække Nogen, der seler Interesse for hvad der særdes paa Søen. Piecen ligner noget de i England i de forskjellige Bidskabsfag udkomne Smaapiec'er, der søge at bibringe Ungdommen en let fattelig Oversigt.

For Begyndere i Orlogsfarten oplylder den vistnok sin Bestemmelse og danner en passende Indledning til den i 1848 for de kongelige Sædatter udgivne Bog: „Benaevnelse paa forskjellige Dele af Skib, Reising, m. m.“ Sproget forekommer dog undertiden lidt knudret. Hvad Forklaringerne angaaer, har Forfatteren formeentlig Uret i kun at give „Linieskibene“ Benaevnelsen „Orlogsskibe“, thi Mange give vistnok alle Krigsskibe dette ældre Navn. — „Kompasnaalens Viisning“ kaldes „den misvisende Nord“ og Syd-Linie; — dette er dog blot Tilfældet naar der ingen Local-Attraction er. Et Dampskibe som Fremdrivelsesmiddel undertiden have en Archimedes Skrue paa Agterstevnen er mindre nysigtigt udtrykt, thi det burde vel hedde foranfor Agterstevnen. Udtrykket, „at bugser et Skib“, kan neppe alene bruges naar Skibe roes frem med Fartøier, men maa vist ogsaa sættes synonymt med at slæbe et Skib; thi et Damp- eller Seilskib bugserer ogsaa et andet Seilskib og man siger hyppigere at dette bugseres end at det slæbes af hiint. Et Udkiggene „hvert 5te eller 10de Minut“ skulde præie „Alt vel“, naar Skibet er under Seil, er dog vist vel hyppigt.

Maatte disse Linier fremkalde en større Opmærksomhed paa denne lille Piece og derved fremskynde Forfatteren til at fortsætte denne Begyndelse til at uddanne Sømandskabet theoretisk, da er Anmelderens Hensigt derved opnaaet.

Efterretninger for Søfarende.

Nyt Løb ved Vordingborg.

Mellem Læsø og Vordingborg er fundet et nyt Løb, der for de Søfarende i dette Farvand har den Fordeel at det gaaer i en mere lige Linie med det øvrige Farvand end Tilfældet er med et sydligere alt i nogle Aar afbenyttet Løb, samt at det er dybere, nemlig $13\frac{3}{4}$ Fod paa det Grundeste, hvorimod det ældre Løb kun er $12\frac{1}{2}$ Fod. Coursen igiennem dette nye Løb er N. t. N. og O. t. S. Paa Pladen, der adskiller det nye Løb fra det ældre, er der paa det Grundeste $8\frac{1}{4}$ Fod Vand. Begge Løbene ere, ifølge Marineministeriets Ordre, afmærkede med 10 Sifr. Prikker.

Fra den vestligste Pladeløst peiles Vordingborg Lystskib, der styder ud lidet Sønden for Byen, omtrent i N. N. t. N., Gaabense Færgesgaard i N. $\frac{1}{2}$ S., Dyrefoden i N. N. N.

Fra den østlige Pladeløst: Vestpynten af Færø i S. $\frac{1}{2}$ N., Dyrefoden i N. t. N.

Kjøbenhavn d. 22de Juni 1852.

Wulff

Commandeur og Overløbs.

Fyr paa Særder (Christianiafjord).

Fra det norske Marine-Departement er emaneret følgende Bekendtgørelse:

Da det nuværende Kulfyrt paa Særder i Løbet af Sommeren skal forandres til et fast Ventilsfyrt af første Orden, bekendtgøres herved, at bemeldte Kulfyrt vil blive anbragt 130 Alen i Syd for det nuværende Taarn, omtrent 190 Fod over Havfladen. Fyret vil paa dette Sted være lige synligt som der, hvor det nu staar, for alle Fartøier, der komme fra Øen og søge ind i Christianiafjorden; kun for det Tilfælde, at Fartøier indenfor Særder komme vesten for Fulehul Fyrt, vil Særder Fyrt kunne takes af Sigte paa Grund af de nordenfyr Fyrets Plads værende Høider.

Efter Marinedepartementets Bekendtgørelse af 23de Juli d. A. vilde Kulfyret blive slukket den 7de August førstkommande ved Solens Opgang, og den nye Fyrindretning, der er anbragt paa det gamle Taarn, blive tændt samme Dags Aften paa samme Tid som Nigets øvrige Fyr. Fyret, der, som hidindtil, er et fast Fyr, og vil brænde hele Naret, er et fransk Lentilleapparat af 1ste Orden og lyser heelt rundt.

Lysets Høide over Havet 203 Fod. Synsvidde $5\frac{1}{2}$ til 6 Mile.

Gienopdagelse af en Ø af vulkanisk Oprindelse i Middelhavet.

I Naret 1831 fremstod pludselig mellem Sicilien og Pantellaria en Ø omtrent 120 Fod høi og 2000 Fod i Omkreds. Omtrent en Maaned efter forsvandt den, og senere formaaede man ikke engang ved Dybdeloddet at angive dens Sted. I Marts 1851 opdagede imidlertid det franske Dymaalingsfartoi Cole Spor af den, og i Juni s. A. har det engelske Skib Scourge, Capitain Kerr, bekræftet Tilværelsen af Øen, der er bleven kaldet Isola Giulia, kun 9 Fod under Vandet. En Stang med en Bimpel og en Inscription er opsat paa Stedet.

(London News Juli 1851.)

Ubekendt Klippe ved Havnen Burgas (i det sorte Hav, ved det europæiske Tyrkiet).

Med Undersøgelse af flere udmeldte Skibscapitainer fra Burgas 8te Juli 1851 af Stedet hvor Bremer Skibet Atlas forulykkede, har det viist sig, at der her findes en Klippe, der ikke holder mere end 4 Favn i Omfang, den er nemlig $1\frac{1}{2}$ Favn lang og $\frac{1}{2}$ Favn bred; Vanddybden paa samme er kun 12 Fod, medens der rundt om den findes 20—22 Fod Vand. Klippen, hvis Tilværelse hidtil har været aldeles ubekendt, omendstændt den ligger i Farvandet baade for Damp- og Seilskibe, kommende fra Varna, ligger $\frac{1}{2}$

Mil (un mezzo miglio) fra Land i Retningen S. O. fra Cap Burgas (in direzione dal capo di Burgas a vento maestro scilocco).

Bake paa Cape Race (Newfoundland).

Paa Den Newfounlands Sydkyst, er oprettet en Bake paa en 140 Fod høi Grund bag ved Klippen Cape Race. Bakens selv er 65 Fod høi, saa at hele Høiden er 205 Fod over Vandfladen. Formen er en Serkant, den underste Ende 22 Fod i Giennemsnit og paa hver Side holdende 11 Fod, spids opløbende til en Høide af 56 Fod, hvor Giennemsnittet kun er 2 Fod 9 Tommer, derpaa følger et kugleformigt Stillads af 9 Fods Giennemsnit, hvilket bringer Bakens egentlige Høide, som nævnt, til 65 Fod. Bygningen bestaaer af et Stillads af Træværk, beklædt med Spaaner og paa Forsiden malet afvejlende hvid og rød. Ruglen paa Spidsen er rød.

Fyrtaarnet paa Cape Vine er vel ligeledes malet rødt og hvidt, dog med horizontale afvejlende Striber, medens ovennævnte Cape Race Bake er betegnet med lodrette afvejlende Striber.

(Fb. Ib. Nr. 279, 1851.)

Fyr ved San Francisco.

Ifølge Beretning fra San Francisco af 1ste Novbr. skulde fra samme Dag paa den yderste Telegraphstation, naar det bliver mørkt, opbænges en Batern, som tilføes viser et blaat og guult Lys. Den befinder sig 3000 Fod (?) over Vandfladen til Flodtid. Denne Stations Beliggenhed er saaledes, at Midtpunctet af Barren, i 6 Favne Vand, peiler Fyret D. N. O. $\frac{1}{2}$ D. for Alcatraz og Fort Head i een Linie.

(Fb. Ib. Nr. 304, 1851.)

Havnefyret ved Bridgeport (De forenede Stater.)

Ifølge Bekjendtgjørelse fra Collector's Office i Newhaven af 26de Novbr. 1851, vilde Havnefyret ved Bridgeport blive antændt

omtrent den 1ste Decbr. Det befinder sig 23 Fod over Vandfladen ved dagligt Høivande og vil vise et fast rødt Lys.

Fra Bakken paa "Cows" vil Fyret seile omtrent N. D. i c. 3 Miles' Afstand.

(Fb. Id. Nr. 304, 1851.)

Vink for Reisen fra Panama til San Francisco.

Skibe, som holde langs Kysten hele Veien, bruge ialmindelighed 3 Maaneder til denne Reise; jeg fulgte den givne Anvisning at styre sydefter indtil jeg naaede S. D.-Passet; er denne stadig N. for Galapagos, er det bedre at gaae Norden om denne Øgruppe men er den svag og variabel, bør man gaae Syd om den, og bør ikke prøve paa at gaae nordefter førend omtrent under 100° eller 105° W. Man anbefalede mig at gjøre Cap St. Lucas om muligt, og skulde Winden slage sig til N. W., naar man har forladt N. D.-Passet, skal man vælte vesterefter, indtil man kan naae op med Bagbordshalse til Bestemmelsesstedet, men aldrig bør man prøve paa at krydse langs Kysten med N. W. Wind, eftersom Strømmen sætter stærkt sydi paa de Tider af Aaret, da Nordvestvinde ere fremherskende, nemlig fra Marts til Novbr.; ellers kan man nok forsøge denne Cours, naar S. D.-Storme indtræffe og Winden hyppig er S. D.

(Naut. Mag. Febr. 1852.)

Boie paa Diamond-Shoal (Trinidad).

Ved det engelske Krigsskib Wellesley, er udlagt en rødmalet Jernboie paa Diamond Shoal, paa 9 Favnes Dybde ved Lavvande Springtid, omtrent 60 Yards S. W. for den fladeste Deel af Klippen under følgende magnetiske Peilinger:

N. W.-Spidsen af Chacachacare N. 23° D.

En Hytte nedenfor Magistratsbygningen i een Linie med Toppen af den lille legleformige Ø

ved S. W.-Spidsen af Tinta-Bay N. 49° D.

Det yderste Hjørne af Chacachacares S.-Spidse

netop indefluttet ved S. W.-Rocks D. 9° N.

(Fb. Id. Nr. 102, 1851.)

Forliste Hvalfangerfibe.

(Uddrag af et Brev fra George Harrison, der i 30 Aar har fort Hvalfangerfibe.)

(Naut. Mag. April 1852.)

(Indsendt.)

Der Pengetabet ved Hvalfangerfibes Forliis i Davys Stræde fra 1819 til 1843 har jeg gjort en ru Beregning, og sætter jeg hvert Skib til 5000 £, faaer jeg den betydelige Sum af 510000 £. Uafhængig af Skibenes Værdi maa desuden sættes 30,000 £ for Olie og 5000 £ for Hvalfiskebeen, der er forliist med disse Skibe, idet jeg anslaaer 10 Tons Olie à 30 £ pr. Ton og 1000 Hvalfiskebeen for hvert Skib. Jeg nævner simpelthen dette da mange af Skibene havde fra 20 til 50 Tønder Olie, da de forliste; ja, et af dem havde endog 80 Tønder.

Angaaende Strømningerne i Polarhavet har jeg fundet at Under-Strømmen gaaer fra S. V. til V. S. V. og at Strømmen i Overfladen retter sig efter Vinden. Jeg har prøvet Strømmens Fart mange Gange og fundet at den sætter fra $1\frac{1}{2}$ til 2 Miles i Timen. Skibet Thornton af Hull forliste paa $79^{\circ} 40'$ N. Br. og 6° Øst Længde ved Grønland tidlig i Mai, og tidlig i Juli tog jeg et af dens Vandfæde op paa $71^{\circ} 40'$ N. Br. og 17° V. Lgd.; jeg troer det var i Maret 1817. I Maret 1814 forliste Skibet „the Royalist” af Hull, efter hvad man formoder, paa $61^{\circ} 30'$ N. Br., 59° V. Lgd. og et af dens Vandfæde fandtes 3 Aar efter i Høy Sund. Skibet „The William Torr af Hull forliste paa 75° N. Br. og 61° V. Lgd., og dens Vandfæde dreb iland paa Vestkysten af Irland.

En Fortegnelse over Skibe forliste siden den første Opdagelse af et Lob giennem Melville Bugten.

* Forlist paa Udvæien. ** Forlist paa Hjemveien. † Forlist ved Gronland.
De Andre i Davys Strædet.

Skibe.	Tons	Skibe.	Tons
1819 (12).		1822 (8).	
Egvestris	396	King George †	303
Ocean	346	Calypso	304
Prescot* ved Shetland	328	Hero	306
Samuels	398	Invincible	306
Majestic	385	Valient	336
Raith	295	Brittish Queen	362
Royal Bounty	282	Eliza	311
Thomas & Ann	338	Lady Forbes	337
Sisters	303		
Mary Anne	304	1823 (3).	
Lay	364	Cyprus †	346
Diamond †	371	Jama* brændte ved Drfen= ørne	377
1820 (3).		Neptune †	356
Brothers	377		
Highflyer †	163	1824 (1).	
Hope †	274	Minwell †	262
1821 (13).		1825 (4).	
Aurora	368	Lively	238
Gerantes	355	Success	105
Harmony	378	Estridge	312
Hebe* ved Aberdeen	364	Don	333
Henry	314		
John	343	1826 (5).	
Thornton †	262	Cicero	325
James* ved Aberdeen	151	Eff** ved Leeds	354
Dexterity	397	Lively †	251
Clarkin	416	Dexterity	321
Elizabeth	310	Jean †	235

Skibe.	Tons	Skibe.	Tons
1827 (1).		1832 (5).	
Mercury	346	Egginton	336
1828 (4).		Ariel	340
Alpheus		William Young	290
Active* paa Island . .	341	Shannon* paa et Jisfield	348
Elizabeth	320	Juno, brændt i Lancaster	
Enterprise	221	Gund	356
1829 (4).		1833 (1).	
Dauntless	261	Ingra (Gund)	316
Rockwood	361	1834 (3).	
Jane	280	London	345
Home Castle	310	Lord Wellington	361
1830 (20).		Harriet	250
Gilder	360	1835 (6).	
Laurel	321	Isabelle	374
North Briton	262	Lee	365
Drenhope	286	Mary Francis	394
Progress	307	Derdon	285
William	350	Middleton	284
William and Ann . . .	362	William Torr	281
Baffin	320	1836 (2).	
Rattler	349	Margaret	340
Achilles	367	Thomas	365
Three Brothers	339	1837 (0).	
Spencer	340	1838 (0).	
Alexander	258	1839 (0).	
Letitia	318	1840 (1).	
Middleton	329	Pecla	420
Princess of Wales . . .	308	1841 (0).	
Pope	251	1842 (0).	
Resolution	400	1843 (1).	
John	340	Ranger, paa et Jisfield ud-	
Ville de Dieppe, et franff		for Cap Durban	180
Skib, omtrent . . .	400	1844 (0).	
1831 (3).		1845 (0).	
James	346	1846 (0).	
Neptune	281	1847 (3).	
Rambler	282	Bon Accord	340
		Alfred	280
		Caledonia	335

Capitain Harrison troer, at Strømmen i den øvre Deel af Baffins Bugten løber stærkt med sydlige Storme, men ikke naar Stormen er fra nogen anden Kant. Ved Arabella Rock, Crim-son Cliff, har han maalt at Vandet i Springtid steg 8 Fod og ved almindelig Hvide 6 Fod. Han troer ikke at Nogen har været i Nærheden af Smith Sund siden gamle Baffin, og det paa Grund af en Isbarre, der er fuldkommen 50 til 60 Fod tyk og 12 Fod høi over Vandfladen. Bunden af Isen kunde tydelig sees, og han troer ikke at der er grundt Bunde der. Gaaer man Isen saa nær som mulig, kan man dog ikke see ind i Smith Sund. Sydøstsiden er meget høi og Nord- og Nordvestsiden lavere at see til; 6 eller 7 Gange har han været oppe ved Kanten af Isbarren. Med nordlig Vind er der en Nabning mellem Drivisen og den øverste Ende af Baffins Bugten. Isen bliver omtent 6 Fod tyk i eet Aar, og naar den store tykke Is gaaer bort ned i Baffins Bugten, sige gierne Hvalfangerne: „der kommer Isbarren“; dog dette hændes kun omtrent een Gang i 10 Aar. Capitain Harrison er ganske overbevist om at Sir John Franklin maa være i eller ved Wellington Strædet.

Seiler man fra 62° til 67° N. Br., efterat være passeret Cap Farvel, kommer man over en Banke der vrimler af Kabliauer og andre Slags Fisk, der med Lethed lade sig fange, da de om Natten hæve sig op til Overfladen omtrent 25 Miles fra Landet ved Musquito Cove. Det bedste Sted at fiske Kabliauer er paa 64° N. Br., omtrent 25 Miles fra Kysten af Grønland paa den Dei Skibene almindeligviis seile. Med en enkelt Snøre har Capitain Harrison i een Nat fanget 100 Kabliauer, og i 6 Timer har der fra 3 Baade været fanget 1500 Kabliauer foruden andet Slags Fisk. Man kan bedst bevare friskt Rind ved at hænge det i en Matte paa een af Zopperne og kan derved holde det friskt i en heel Sommer. Ved Sandersons Hope, et høit Land paa 73° N. Br. paa den Grønlandske Kyst, findes en Mængde Fugleæg.

To af Harrisons bedste Folk ere med Franklin; Een af dem, Berry, pleiede gierne at faae et Gevær med sig, og man var altid

sikler paa at see ham komme tilbage med Bildt; paa Toure over Isen kunde han taale hvilkensomhelst Strabad. — Paa den store Udstilling i London saaes nogle Falke, der alle vare skudte i Grønland af Capitain Harrison; fra Dækket kunde man aldrig komme til at skyde dem, men derimod fra Stængesalinen. — I Lancaster-Sund blæser Winden altid enten ind af eller ud af Sundet og naar det er østen Wind, er det altid tykt Veir. I Smith-Sund antager han ikke at Franklin maa seges, han har ofte været klos ved Isbarren, men aldrig taget Lodskud langs med den, undtagen for at undersøge Isens Tykkelse; Vandet var klart som Chrystal og man kunde tydelig see Bunden af Isen og at der var dybt Vand underneden. Beretningen om at der har været seet grundt Vand udfor Smith Sund, antager han for Chimære.

Skibet „William Torr“ af Hull forliste med alle Mand ud for Cap Fry i December 1835; den havde ligget i Winterleie, og i Marts 1840 da Capitain Harrison var i Northumberland-Strædet paa 65° N. Br. 61° 30' V. Lgd., beskrev de Indsødte Skibet for ham.

Angaaende Franklins Skibe har han udtalt, at der, efter hvad han veed, kun er mistet 10 Mand ved de Hvalfangerskibe der ere forliste i Isen og han troer det ikke rimeligt, ja ikke engang muligt, at 2 Skibe kunde forlise i Isen uden at der siden høortes noget til dem eller at Levninger af Skibene fandtes et Sted i Bugten. Paa den Vei, Sir John Franklins Skibe have taget, antager han det ikke muligt at 2 Skibe kunde forlise og alle Mand omkomme, da de maatte kunne spadseve iland.

I Marts 1837, 1839, 1841 og 1842 var det ikke muligt at komme ind i Melville Bugten, og i Marts 1838, 1844 og 1845 var der ikke megen Is og ingen pludselige Storme, hvilket jeg antager for Grunden til at ingen Skibe i disse Aar forliste. Af Adam Beck's Historie, at Mandstabet skulde være dræbt af de Indsødte troer han ikke et Ord,*) thi Folk med Skydevaaben

*) Efr. foran, Pag. 138 sqq.

maatte dog kunne staae sig mod Folk med Buer og Pile, og de Indfødte ere desuden ikke saa talrige. Han har været mellem de Indfødte oppe mod Nord og ved det Sydlige af Davys Strædet paa Vestsiden; men aldrig har han set noget fiendtligt Tegn hos Eskimoerne. Ved Cap Dudley Digg's blev han omringet af Isen og gik alene iland mellem de Indfødte, men aldrig fik han det Indfald at være bange for dem. Det samme gjorde han i Northumberland Strædet, og begge disse Gange havde de Indfødte, han havde truffet paa, ikke tidligere set nogen Europæer, saa at de endog ved Tegn anmodede ham om at aabne Klæderne paa Brystet for at de kunne see om Huden der var ligesaa hvid som i Ansigtet eller paa Hænderne. Han nævner dette for at vise hvor lidt fiendtlig sindede de vare.

I 1835 forliste „William Torr“, som tidligere nævnt, og der hørtes ingen Efterretninger om dette Skib før i 1840, da Penny og Harrison løb ind i Northumberland Strædet, hvor de Indfødte fortalte at et Skib for 4 Aar siden var forlist. De fortalte at Skibet laae imod Land eller mod Isen der var frosen fast til Landet og at de kiorte i Skæder ud til det. En Stormvind fra S. D. satte den svære Is i Drift, slog Skibets Sider ind og Masterne faldt over paa Isen. De vare saa omstændelige at de fortalte at to Master faldt ind mod Land, men den tredie den anden Wei. 22 Mand vare saa angrebne af Frostens at de Indfødte lavede 7 Sneehytter til dem og lagde dem deri, men de døde alle. Der var paa den Tid endnu eet Skib isigte mod Øst og det øvrige Mandskab tog en Bylt Klæder paa Ryggen og gik hen mod dette Skib; dog kunde de ikke sige om de naaede derhen. Masteren paa „William Torr“ var en lille Mand med et rødt Ansigt, og de beskrev ham som saadan. Efter denne Efterretning antage Harrison og Penny det for at være Skibet „William Torr“ og det andet Skib formodedes at være „Jane“ af Hull; fordi „Jane“ af Hull, Biewforth af Kirkaldy og Middleton af Aberdeen vare indefrosne lidt sønden for William Torr. Det var

gauske sønderflaaet og Isen løb væk over det. De Indfødte gabe de forliste Matroser lidt Sælhundekød at spise, men de kunde ikke nyde det. Masten laa paa Isen som beskrevet. Capitain Harrison anfører, at af de Skibe, der laae i Winterleie, forliste der intet andet Skib, hvorfor man maa antage at det var „William Torr“. Det saaes sidst paa Eysiden af Home-Bugten paa 68° 40' N. Br. og Skibet Harmony af Hull forlod det den 28de September og stødte til Capitain Harrison den 3die October paa 69° 6' N. Brede. — Hele denne Samtale med de Indfødte blev ført af en Eskimo der var ombord hos Herr Penny og havde været i Aberdeen den hele Winter.

Den 13de December 1836 saae Harrison Skibet Thomas af Dundee forlise paa 73° 40' N. Br. i meget haardt Veir; kun 2 Mand døde og deres medhavende Driftlevare paa Isen maae ansees som Marsag dertil. Uagtet „William Torr“ er iblandt de Skibe der ere forliste i Isen og har mistet hele sit Mandskab, saa er dette Tilfælde dog ikke medregnet hvor der ovenfor er anført at kun 10 Mand ere savnede ved Skibes Forlis i Isen. Capitain Harrison har udstaaet meget i Vintrene 1835 og 36 da han var indefrossen i Isen og har maattet udholde mange Strabadser i sin lange Tjeneste giennem 33 Sommer og 2 Vintre. Han føler derfor overmaade meget for Sir John Franklin, — Ingen har med mere Interesse spurgt og seet efter enhver Beretning desangaaende og med inderlig Tillid haaber han at Eftersøgelsesne ikke ville blive frugtesløse.

Det er hans Mening, at om Sir Johns Skibe ere drevne bort af Isen fra deres Winterquarteer, saa vil dette have været paa en Tid af Maret, da Mandskabet med Lethed kunde gaae over Isen til Landet. Være Skibene desuden drevne ud af Sir James Lancasters Sund og langs Kysten, saa vilde nogle af de Indfødte have seet dem. De sydlige Storme ere de værste til at sætte Isen i Drift og det vilde derfor være rimeligere at Franklin var drevne op ad Wellington Kanalen. Capitain Parry fortæller, at Kanalen

var aaben og fri for Is baade da han tog ud og hjem paa sit Tog til Melville Den.

Capitain Warham erindrede Forliset af „King George“ paa Isfjælde i April 1822, hvilke han selv klarede med Skibet „Lady Jane“, ved at gaae til Luvart af Isfjældene den foregaaende Aften. Det er det haardeste Veir og den strengeste Kuling han kan erindre og hans Skib var i een Is fra Knappen til Bandlinien. Han saae „King George“ paa den Tid, men til Braget har der aldrig siden været seet noget, og alle Mand omkom. Et andet Skib forliste i samme Storm med alle Mand. Capitain Warham selv troer imidlertid ikke ganske paa at der siden ingen Spor har været til disse Skibe. Som et Exempel paa hvor langt det kan drive nævner Warham at et hollandsk Skib forliste i Isen i 1824, at Mandskabet kom ombord i Skibet Dundee af London og at dette Skib og Braget drev fra 74° N. Br. til 63° 2' N. Br. samt at Mandskabet brændte en stor Deel af Braget og derved hjalp sig igiennem Vinteren. *)

I 1837 kunde Skibe ikke komme ind i Melville Bugten paa Grund af Isen og man fik i dette Aar ingen Fisk.

I 1838 var Løbet aabent og Skibene kom igiennem uden stor Vanskelighed. Intet Skib forliste i dette Aar; det var et isfrit Aar.

I 1839 var Løbet ind til Melville Bugten igjen lukket.

I 1840 og 41 var der den samme Isbarre og intet Løb derigiennem. Det var Capitain Warhams sidste Rejse.

Capitain Warham anseer det aldeles ikke for rimeligt at Franklins to Skibe kunne være forliste uden at noget Spor af dem kan være tilbage, og han er fuldkommen overbevist om at de ere gaaede op ad Wellington Kanalen. Han sætter ikke den ringeste Tiltro til Adam Beck's Historie.

*) I 1845 forliste Briggen Tordenstjold, tilhørende den kongelig danske Grønlandske Handel i disse Farvande, uden at der siden har været opdaget noget Spor til den. (Indsenderen.)

Capitain Harrison har oftere været nødt til at skynde sig bort, naar Isen er brudt pludselig op. Franklins Skibe kunne derfor gierne være ført bort af Storm og Is i en større Afstand end Skibet Dundee og Braget og maaskee videre end de ovennævnte 11°.

Det er at ønske at Franklin har været forsynet med gode Nisler, og dette burde ogsaa paalægges Sir G. Belcher. Harrison fortæller at han ofte har faaet et ferst Maaltid ved Hjælp af en god Nisfel. Det er imidlertid uhensigtsmæssigt at medgive almindelige Gæverer; det maa være lette Nisler af den bedste Slags.

Kolonierne Ny Sukkertoppen, Holsteensborg og Godthaab i Grønland.

(Meddeelt af Lieutenant Ulrich).

Kolonien Ny Sukkertoppen ligger paa 65° 25' 20" N. Brede, 52° 52' 50" Ø. L. Gr. Kolonien er let at kiende, da den ligger under det første høie, spidse og en Sukkertop lignende Land, som man træffer paa denne Bredegrad. 2 Mile retvisende S. t. Ø. ½ Ø. for Kolonien ligger Spanioløen, der er lille, ikke meget høi; paa Midten er en Barde; paa dens vestre Side ere Skær i ¼ Miils Afstand fra Den. 1 ¼ Miil nordenfor Kolonien ligger en meget høi og kiendelig Ø, Kin of Sael kaldet, hvorefter man sætter Coursen, naar man kommer Syd fra, indtil man har faaet Spanioløen og Porturfof, en lille Ø med Barde tæt foran Kolonien, at kiende. Det første Skær efter dem ved Spanioløen er det blinde „Faltingsfær“, der ligger misvisende N. N. Ø. for Spanioløen, S. S. Ø. ½ Ø. for Kin of Sael og Ø. S. Ø. for Porturfof. Mærket for dette Skær, Den Aklunaf overet med Kin of Sael, er ikke let at kiende. Retvisende N. N. Ø. for dette ligger 5 Hallsfiskefær, og ved at holde Græssen netop fri nordnfor Den Porturfof, gaaer man fri af det sydligste Skær.

N. N. D. for Faltingsfkeret ligger et Neb eller rettere 3 Skær omtrent midt i Farvandet; Kin of Sael, overet med den yderste Maages og Tørvesen, og Kistefjeldet, frit af Sydpynnten af Den Satomial, betegner Nordpynnten af dette Neb, der da strækker sig ned mod Den Kidliursoaks Vestpynnt. Sydfra styrer man altsaa efter Kin of Sael, indtil man har Græsven netop fri af Den Vortursok, og da kan man i dette Mærke holde ind mod Havnen, men maa dog holde sig vel fri af et Par Skær tæt syd for Græsven. Nordfra styres efter Spanioløen indtil ovennævnte Mærke. For at gaae østen om Nebet, styres, saasnart Spanioløen er passeret, efter Øerne Kittlorak og Kunarsuk indtil Nebet er passeret. For at gaae mellem Faltingsfkeret og Nebet holdes Kin of Sael godt vesten for yderste Maages og Tørvesen.

Kolonien Golssteensborg ligger paa $66^{\circ} 55' 20''$ N. Br., $53^{\circ} 52' 40''$ V. Lgd., efter Capitain Mose's Observationer paa $66^{\circ} 56' 32''$ N. Br., $54^{\circ} 10' 42''$ V. Lgd. Kolonien er let at finde, da den ligger under det høie Kiærlingefjeld og der, mellem dette høie Land og det høie spidse Land af Sukkertoppens District, er lavt Land, og nordenfor Kolonien desuden de 3 høie Fjelddrygge „Præstefjeldet“, „Storesteensfjeld“ og Kangarsuk høie Land. Der styres efter Kiærlingefjeldet, indtil man skielner de under Landet liggende Øer; dog maa man, kommende nordfra, ikke faae dette sydligere end S. E. D. $\frac{1}{2}$ D. formedelsk det Neb der ligger henved 3 Mile nordenfor Kolonien. Jacobsskeret ligger retvisende V. t. S. $\frac{1}{2}$ S. for Kiærlingefjeldet. Ind ad det søndre Lob styrer man ved at gaae tæt østenom Amerdlok flade Ø henimod de to Øer der ligge tæt østenfor Store Amerdlok, indtil Nordpynnten af nordre Broder Rivers Ø haves i misvisende N. V. eller Sandbaksøen er fri af den nærmeste Ø østenfor Store Amerdlok, og da styrer man ind efter Lineperne, indtil Ulkebugten er aaben, hvorefter man holder ned mod Ankerpladsen. Man kan ogsaa holde tæt vesten om Teist-Øerne og tæt vesten om Hundøen, indtil Ulkebugten bliver

aaben, men denne Dei er smallere. Vil man gaae ind ad det nordre Løb, da styre man, vel vogtende sig for Skærene tæt ved Store Amerdlof D, Skærene omkring Høllænderøen og Skæret Ifermiat, indefter Store Amerdlof D, indtil Ulkebogten er aaben, hvorpaa man holder ned mod denne Bugt og Ankerpladsen. Vil man gaae indenom Nebet ud fra Havnen, da tage man ikke Høllænderøen paa $\frac{1}{4}$ Miil nær, men styre lige efter Bagerøen, indtil Nebet er passeret, og da holde man udefter.

Kolonien Godthaab.

(Opgivet af en Stibsfører Schwenzen der i 25 Aar har faret for den kongelige Grønlandske Handel.)

Til Kolonien Godthaab paa $63^{\circ} 58'$ N. Br. er der en Indseiling paa næsten 4 Miil og som paa de to første Miil er meget ureen; men paa de to sidste er Fjorden reen, naar man kun ikke kommer Derne om Styrbord altfor nær. Ved Godthaab ligger to høje fiendelige Fjelde nemlig Hjortetakken og Sadlen. Det første er det høieste, har en krum Spids til Top og ligger tæt ved Godthaab; det andet er derimod et stumpt Fjeld og ligger 1 Miil høiere oppe i Fjorden. For at seile det sydlige Løb ind til Kolonien maa man holde Sadlen overet med Den Jacobsøholm, omtrent Øst paa Kompasset. Jacobsøholm har en høi Stage med en Tjæretønde paa til Varde og er derved let fiendelig; Kølørerne, en utallig Øgruppe, holder man om Bagbord. Fra de yderste Skær styres lige ind paa Jacobsøholm i en Distance af næsten 2 Miil; derefter holder man Jacobsøholm om Styrbord og kan tage den paa 1 eller 2 Kabellængder nær, da Coursen efterhaanden falder sydligere Fjorden ind til Havnemundingen, paa det nærmeste mod Hjortetakken.

Det nordlige Indløb gaaer nordenom Kølørerne og der kan man holde dem temmelig nær; omtrent midt for dem ligger et Skær som er tilsynne ved Løbbande, men under ved Høibande; dog

bryder Søen næsten altid derpaa. Man kan vel holde ind paa begge Sider af Skæret, men gjør dog bedst i, naar man ikke er godt kiendt, at holde sig mellem Skæret og Øerne. Kommer man ind paa Fjorden, maa man holde sig nærmere over mod det faste Land om Bagbord end mod de Øer og Skær man har om Styrbord. Er man passeret disse Øer og Skær, er Fjorden reen. Paa de nordlige Kyster er opreist en Værde.

En engelsk Søofficiers Bemærkninger angaaende Dannelsen af en Reserve af Officierer og Mandskab til den engelske Flaade. *)

(Naut. Mag. Mai 1852.)

Det har længe været anseet som meget vigtigt at kunne udfinde en god og praktisk Plan til at bemande den kongelige Flaade og til bestandig at kunne være forsynet med saamange Matroser, som der udføres. Fra mange Sider er der i den Aetning indkommen Forslag og flere af disse have været ret heldige.

Fra en ung dygtig Capitain udkom desangaaende et Flyveskrift og deri udtaltes: at der altid burde holdes 5000 Mand i Reserve over det Antal der var ude med Krigsskibene; at der ved de forskellige Havne skulde holdes saa mange Folk at der altid kunde regnes paa 15000 Mand; at Matrosernes Raar skulde forbedres tilligemed Underofficierernes, og at der altid skulde stiftes med Folk ombord i Krigsskibene, ved at der aarlig afgik $\frac{1}{3}$ af Mandslabet.

*) Cf. foran Pag. 281.

Hensigtsmæssigheden i at holde en Reserve af Matroser har neppe nogensinde været betvivlet, men Ingen har endnu fremsat hvorledes et saa stort Antal Folk skulde bestieftiges medens de havde i Reserve, saa at de ikke alene vare i Beredskab, naar Tjenesten fordrede det, men tillige paa den for Staten mindst bekostelige Maade. Der foreslaaes derfor, at en stor Deel Søofficerer under en vis Mængde tilligemed et betydeligt Antal Folk skulde ansættes ved Reserveflåde og danne Grundlaget til Organisation af en betydelig Flåde, saa at der ikke alene havde Reserveflåde men tillige Reserve-Officerer og Reserve-Mandskab. Foruden den almindelige Tjeneste skulde disse besørge alle en Matroses Arbejder iland ved at*) tilfalle Skibe og udføre hvad andet der maatte foresfalde. De maatte da staae under Værftschefens Ordre og de fleste af vore yngre Officerer kunde da ansættes ved Reserveflåde, ved Maskinværkstederne eller ved Skolen (the college). Efterat et Skib var bleven oplagt efter en Tour, maatte der tilstaaes enhver Officer en lang Permission, og derefter maatte han gaae ind i Reserven. Mandskabet maatte efter Afmonstringen gives Forlov og derpaa indbydes til at gaae ind i Reserven for at opfylde deres Plads som vare gaaede ud med ny udrustede Skibe. Med Hensyn til Officererne antages det ikke at denne Reserve-Tjeneste vilde blive upopulair, eftersom de allerede nu vise megen Lyst til yderligere Underviisning ved at besøge Maskinværkstederne og Skolen. Ja, driftige og kyndige unge Mænd vilde vistnok være glade ved at erholde en Leilighed til at forøge deres Fagkundskab og lægge sig efter de videnskabelige Opfindelser der Tid efter anden kunne finde en nyttig Anvendelse i den active Tjeneste. Man vilde da ikke længere gjøre den sørgelige Erfaring, at Officerer vare blevne uskik-

*) I Mai 1848 oprettedes et Corps „the seamen riggers“, og nylig er der forordnet Dannelsen af et Corps af Underofficerer, Maskinmestere og Byrbødere i Reserve, saa at der nu kun staaer tilbage at danne Reserve-Officerer, ikke alene til Reserve-Dampskibe, men tillige til de Skibe der staae for Tour til at komme ud.

bede til deres Kald, ikke fordi de havde følt Bede til Tjenesten eller udbiist en utilgivelig Laddhed, men fordi de i længere Tid havde holdt sig fjern fra Alt der vedkom deres Sag.

Alt erholde Matroser til Tjenesten ved Presning er meget forkasteligt, ikke til at stole paa, og man maa kun tye dertil naar alle andre Midler faaet feil. Alt oprette en Sæmilitz af Matroser og stole derpaa i Nødstilfælde vilde være ligesaa forkasteligt; thi de maatte da tages derafra ved en frivillig eller tvungen Hverving, og skulde det Første slaae feil, kunde man neppe give det Andet et mildere Navn end Presning; ja maaskee vilde det være endnu værre, efterdi enhver Mand i denne Militz bestandig vilde være i Frygt for at blive tvungen ind i Tjenesten paa en Uges Varsel. Alt antage uoverstigelige Vanskeligheder i at forskaffe Folk til vore Skibe i Nødens Tid er urigtigt, men for da at faae Mandsskab, bliver det nødvendigt at Landet gjør nogle Opoffelser, efterdi Folk i alle Livsstillinger sætte deres egen Interesse over enhver anden.

Et gunstigt Udfald venter Man af at antage mange Lærlinger i Tjenesten med Forpligtelse til at tjene i et vist Antal Aar; men i hvor vigtigt det end kan være at faae flinke Drengene, saa kan det dog være at derved med stor Beløstning dannes Matroser for Fremmede og for Koffarditjenesten, istedetfor at Koffardimarinens burde opmuntres til at danne Matroser til Orlogstjenesten. Paa Grund af Dødsfald, Sygdom, Forbrydelser, Udygtighed og Desertion, maa det befrygtes, at Antallet af disse Lærlinger bliver betydeligt formindsket for de kunne være til Nytte for Staten.

Det bliver altid en uomstødelig Sandhed at man i Koffardimarinens vil finde en brugbar og haardfør Klasse af Matroser. Fra Drengene ere disse vant til Savn og Strabadser og oplærte til alt muligt Matrosarbejde, og i en Tid af 6 Maaneder i Krigsskibene vilde de ogsaa blive dygtige Orlogsmatroser.

Med hver Dag vil Orlogstjenesten blive mere og mere populair iblandt de Søfarende, uagtet der endnu ere mange Fordomme derimod og Bestyrelsens ivrige og rosværdige Forholdsregler vil hæve den endnu mere. De commanderende Officiærer vilde kunne

giøre meget til at knytte Matroserne til Tjenesten og det er en Kiendsgierning, at det er mere ved idelige og smaalige Drillerier end ved enkelte strenge Straffe for Forbrydelser at Modbydelighed for og Misfornielse med Orlogstjenesten vækkes.

En Forøgelse i Løn gives for en lang Tjeneste hvori der er uddiist god Opførsel, og dette vil vistnok have en meget gavnlig Virkning. At give Penge istedetfor Rançon af Brændeviin er vist bedre end blot derfor at give Thee, og det vilde maaskee være endnu mere at foretrække at give Tilladelse til eller endog at opmuntre Mandskabet til at bespare flere Fødevarer, der da maatte erstattes dem med Penge eller Varer af andet Slags.*) Underofficie-

*) Den 1ste October 1850 er der i den Henseende udkommen en Forordning.

Efter Betænkning af en af det engelske Admiralitet nedsat Comitee, der har consuleret 48 Sø-Officerer, en amerikansk Capitain, en Doctor Medicinæ, en Universitets-Professor, og efter Matrosernes egen Erklæring, er Druffenskab (som dog ikke tilskrives den reglementerede Brændeviinsrançon, men den Omstændighed, at Folkene sælge Aftenrançonnen til hinanden) Aarsagen til hver og een Forbrydelse i Tjenesten, hvad ogsaa fremgaaer af Straffenes Antal i 1824, da Grogrançonnen blev formindsket.†)

Comiteen er kommen til det Resultat:

at den nærværende Brændeviins- eller Viinrançon (1 gill = 0,14696 dansk Pot) skal nedsættes til det Halve ($\frac{1}{2}$ gill), og

at den anden halve Deel udgives kun til Middag;

Hvert Sælg, Bytte, Laan eller Overdragelse af Grogrançon forbydes strengelig. (Adm. Circ. af 1850.)

at Admiraler, Capitainer og Medsemedlemmer ikke bør have Pengegodtgjørelse for den halve Brændeviinsrançon der tages fra dem;

at mates, second-masters, surgeons assistants og clerks skal have Godtgjørelse efter nærværende Priis for den halve Rançon Brændeviin, der skal bespares;

†) I Aarene 1846, 1847 og 1848 ere 1449 Straffe erequerede i den engelske Marine for Druffenskab, eller omtrent 34,000 Slag. Straffene for alle andre Forseelser vare 1514. — Kunde Admiralitetet dog ikke tilstaae mere Brod, Riid eller Flest og mindre Rum? (Unit. serv. Gazette; Unit. serv. Journal, Mj. 1850.)

vernes Kaar bør forbedres ved højere Løn og Pension og dem gives flere Fordele end tidligere har været tilstaaet dem.**) To

at midshipmen, cadets og Dreng, som ingen Brændeviinstranon nyde, skal betales i Godtgjærelse the savings price af den nærværende fulde Rançon;

at warrant officers, working petty officers, able & ord. seamen og noncommissioned officers og menige Marinere skulle nyde, for deres halve Rançon, en Godtgjærelse i Penge af 3 sh. 6 d. pr. Mand pr. Kalendermaaned;

at 2den Klasse ord. seamen og Kulgaster tilstaaes 2 sh. 6 d. pr. Mand pr. Kalendermaaned;

at de, der ønske at renoncere paa den reducerede Rançon, skulle nyde i yderlig Godtgjærelse the savings price for hvad Lidsrum de maatte ønske;

at Ingen maa gives raw spirit, undtagen under særegne Omstændigheder, efter Capitaens Bestemmelse (discretion); (Optaget i Adm. Circ. af 1850);

at i Tilfælde af persistering Drukkenskab, skal finde, forenfort Tid, et Uffslag eller Dphor Sted af den tilstaaede Godtgjærelse; at Saadant bliver at indføre i the ships book & reported in the quarterly return of punishments; (Optaget i Adm. Circ. af 1850);

at det maanedslige Forskud for Mandskabet paa den løbende Gage skal indskrænktes til 12 sh. pr. Maaned;

at Politiet ombord i Hendes Majestæts Skibe skal organiseres bedre; at Matroser og Marinere skal kunne afslaae et større Beløb til deres Familiers Underholdning, nemlig £ 1. 1. 6 dl. maanedslig for en able seaman;

at Admiralitets-Circulæret for Flaaden af 21de Juli 1846, Provianten angaaende, skal underkastes Revision, for meer tilfredsstillende at ordne Skalaen; (deraf følgende Admiralitets-Circulaire 1850);

at disse Forslag diebtidlig træde i Kraft for alle Officerer og for dem som fra nu af træde i Tjenesten; de som ere i Tjenesten skulle have Valget; for equiperede Skibe bestemmes en vis Terminus a quo.

Det anses hensigtsmæssigt, at Gagerne, ligesom i Coffardisarten og den amerikanske Marine, beregnes for 12 Kalendermaanedes istædet for, som nu, Uge-Maanedes; (optaget i Adm. Circ. af 1850.)

**) Den 16de Januar 1849 er udkommen den Forordning, at Folk, der ere belønnede for god Opførsel, ere fritagne for legemlige Straffe.

(Efr. Noten * modstaaende Side.)

Tabel over den foreslaaede Grog-Rançon og Pengegodtgjørelse for Menageringen af denne Artikel. (Optaget i Adm. Circ. af 1850).

Rang.	Foreslaaet Grog-Rançon.	Foreslaaet Godtgjørelse.
1) Admiraler, Capitainer, Lieutenantanter og Messmedlemmer (wardroom officers).	Halvdelen af den nærværende Rançon.	Ingen.
2) Mater, Assistant-Surgeons, second-masters og clerks.	Dito dito dito.	Bærdien af den menagerede $\frac{1}{2}$ Rançon.
3) Midshipmen, Masters assistants, clerks-assistant og Dreng af 1ste Cl.	Halvdelen af den nærværende Rançon efter Chefens specielle skriftlige Bestemmelse.	Bærdien af den menagerede $\frac{1}{2}$ Rançon.
4) Cadetter og Dreng af 2den Klasse.	Ingen.	Bærdien af det hele Menagerede.
5) Assistant-Engineers, warrant-officers, petty-officers, able seamen og deslige, ordinary seamen, non-commissioned officers og menige Marinere.	Halvdelen af den nærværende Rançon.	3 sh. 6 d. pr. Mand pr. Calendar-Maaned.
6) 2den Cl. ord. seamen, Kulgaster og Øvrige af denne Klasse.	Dito dito dito.	2 sh. 6 d. hver Mand pr. Calendar-Maaned. Alt at udbetale som en Deel af — og med Gagen.

verte

flere Forbehold der tilføjes denne nyttige Klasse, desu om mere Begjærlighed vilde der være hos Mandstabet efter at blive forfremmet til

disse Poster. Fordelingen af Præispenge burde forandres, til større Fordeel for Underofficiererne. De Matroser, der gik ind i Orlogstjenesten fra Koffardimarinen, burde have Fordeel af det Antal Mar de havde faret tilsoes, og 2 Mars Koffardisart burde regnes lig 1 Mars Orlogsfart med Hensyn til Pensionens Bestemmelse. Dog skulde det ikke tillades Koffardimatrosen at regne mere end 5 Mars Tjeneste fra Koffardisarten; han maatte den halve Tid have faret med Haaseilere, og den Tid, der toges i Betragtning til Bestemmelse af Pensionen, maatte kun regnes efter Lærlingstidens Udløb eller efter det 19de Mar. Gik saaledes en Matros ind i Orlogstjenesten i sit 30te Mar og havde faret 11 Mar til Koffardis efterat Tiden som Lærling var udløben, saa maatte man efter ovenstaaende Regel beregne ham 5 Mars Tjenestetid til Orlog. I sit 45de Mar vilde det derefter regnes for at han havde tjent Staten i 20 Mar, idet de 5 Mar sættes lig hans Erfaring og Dydragelse som Matros i sit 30te Mar.

Det tidligere oprettede Corps af „seamen riggers” ved de forskellige Værfter er en meget nyttig Foranstaltning, og i Nødsfælde vilde det kunne afgive dygtige Matroser til Orlogstjeneste; men det vilde dog have en meget lammende Indflydelse paa Værfs-

I Naut. Mag. Mai 1850 formentes imidlertid, at det osindiske Compagni vel hensigtsmæssigt kunde afskaffe Spiritustranconen for sine Matroser, da dets Skibe løbe fra en Havn til en anden, men at det ikke vilde være hensigtsmæssigt i en Orlogsmænd, med det osle 6 Mars gamle salte Riob og Gles, alveles at afskaffe Matrosens Grog.

Lægen ved Søhospitalet i Aaben, i en officiel Rapport i Begyndelsen af 1850, lægger Mædere og Skibsseiere alvorlig paa Hjerte at tilstaae Skibsmændskabet en daglig Brændeviinstrancon, ligesom han ogsaa leder deres Opmærksomhed hen paa Provisionernes Beskaffenhed og Folkenes Reenlighed. Skibrugstilsælde ere nemlig i den seneste Tid forekomne hyppigere og det næsten ubelukkende i Ruskibe fra England og allerværst hvor der ei blev udgivet Brændeviin. (London News April 1850).

terne, om man i en saadan travl Tid pludselig vilde borttage de bedste Kræfter.

Den private Dampskibsmarine burde derimod betragtes som en Hjælpekraft til at forsvare Kysterne i Tilfælde af Krig. Dog vilde de store Dampskibsselskaber vel trykke sig for at indrette deres Skibe til Selvforvar, ja, de vilde sagtens søge at blive befrie- det for saamange Udgifter som muligt og derfor bede Landet om at hjælpe sig dermed. Naar Krig brød ud, vilde disse Dampskibe desuden være i fuld Beskæftigelse med at følge deres Eieres Handelsinteresser, og naar de efter den første travle Tid bleve samlede ved Fædrelandet ville de endda kun være slet indrettede til Selvforvar. Dog kunde det maaskee fordres, at de ved egen Hjælp burde sætte sig i et Slags Forsvarsstand og tillige dække deres egne Convoier, naturligviis under den Forudsætning at de bleve betalte derfor; ja, maaskee kunde ethvert nogenlunde armeret Dampskib gives et Slags Kaperbrev modificeret efter Tidens Anskuelser.

Angaaende Dannelsen af en Reserverest af Matroser er der vel forberedt en Plan af Admiralitetet,*) men der findes ikke deri nogen Sikkerhed for de Folks Tjenesteprestation der have modtaget Reserverestningen, thi de betales kvartalsviis, og en Mand kan derfor godt tage Tjeneste udenlands naar han har hævet sin Lønning. Med Hensyn paa hvad han derved kan have forbrudt, er det ikke fastsat at han skal behandles efter Krigsartiklerne, og tillige vilde det Tab der forarsages ved Dødsfald, Sygdom og Forbrydelser gaae denne Plan kostbar og uvirksom. Ofte vilde det være ligefrem uretfærdigt mod den Mand i Orlogstjenesten der ikke havde været i Reserverestningen; naar f. Ex. af to Underofficiere i første Klasse, der søge Emploi, og begge kun endnu behøve at tjene i 6 Aar til, for at faae Pension, A gaaer ind i Reserven, B i Orlogstjenesten: A bliver 2 Aar i Reserven, faaer 24 £ Tillæg til sin Koffardihyre og 1 Mars Ret til Pension, gaaer da ind i Tjenesten og aflediges med Pension 5 Aar efter; hvorimod B maa tjene 6 Aar til Dr-

*) Cfr. foran Pag. 281.

logs uden denne Belønning af 24 £. — Der anføres endvidere at en Matros fra Reserven ikke skal være forpligtet til Orlogstjeneste i længere Tid end 5 Aar og den samme Regel maa da naturligviis følges med enhver anden Matros der ikke tages fra Reserven, hvis man ikke vil begaae en aabenbar Uretfærdighed. Som en Følge deraf kan ingen Matros beholdes længere til Orlogs end i 5 Aar, og derved ville Skibene kunne miste deres flinkeste Folk.

Som Grundvold for Dannelsen af en Reserverestol maatte der altid, med Belønning for en god Opførsel i længere Tjenestetid, følge et Slags Forpligtelse til at blive i Tjenesten. — Der antages almindeligviis at Reserven skulde bestaae af 5000 Mand, og uden store Udgifter for Staten, kunde disse bestaafsiges paa følgende Maade:

1. Med at tilfalle Skibene ved Bærsterne („seamen riggers”;
2. Ombord i de Skibe der holdes i Reserve;
3. Ved Opmaalingspartierne paa Kysterne;*)
4. Ved Kystpatrouillerne;
5. Ved Transporter i Marinens Tjeneste;

*) Ved „Opmaalingspartierne” lader det virkelig til at der er fortrinlig Brug for Reserve-Matros. Af saadanne Partier, (Officerer med Mandskab), eksistere der for Næblikket 5 paa Kysterne af England, 3 paa Kysterne af Skotland og 4 paa Kysterne af Irland. Være alle disse forskellige Partier ombord i Smaafartøier, vilde der her være Anvendelse for en 500 Mand; men for Næblikket have endnu ikke alle 12 Partier et Fartøi og ingen af Mandskabet er forpligtet til Orlogstjeneste. Dette forekommer vel at være en altfor betydelig Styrke at holde bestandig til Opmaalingen af Kysterne, men der er dog altid Arbejde nok og det maa erindres, at Storme og Strømninger altid forandre Grundene og at nogle faa Aar kunne gjøre en eller anden Opmaaling unyttig for Skibsfarten. Ved svære Storme hændte det sig saaledes for et Par Aar tilbage, at Løbene ind til Yarmouth udborgif en betydelig Forandring. Goodwin-Sand har i de sidste Aar forandret sin Beliggenhed $\frac{1}{2}$ Dvartmiil. I Bristol-Kanalen, der er saa farlig at befælle, vil der hurtigt opstaae et Sand der ved Lavvande er aldeles tørt, og det endog paa et Sted, hvor der fort isorevelen har været 40 Fod. Ja, naar det var nødvendigt, vilde man saaledes paa utallige Steder kunne opvise Steder der krævede sta-

6. Ved de forskjellige Toldsteder.

Mandskabet's Antal ved disse forskjellige Poster maatte da vel forøges for at give bedre Plads for Reservens Matroser og det vilde da vel ogsaa paaføre flere Udgifter; men det vilde dog vistnok betale sig, ved at man altid havde disciplinerede Folk ved Haanden. De Dampfartøier, der tidligere brugtes til Dymaalinger, burde igien tages i Brug og sættes istand til at kunne føre en svær Kanon, foruden at Mandskabet tillige maatte indøves i Haandvaaben.

Enhver Mand, der optoges i Tjenesten, maatte være 19 Aar gammel, hvad enten han saa optoges som Lærling, eller havde været i Koffardifarten; i sidste Tilfælde maatte han ikke optages senere end i det 30te Aar. Han maatte da strax sendes 5 Aar tilsøs med Drøgsflibene, efterat han dog først i enkelte Tilfælde

dige Dymaalinger og saaledes vel kunde asgiye Arbejde for en stor Deel Reserve-Matroser. Ogsaa med Hensyn til de Reserve-Officerer, der havde Lyst til dette Arbejde, vilde det være meget nyttigt at søge Betskæftigelse ved Dymaalinger; thi ved Tjeneste tilsøs vilde Erfaring heri altid være ham til Gavn; især vilde det være gavnligt for de Mænd, der søgte at blive masters ombord i Drøgsflibene, at blive bekendte med Indseilingen] til de forskjellige Havne, isædelfor at de nu maae søge deres Tilflugt til Bøger. Førerne af disse Dymaalingsfartøier burde kun være ansatte paa nogle saa Aar, burde have mindre Lønning end naar de vare i udenlands Fart og desuden ansættes i Undersøgelsescommissioner og i Krigsretter og have Opsyn med de forskjellige Havnearbejder. Til at besørge disse vigtige Arbejder ved hele Storbritanien og alle dens Kolonier er der for eet Aar kun fastsat 70,000 £, og hvor meget der heri endnu staaer tilbage at udføre er tydelig viist ved Dampflibet Birkenheads Forlæs ved Cap, paa et Sted der utallige Gange er passeret af frem- og tilbagegaaende Skibe, og endnu albrig har været opmaalt ordenligt. — I Efteraaret 1846 anvendtes nogle Dampflibe, der havde været beskæftigede med Dymaalinger, til at bringe Jødemidler til Betskypen af Irland, og paa Grund af Førernes Local-kendskab udførte de dette Arbejde til deres Forefattede største Tilfredshed; men det følgende Aar bleve disse Dampfartøier, der havde været til saa stor Gavn, beordrede i Havn og oplagte. Med leiede Fartøier og hyret Mandskab fortsattes nu igien Dymaalinger, men Arbeidet optog da en lang og kostbar Tid.

havde tjent 1 Mar i Reserven; efter de 5 Mar maatte han dog tjene 1 Mar i Reserven og da igien 5 Mar tilføes. Havde han været 4 Mar i Koffardifarten, behøvede han ikke først at tjene 2 Mar tilføes som simpel Matros, men blev at sætte i en særegen Klasse. Efter 5 Mars Tjeneste tilføes og en vis Tids Permission, gik han ind i Reserven i 2 Mar enten til en af de foregaaende Poster eller, dersom der ikke var Plads, maatte han gaar tilbage til Koffardimarinen. For de Mar, han saaledes stod i Reserven, skulde han have en Gave af 5 £ aarlig, naar han næste Gang traadte ind i Tjenesten; men de der kom til de ovennævnte Poster skulde ikke have nogen extra Godtgjørelse ved Indtrædelsen. Naar Tiden i Reserven var udløben, var han igien forpligtet til at tjene 5 Mar ombord i Drlogsstibene imod at erholde 5 £ aarlig og et Hæderstegn for lang og god Tjeneste, hvad enten han havde været i Koffardifarten eller ved de ovennævnte Poster. Efterat den anden Tjenestetid var udløben, maatte han igien gaar over i Reserven i 2 Mar ved de ovennævnte Poster, eller, hvis der ikke var Plads, skulde han ved den tredje og sidste tvungne Indtrædelse i Tjenesten have 10 £ aarlig for den Tid han anden Gang havde været i Reserven. Derefter maatte han igien tjene 5 Mar tilføes i Drlogsstibene, og da have 10 £ aarlig og 2 Hæderstegn for lang og god Tjeneste. Efter denne Tjenestetid af 5 Mar skulde han, naar han havde fortjent det, have 15 £ aarlig i Pension samt 3 Hæderstegn og fritages for videre Tjeneste; dog naar han vilde tjene 5 Mar endnu ombord, skulde han altid have 10 £ aarlig foruden Lønningen og ved Udløbet af denne Tid have den højeste Pension, 20 £ aarlig.

Ingen Matros maatte, efter sit 45de Mar, tjene ombord i Drlogsmarinen uden Admiralitetets udtrykkelige Tilladelse, og Enhver, der havde tjent i 20 Mar, blev indskreven som „Naval Veteran“ og berettiget til at bære Medaillen for lang og tro Tjeneste. Var en saadan Medaille givet for Tapperhed i Krig, maatte det altid være betegnet paa den. Havde en Matros været 5 Mar i aktiv Tjeneste, og i Tjenesten erholdt et Saar eller var bleven lem= læstet, da maatte han være berettiget til en Pension, hvis Stør=

relse var afhængig af Saarets Veskaffenhed og Tjenestetidens Længde. En Krigsretsdom for slet Opsyrsel maatte altid trække fra i Bestemmelsen af Tjenestetidens Længde, og blev han afflediget fordi han havde forset sig, kunde han naturligviis ikke erholde nogen af de ovennævnte Fordele.

Alle Veteraner og Pensionaarer under 60 Aar skulde være forpligtede til at gjøre Tjeneste i Storbritanien naar i Krigstid hele Militisen sættes paa Benene, og de skulde da danne „the Naval Brigade“.

Efter denne Plan vilde en Matros, efter 15 Aars activ Tjenestetid, have kostet Landet 460 £ 17 Sh., medens han nu i samme Tid koster 401 £ 8 Sh. — uden at Staten med Sikkerhed kan gjøre Regning paa hans Tjeneste.

Blandt det engelske Admiralitets senere Forholdsregler, nævner Naut. Mag. Apr. 1852, efter Hants Advertiser:

Matroserne faae nu en større Andeel i Priispengene end tidligere.

Naar Matroserne afmonstres, gives dem to Maaneders Frihed, isalb de vnske at gaae ind i Tjenesten igjen, og dersom de ikke skulde komme tilbage, blive de hverken betragtede som Deserteurex eller miste nogen Tjenestetid.

De, der udvise god Opsyrsel, erholde Hæderstegn; de, der efter 5 Aars Tjeneste, vise særdeles god Opsyrsel, erholde en extra „Penny“ pr. Dag, — efter 10 Aars Tjeneste 2 Pence, og efter 15 Aars Tjeneste 3 Pence pr. Dag. Ingen sliq Decoreret maa lide corporlig Straf.

Underofficerer i Linieskibe og Skibe af fjerde Klasse erholde forøget Lønning, og de, der efter 3 Aars Tjenestetid have opført sig meest exemplarisk, erholde Douceur ved Afmonstringen.

Prisen for Klædningsstykker paa Vunderingskamrene er nedsat, og Afgiften paa Sæbe er hævet, saa at Prisen ombord nu er billigere paa denne Artikel.

Lønningen udbetales paa en bestemt Dag; Rançonnen af det saltede Kiøb er forøget og Sennep og Yeber er nu reglementeret med Stikskosten.

Rançonnen af hentet Kiøb er forøget.

Ombord i alle engelske Drilogskebe skal føres Straffeprotokol over hver enkelt Straf.

Dampskibsfartens første Dage.

(Scientific American, Mec. Mag. Mai 1852.)

Vi ville gaae tilbage til 1806, fra hvilket Tidspunct daterer sig Dampens Anvendelse paa Seiladsen, en Opfindelse der tilhører Byen Ny-York, hvor Fulton den Eldre boede og hvorfra den første Dampbaad, Clermont, afgik den 7de August 1807 bestemt til Albany. Man vil vanskeligt kunne forestille sig de Forhaabninger og ængstlige Forventninger, de næsten vrede Tvivl og lidenskabelige Spotterier hvormed man modtog Bekendtgivelsen om, at et Fartøi uden Seil og Marer vilde arbejde sig op ad Hudson til Albany, imod Vind og Strøm og i kortere Tid end man nogensinde havde forestillet sig; Alt ved Damp. Den Tid kendte man i Regelen kun lidt til de Dampmaskiner der paa Land anvendtes i Fabrikker og Manufakturver, og i alle de forenede nordamerikanske Stater fandtes der dengang kun en eneste machine-shop eller Maskinværksted hvor en Dampmaskine kunde forfærdiges, nemlig Oberst Stevens' i Hoboken ved Ny-York.

„Clermont“ lettede imidlertid under Paasyn af en stor Mennekesmasse, — der snarere haanede end opmuntrede Foretagendet, — og arbejdede sig langsomt frem, meget langsomt efter Nutidens Ideer; Robert Fulton og et Par Benner og fortrolige Mecanici gjorde Touren med — thi han vilde ingen Passagerer have, og samtykkede efter mange Anmodninger endelig i at tage 6 med.

Efter 32 Timers Fart, med et Ophold om Natten ved Livingston Herresæde, viste „Clermont“ sig ved Albany og havde paa Veien langs Bredden faaet mange Prøver paa Interesse, Forbauselse og Nædsel — og havde derved sikret sig det ved Loven tilfagte Monopol for Den der kunde ved Damp tilbagelægge Distancen mellem Albany og Ny-York i kortere Tid end 36 Timer. Tilbage-

turen gjordes i 30 Timer i Get, omtrent 5 Miles i Timen. Den berømte Wette i Birmingham havde forfærdiget Maskinen.

Kun et eneste af Tidens Dagblade, nemlig the American Citizen, redigeret af en Englender Cheetham, beskrev og omtalte denne Tour. Bladene vare optagne af en ulykkelig politisk Strid, og havde aldeles ingen Plads til at tale om en Dampbaad.

Den Hæderspalme, Fulton saaledes havde vundet, blev strax gjort ham stridig af J. Stevens af Hoboken, der, i Forbindelse med N. N. Livingstone og Robert Fulton, længe havde anstillet Forsøg med Damp som et Fremdrivelsesmiddel, men nu, understøttet af sin Søn N. L. Stevens' Geni og praktiske mekaniske Dygtighed, arbejdede for sig alene. Næsten til samme Tid, men dog hiint flæbnesvangre Qvarteer sildigere, der afgjør saa mange Foretagenders og saa mange menneskelige Bæsners Skiebne, kom Mr. Stevens, uafhængig af Fultons Planer og Forsøg, frem med sin Dampbaad „Phoenix“; men, afflaaret ved det Monopol, som Hødet havde skaffet Fulton paa the waters of New-York, benyttede Mr. Stevens den først som Paketbaad imellem Ny-York og Ny-Brunswick, og fik omsider den dristige Tanke at sende den tilføjet til Philadelphia; og det lykkedes. I Juni 1808 gik hans Søn Robert L. Stevens til Philadelphia med Dampbaaden. — Undervejs bleve de overfaldne af en Storm. En Skonnert, der var ifølge med dem, blev dreven tilføjet og var mange Dage borte; men Phoenix slap godt ind i Barnegat Havn, og da Stormen havde lagt sig, gik den atter ud og naaede velbeholden Philadelphia, hvorefter den vedblev at gaae mange Mar mellem denne By og Trenton. Mr. Stevens var saaledes den Første der vovede at stæbne det mægtige Ocean's Bølger med et ved Damp fremdrevet Fartoi.

Den yderste Fart, Fulton haabede at naae eller troede det muligt at naae, var 9 Miles i Timen, og det naaede han ogsaa med senere Fartøier; men atter her var det bestemt for Navnet Stevens, efter langvarige og mangfoldige Forsøg, aarlig udførte og prøvede med Hensyn til den Skibsform der bedst maatte kunne overvinde Modstanden af det tykke Medium, giennem hvilket det

skulde bane sig Vej, — at udsende paa Hudson en Baad, der, saavel i Henseende til Størrelse og Udrustning som i Henseende til Fart, overgik alt Tidligere, og at gaae med 13 Qv. Miles Fart i Timen. Selv denne Fart kaldes nu langsom, og de 150 Miles, der stille Ny-Yor? fra Albany, tilbagelægges nu af Dampbaade — ikke af een, men af mange — i 8 eller 9 Timer; og en virkelig Fart af 19 ja selv 20 Miles er bleven opnaaet af nogle af de seneste Baade. Men da N. L. Stevens' Dampbaad, *New Philadelphia*, satte afsted i 1814 med en $13\frac{1}{2}$ Miles' Fart, troede man ikke sine egne Sandser; Philosophien, der blot havde beregnet Mediets Modstand mod de da brugelige Former, var tilført, og man erklærede det for umuligt, der virkelig var gaaet for sig. Men den yngre Stevens' utrættelige vidtsvævende Aand kiendte Grunden til sit Held: at det skyldtes den Form han havde givet sit Skib. Ja, efter nogle Toure indsaae han, at selv denne Form var langt fra den Fuldkommenhed han havde attraaet, og henvendte sig derfor til de dygtige Skibbyggere Brown & Bell, og bad dem lægge paa „*New-Philadelphia*“ en lang, skarp faldt Boug, hvortil han gav dem Tegningen. Efter at have taget Anmodningen i Overveielse afløste de at gjøre det, og erklærede, ikke at ville udsætte sig for det Latterlige i at foretage sig et Arbejde der forekom dem saa stygt, saa upassende (*unseemly*) og Mr. Bell tilfoiede, at man vilde kalde det Bells Nase, til Spot og Spee for alle Menneſker.

Den unge Stevens, der var sikker i sine Slutninger, lod sig imidlertid ikke lede vild: han byggede paa sin egen Plads en faldt Boug, lagde den paa, og opnaaede selvgelig en forøget Fart af flere Miles pr. Time. Med „*New-Philadelphia*“ begyndte den første Dagsroute til Albany. Det var Begyndelsen til de nye Modeller, der i Clipper-Dampere som i Clipper-Skibe har givet Amerikanernes Byggeri som deres Seilads Fortrinet for den hele Verden.

Med det heldige Forspring af eet Qvarter vandt Fulton Prisen for den første heldige Dampbaad, men allerede i Marts 1804 havde Oberst Stevens, hvis frugtbare Genie fornemmelig var henvendt paa mechaniske Opfindelser, konstrueret og udført en Damp-

baad, hvis Bevægelsekraft var en Propeller, den Propeller, som endnu den Dag idag, med Hensyn til Form og Proportion, er anseet for den bedste. Det var en lille Baad, hvori Oberst Stevens anbragte en Maskine med tubulaire Riedler, hvilke saaledes første hvilke Gang bragtes i Anvendelse. Maskinen, der var udført under hans eget Tilsyn og i hans eget Etablissement i Hoboken, satte 2 Propellere, hver af 5 Fods Diameter, i Bevægelse, — hver forsynet med fire Blade af den behørigte Bridning, og stillede under en Vinkel af omtrent 35° . Dette Fartøi, — der blot skulde prøve Muligheden af Dampseilads — godtgjorde dette saa fuldkomment, at Oberst Stevens i 1806 anvendte Inventionen efter en større Maalestok paa en Piroge, 50 Fod lang, 12 Fod bred og 7 Fod dyb — og hvilken opnaaede betydelig Fart. Opmuntret herved, begyndte han paa „Phoenix“ med Sidehjul, hvis Held vi allerede have omtalt. — Som et Beviis paa det hobokenste Etablissements mærkelige Accuratesse og Dygtighed kan det anføres, at Maskineriet til den første lille Propeller for 10 eller 12 Aar siden atter blev sat op i et nyt Skib, og arbeidede ganske fortræffeligt, uden at saa meget som en Skrue maatte forandres.

Fulton var den Første der anvendte Damp ved Færgebaade.

I Aaret 1818 afgik „Savannah“, et New-Yorker Skib, med Sidehjul og fremdrevet ved Damp og Seil, fra Ny-York til Petersborg, via Liverpool, og vendte velbeholden tilbage. Aaret efter gik „Robert Fulton“ som Damp-Paketskib mellem New-York og Ny-Orleans.

Uddraget af Scientific American i Mec. Mag. slutter med, at man saaledes kan se, at America, i enhver Betydning af Ordet, er Dampseiladsens, de tubulære Riedlers og Propellernes Moder.

Ny Caledonia,

(ved Capitain E. Woodin, førende Barffibet Eleonora.)

(Hong-Kong Register, Nautical Magazine, Juni 1852.)

Den sydligste Pynt af Ny-Caledonia ligger paa $22^{\circ} 30'$ S. Br., $166^{\circ} 50'$ Ø. Lgd. Landet er lavt og ikke synligt fra den sydlige Deel af det store Hav som omgiver det; Havets sydligste Pynt ligger paa 23° S. Br. $166^{\circ} 55'$ Ø. Lgd. Ny Caledonia er kun paa enkelte Steder mere end 8 til 10 Leagues bred, men Bjergkæden, der danner det Indre, strækker sig i N. V. og S. O. omtrent 80 Leagues. Paa S. Ø. Siden strækker et Coral-Hav sig langs hele Kysten og danner en steil Muur mod Søen med Overfladen netop i Vandspeilet, og 2 Skibslængder derfra kan man ikke faae Bund med 150 Fathne Line. Giennem Havet gives der forskellige Løb endog for de største Skibe, med god Ankerbund indenfor, med fra 18 til 10 og 8 Fathne Vand. Tæt ved Havet er der Sandbund, men henimod Kysten bliver det til blaat stift Mudder. Naar det er klart Veir og Solen har en Høide af 20° , kan man seile med et Skib en 75 Miles op og ned langs Kysten indenfor Havet; dog er det tilraadeligt at have godt Udsig fra Merseraen og at holde sig nærmere ved Kysten end ved Havet, thi fra dette staae mange Coralskuffer ud og ville ikke være til at see, naar Solen er dækket af Skyer, om endog Skibet er klos op til dem. Kysten er ibrigt reen. Indenfor Havet er der et stort Antal Der af betydelig Størrelse, beliggende omtrent 3 til 4 Miles fra Hovedlandet og dannende fortrinlige Havne med en Dybde fra 11 til 3 Fathne. Til en af disse Havne er der et lige Løb giennem Havet og Havnen selv er ligesom en Dølle der kan rumme mange store Skibe og man vilde ikke kunne finde et bedre Anløbssted for Dampskibe. Omtrent 12 til 14 Miles derfra kan man faae Vand og Brænde i Mængde paa flere af Øerne der. Paa Hovedlandet selv kan man altid faae Vand, og paa mange Steder kan man lade Fartwier gaae op ad de smaae Floder og fylde Vand over Siden. Paa Nordøstsiden findes kun 3 gode Havne, og da der her er

en Række af Rev der gaae langs hele Kysten, med mange særskilte Smaarev der strække sig fra 1 til 9 Miles fra Land, saa udfordrer det megen Forsigtighed at nærme sig dem. Indenfor de særskilte Smaarev findes ingen Ankerplads, men 150 Miles mod N. V., hvor Revet er sammenhængende paa flere Miles, dannes der en god Ankerplads.

Hele Kysten af Ny-Caledonien har paa begge Sider i en Afstand aldeles ikke noget indbydende Syn, undtagen omtrent 14 Miles paa Nordvestsiden, hvor Landet er bedækket med en frisk Vegetation lige ned til Vandkanten. Paa ad Floderne findes meget frodige Landstrækninger, og paa Nordostsiden i Særdeleshed er Landskabet meget smukt. Størstedelen af Landet er rimeligviis dannet ved at Jorden er skyllet ned fra Heilandet giennem Harbundereder. Paa nogle Steder er Landet dannet i flere Smaasøer, med smaa Kanaler for Vaade mellem dem, og dannende maleriske Landskaber seet fra Høiderne omkring. I Dalene vore saa store Fyrretræer, at man deraf kan faae Stænger til Skibe paa 300 til 400 Tons, og paa Den ere mange andre Træer af store Dimensioner tjenlige til Skibsbygning.

En Fremmed der besøger Den maa troe at Landet er meget tæt befolket, fordi de Indfødte altid strømme sammen, naar Europæere ankomme. Nu findes der rigtignok kun 2 til 3 Stammer, men tidligere har Den været mere befolket, hvilket man ikke alene kan antage efter den nu forsojnte Agerdyrkning men ogsaa af Oldingernes Fortællinger. Capitain Kent, Chef for det engelske Krigsskib „Buffalo“, opdagede og gav Navn til Havnen St. Vincent i Maret 1803 og omtalte at Folkemængden var betydelig der; men nu findes omkring denne smukke Havn kun en tyve Indbyggere. Der findes ikke nogen indfødt Koloni paa mange Mile omkring Sydenden og ikke heller nogen en 50 Miles N. V. for Havnen St. Vincent. De Indfødte ere talrigt paa N. V. Enden af Den og paa de Smaasøer der ligge indenfor Revene paa Sydvestsiden; disse ernære sig ved Fiskeri og staae under en Høv-

ding paa Hovedlandet. Uagtet de franske Romerske-Catholske Missionairer have angivet Befolkningen til 60,000, kan man dog ikke sætte hele Ny-Caledoniens Befolkning høiere end 25,000; thi Missionairerne boe paa den Deel af Øen hvor Befolkningen er talrigst og have ikke reist meget i det Indre. Ved Balade-Havn boe nu 11 franske Missionairer.

Den Reisende maa overvinde mange Vanskeligheder ved de mangfoldige Dialecter der tales af de Indfødte og som paa en 20 Mils Afstand ere meget forskellige fra hinanden. Hovedingerne søge dog hinanden langveistra og synes at have meget let ved at tale sammen. Sproget ligner hverken det Malayiske, det Ny-Hollandiske, det Ny-Zeelandiske eller det der tales paa nogen af de omliggende Øer.

Paa Grund af den kolde Sydøst-Vind, der blæser fra April til October, er Climetet meget sundt. Fra November til Marts blæser der hyppigt en Storm fra N. O. ledsaget af svær Regn; dog kan Vinden da ofte sklage sig om til N. V. og S. V. Gaaer Vinden synden for S. V., bliver Veiret smukt og stille og Vinden holder sig da gierne sydlig og østlig med godt Veir indtil Maaneskifter, og de samme Vindforandringer iagttages da gierne. Sidst i November og næsten hele December er der ofte svær Torden og Lynild, ledsaget af stærke Regnskyl, men det varer dog sjældent længere end 36 Timer. Paa Grund af den megen Jord, der da skylles ned fra Hvilandet, er Vandet indenfor Revet paa Sydvestsiden til disse Tider farvet meget sort, og naar da Færeren ikke er meget godt kiendt med de forskellige Løb, bliver det meget farligt at seile der med et Skib. I Februar og Marts kan man vente at faae Orkaner, men de herste dog sjældent her med en saadan Kraft som paa Øen Mauritius, der ligger paa samme Brede; de ere her ved Ny-Caledonia dog ikke saa hyppige, og mange Aar kan man være aldeles fri for Orkan. De begynde gierne paa samme Compasstreg som paa Mauritius, have samme Mellemrum af Stille, og blive snart til mindre voldsomme Storme. I de sidste 6 Aar har der kun været 3 Orkaner og de have alle havt den Character.

Uagtet de Indfødte lide mange Savn paa Grund af deres ringe Omsorg for Fremtiden, blive dog mange af dem meget gamle, hvilket ene kan tilskrives det sunde Klima. Høsten er meget rig, men der tænkes aldrig paa at samle Forraad for Vintermaanederne. Naar Høsten er samlet ind, indbyder den ene Stamme den anden, og det Hele fortæres da ved idelige Fester, idet der alene gjemmes paa Udsæd til næste Saatid. Den øvrige Tid af Aaret leve Indbyggerne af Trærnes Bark, af vilde Moer og Fisk. Folke-mængdens Afstagen tilskrives de Udryddelseskrige der ideligen ere blevne førte, thi mange Menneſker omkomme derved og de Dræbte tjene Gieierherrerne til Føde. Et overveiende Antal af Fruentimmer findes derfor her og de bruges til at udføre svært Markarbeide, til at fuge, og for den mindste Forseelse straffes de med Døden. Mændene ere gierne hoie og kraftfulde, og naar de behandles godt af Europæerne, tænke de aldrig paa at tilføie dem nogen Slade eller paa at fornærme dem. Sygdom plager dem kun sjældent, dog ere Hudsygdomme, fornemmelig Elephantiasis, temmelig hyppige hos dem. De troe paa Mander, ligesom de fleste andre vilde Folkeslag, og ved Høsten, Dødsfald og til andre Tider udføre de Sonoffer.

Foruden de tidligere omtalte Træsorter, frembringer Den Jams, Tara, Sukker, Kokosnødder og Plantaner. Forskiellige Slags Fisk findes i Overflodighed rundt omkring Kysten, især paa Sydvest-Siden i grundt Banded; ja, naar et Fartoi om Natten gaar hurtigt giennem Banded der, springe endog mange Fisk ind i det. Og-ſaa i det fjerde Band findes flere Slags Fisk som f. Ex. Karper og Abborer. I Lagunerne findes mange Vildænder, men af firføddede Dyr findes paa hele Den kun Motter, og af giftigt Kryb gives Der intet. Sukkeret groer meget rigt: de Indfødte bruge det som Fødemiddel, idet de spise det i grøn Tilstand. De fleste tropiske Planter ville kunne vore paa Den, og ved anstillede Forsøg har man seet, at Hvede, Mais og lignende Sorter have kunnet trives. Man har ogsaa seet, at Bomuld har kunnet vore meget rigt her, men Stilkene ere altid meget korte.

Den engelske Dampcorvet Virago mod Sørøvere.

(United serv. Gazette. Naut. Mag. Juni 1852.)

Paa den Chilefiske Koloni-Port Famine ved Fort Bulnes henhættedes Forbrydere, og efter de sidste Beretninger var der ialt en Befolkning af 688 Menneſker, Garniſonen iberegnet. Genimod Slutningen af Dec. f. A. udbrød der et Oprør anført af en Lieutenant, og Gouverneuren Munoz Camero og Præſten med nogle faa Ledſagere maatte flygte til den anden Side af Strædet. Der vandrede de omkring i mange Dage, levede af Fiſk, udholdt mange Lidelſer, og nødtes tilſidſt til at ſøge tilbage til Kolonien; men her modtoges de med den meeſt ſkaanſeſløſe Grufomhed. Der blev tændt et Baal for at brænde Gouverneuren levende, men Oprørerne lod ſig dog paa hans Forbøn bevæge til beſlere at ſkyde ham, hvorpaa de brændte hans døde Legeme, idet de aſſang en Nationalsang og dandsede rundt omkring Ilden. Et amerikant Barkſkib, Florida, der ankom medens Gouverneuren endnu var bortflygtet, blev ſtrar tagen i Beſiddelſe, og Cieren, Herr Shaw fra New-Orleans, der beſandt ſig ombord, blev ſtudt uden nogen Anledning fra hans Side, og Færeren blev kun ſkaanet for at han kunde navigere Skibet. Et engelt Skib, Eliza Corniſh, ankrede op paa Veien fra Valparaiſo til England med en rig Ladning og 100,000 Dollars i Penge; den blev ſtrar taget og plyndret, og Capitainen, Styrmanden og Cierens Søn bleve lagte i Lænker og fort efter ſtudte. Efterat Gouverneuren var vendt tilbage og var bleven ſtudt, ſatte Oprørerne Seil, men Nogen af deres eget Seilſkab gjorde igien Opſtand mod Anførerne, bandt dem og ſtyrede hen til en Chilefiſt Havn. Da Efterretningen derom ankom til Valparaiſo, aſſendte Admiralen — Virago, Capitain Hayes, og Ibetis, Capitain Ruper, for at gribe Oprørerne.

Den engelske Dampcorvet *Birago*, Commander Stewart, laa den 28de Februar i Valparaiso og var nylig kommen tilbage fra et heldigt Kryds i Magelhaens-Stræde for at opspøge Gouverneur Munoz' Mordere. — Den havde ikke længe været paa Stationen i det stille Hav og havde haft en meget kiedelig og vanskelig Passage giennem Magelhaens Strædet paa Grund af det ugunstige Veir den havde truffet. Paa den Reise havde den opholdt sig ved Sandy Point tæt ved Port Famine og dens Officierer og Mandskab vare idetmindste tilsyneladende blevene modtagne med den yderste Høflighed af Næstcommanderende, Cambiaso. Han angav at Gouverneuren var syg, og som en Følge deraf maatte Bægerne fra Dampskibet see til en Mand der blev presenteret for dem som den virkelige Commandant. Paa Cambiaso's Side var der Intet der gav den ringeste Anledning til Mistanke, og efterat „*Birago*“ havde fyldt Kul, gik den til Valparaiso hvor den ankom Juleaften. Faa Dage efter kom Postdampskibet *Pima* dertil og medbragte nogle Folk der gabe en forfærdelig Beretning om Mord og Plyndring der var begaaet ved Sandy Point baade før og efter at *Birago* havde været der. *Birago* blev da sendt tilbage til denne Egn, med Ordre til overalt at søge efter Cambiaso og hans Staldbrodre.

Dette Togt faldt meget heldigt ud og afgav tillige et Beviis paa Officierernes og Mandskabets Energi og Dygtighed. *Birago* forlod Valparaiso den 16de Januar, anløb Conception, Valdivia og San Carlos (i Chiloe). Den ankom til Strædet den 25de og gik lige til Sandy-Pynten, men fandt Kolonien forladt. Den gik tilbage vesterefter, og alt eftersom den passerede forskellige Kløfter og Bugter holdtes skarpt Udkig. Ved Cap Providence praiesdes der for en Seiler oppe fra Udkigget tilveirs og snart efter saaes et Skib staae hen langs Kysten. Nærmere ved gienkiedtes den strax for at være en af de Skonnerter, der tidligere vare seete ved Sandy-Pynten og som vare tagne i Besiddelse af Cambiaso og hvis Eier var bleven myrdet. Da Skonnerten ikke tonede Flag strax, fik den et skarpt Skud og dette bevirkede at Folkene derombord lode Seilene løbe.

To vel armerede Fartøier bleve strax affendte med Ordre til at Skonnerten strax skulde overgive sig. Dens 200 Mands Besætning var fuld af Smuds og pjaltet og Anførerens Briono var en af Officiererne der havde hørt til Kolonien. Da han først saae Dampskibet, havde han antaget det for et Koffardiskib, foreslaaet at lade Skonnerten rage uklar af den som af en Hændelse, og at Mandskabet da skulde komme frem nedefra, springe over paa dens Dæk og dræbe Enhver som de fandt. Da man imidlertid senere saae at det ikke var nogen Eigemand, foreslog Styrmanden at løbe tæt forbi Virago, praie til den, og da vilde de rimeligviis slippe bort uden videre Undersøgelse. Briono tillod dog kun dette paa det Vilkaar at en Chileenser der forstod det engelske Sprog skulde være paa Dækket medens Styrmanden praiede, og derved gav det mindste Tegn til at de vare Sørovere, skulde han strax skydes ned. Ombord i Dampskibet bleve alle disse Røvere strax stuede ned underneden og holdt i god Forvaring medens Dampskibet gik til San Carlos for at opsoge Cambiaso, og var heldig nok til at finde ham. Den amerikanske Skonnert, han havde taget, lader til at have passet ham, især da den havde 100,000 Dollars ombord; men da han behandlede sine Undergivne saa slet, havde disse sat sig op imod ham og lagt ham i Bænker, og saaledes blev han bragt ombord i Dampskibet og ført til Valparaiso.

Efterat Virago havde taget den første Skonnert, hvis Ladning bestod af 30,000 Dollars i Sølvbarrer, erfarede den store Farc Besætningen havde været i under det første Ophold ved Sandypynten. Cambiaso, der dengang var saa høflig, havde virkelig stemt for at dræbe Chefen og Officiererne, i de saa Minuter han holdt dem i sit Benteværrelse; men hans Planer strandede ved at han gientagne Gange i Raadet var i Minoriteten og der bestemtes at der skulde sørges for dem paa en anden Maade. Hans første Idee var at Dinene skulde stilles ud paa dem, og at de derpaa skulde skydes, og medens de talte i hans Bærelse, havde han allerede tilberedt de Jern hvori de skulde lægges. Hans næste Plan var at forgive hele Mandskabet ved en Ret Gift som var vel til-

beredt i denne Henseende. Da Koloniens Apoteker nægtede at give Gift dertil, blev han rasende og kaldte de Andre for Søjoner.

Lige efter at Virago var afsjelet, tog han de to Skibe, og Masteren paa det engelske Skib erklærede for sin Død at Gud vilde hevne et saadant Barbari. Gouverneuren Munoz, tilligemed Præsten og nogle andre vare blevne myrdede nogle Dage før Viragos første Ankomst, men Ingen bovede at fortælle noget derom. Munoz var Søofficier, var en ædelmodig og dygtig ung Mand og meget afholdt af alle dem der kiendte ham.

Med Tilbageerobringen af de to Skibe med deres værdifulde Ladninger og Strædets Befrielse for denne Søroverbande har Dampskibet Virago udført en meget vigtig Tjeneste.

Skærene „Cargados Carajos“ i det arabiske Hav.

(Med Herr Biden.)

(Naut. Mag. April 1852.)

For at fremme Kiendskab til Strømsætningen omkring disse Der anmodes alle Navigateurer om at offentliggjøre de Observationer som de desangaaende have foretaget. Følgende Beskrivelse derom er meddeelt af en Koffardicapitain Furnell førende Skibet Serin-gapatam, d. d. 23de Septbr. 1851.

„Den 1ste Juli forlodes Portsmouth; først den 29de August passeredes Cap, og under svære N. B.-Storme, lændsende for torebet Store-Mersseil og rebet Føl, naaedes Mauritius 14 Dage efter, den 12te September 1851.“

„Den 14de September ankom Skibet Isabella Hercules, der

havde forladt Mauritius nogle Dage før vi ankom og skulde til Calcutta. Capitainen havde haft ifinde at gaae østenfor Cargados Barajos i en Afstand af 80 Miles, men en meget stærk vestlig Strømsætning havde sat Skibet ind mod Øerne og havde saaledes været Årsag i at frelse Besætningen fra det franske Skib La Prophete der paa Veien fra Île de France til Calcutta var strandet her den 31te Juli formodentlig en svær vestlig Strømsætning. De hervedes nu her den 9de September og havde saaledes opholdt sig paa disse Smaaver i 42 Dage og fristet Livet med Salat, et Fad brakket Biin og nogle faa Fladfisk. De vare 28 i Tallet og en ung fransk Dame var med iblandt dem; de havde udstaaet meget af Sult og troede neppe at have kunnet leve længer end 2 til 3 Dage endnu. Med megen Anstrengelse, paa Grund af den haarde Strøm, havde man opnaaet at faae Fartøjerne ombord med den forliste Besætning. —

„Da vi passerede vestenfor eller ilæ af Øerne havde vi aldeles ingen Strøm, og det tilraades derfor alle Skibe at gaae denne Vej.

„Udfor Seychellesøerne paa 7° 12' S. Br., med Den Coetivi eller St. Francis Vest 80 eller 90 Miles borte, havde vi en svær Storm fra S. S. O.; Binden slagede sig ikke, men i 8 Timer blæste det en fuldkommen Orkan og Søen var ligesaa høi som paa Agulhas Banker. Vi havde klosrebede Mærseil til for at støtte Skibet, men da Skibderne sprang, bleve vi nødt til at beslaae dem alle. Jeg har aldrig seet det blæse haardere, det tudede hen giennem Rejsningen; med hvert Diebt ventede jeg at miste Masterne og Søen skyllede ret hen over os. Lykkeligviis sviede det af om Aftenen saa at vi kunde støtte Masterne. Søen faldt hurtigt og det regnede stærkt næsten den hele Tid, men Binden forblev stadig. Jeg anfører dette omstændeligt, fordi Piddington i sit værdifulde Værk anfører: Storme og Orkaner siges at være ubekjendte i Chagos Archipelaget, men Barometrets og Aneroidens pludselige Falden frelst mig fra at blive overrasket af en overmaade

stio Kuling med alle Seil til, hvorved jeg havde maattet miste Masterne.

Følgende Skibe ereg aade ilæ af Verne Cargados og have gjort følgende Observationer:

Skibet Clarissa, Capitain Andree, passeret Verne den 20de September 1850. Næsten ingen Strøm.

Skibet Mary Anne, Capitain Darby, passeret Verne den 21de August 1851. Ingen Strøm.

Skibet Fatty Salem, Capitain Carrew, passeret Verne den 23de August 1851. Strømmen satte det 2 Streger mod N. N. V. ilæ af Coursen omtrent 50 Miles i 48 Timer.

Skibet Teazer, Capitain Burton, passeret Verne den 5te September 1851. Lidt Strøm østerefter.

Skibet Diadem, Capitain Cayzer, passeret Verne den 19de September. Frisk Passatvind, men kun lidt eller næsten ingen Strøm.

Den Mauritius ligger indenfor S. D.-Passatens fulde Indflydelse og det er derfor rimeligt at en saadan Vind vilde føre Strøm med sig, ja, da Cargados Carajos ligger lige midt i Passatbæltet, saa er det end rimeligere at vente en saadan Strømsætning paa den Parallel. En sliig Række Smaager og Sandbaner maa imidlertid undertiden hindre, standse, ja endog sprede dens Retning, og saaledes kan man let forstaae dens Boldsomhed paa den ene Side af Rebet og dens Dphør paa den anden Side.

Albatros Den, den nordligste, ligger i N. $26\frac{3}{4}^{\circ}$ D. Dist. 264 Miles fra Port Louis og Coco Den, den sydvestligste i N. $29^{\circ} 10'$ D., Dist. 230 Miles. Da nu Passaten ofte blæser østen for S. D. ja endog Øst, saa er det naturligt at der er betydelig Fare i at forsøge paa at gaae til Luvart af saa udstrakt et Reb, hvilket Capitain Belcher, der her i 1846 foretog Opmaalinger, har erklæret for utilnærmeligt. I Overeensstemmelse med Capitain Furnell's Mening, er det saaledes meget ønskeligt at alle Navigateurer sætte Coursen for Skibe fra Port Louis nordefter, vestenfor eller ilæ

af Cargados Carajos, hvilket altid er en sikker Cours, medens den anden er overmaade farlig.

Under disse Omstændigheder er det saaledes sandsynligt at enhver klog og forsigtig Skibsfører, der nuie overveier Tingen, ikke vil betænke sig paa hvad Wei han skal tage; men det bliver dog af stor Vigtighed, at, medens han undgaar at gaae til Lubart, han dog omhyggelig passer at styre fri af de mange Farer der ogsaa ere at befrygte ilæ. Forsynet med de bedste Chronometre og formodende en vestlig Strøm, naar der ingen er, kan man saaledes luve op for klos til den sydvestlige Ende af Cargados Carajos Banke og komme saa pludselig paa Nebet, der her gaaer ud fra Den, at det neppe vil være muligt at slippe for at komme derpaa. Skibene „Ætitia“ og „Mary“ ere efter min Mening forliste under slige Omstændigheder. Anbringelsen af et Fyr paa Cocoven vilde afgive fuld Sikkerhed for at gaae ilæ af Derne. Denne Ds Sydvestpint ligger paa $16^{\circ} 49\frac{1}{4}$ S. Br., $59^{\circ} 30\frac{1}{2}$ D. Længde og Nebet strækker sig næsten 2 engelske Miil mod Vest og 1 eng. Miil mod Syd. 9 Miles i N. $\frac{1}{2}$ D. fra denne D. ligge Baleine Klipperne paa $16^{\circ} 40' 50''$ S. Br. og $59^{\circ} 31' 15''$ D. Længde, netop i Bandfladen og ere derfor meget farlige. Paa $16^{\circ} 36' 15''$ S. Br. og $59^{\circ} 32' 15''$ D. Længde ligger Fregatøen og 3 Miles i N. $\frac{1}{2}$ B. derfra ligger Perlesen, derfra igien, $2\frac{1}{4}$ Miles i N. N. D. — Perlestærene. N. D. derfor ligger Siren Den $16^{\circ} 28' 15''$ S. Br., $59^{\circ} 40'$ D. Længde, og i N. D. t. N. 2 Miles fra denne ligger Etablisement-Den. Nord-Den, hvorpaa Skibet Prophete forliste, er paa $15^{\circ} 23' 25''$ S. Br., $59^{\circ} 39' 15''$ Øst Længde, og derfra i N. N. D. $2\frac{1}{4}$ Miles ligger et farligt Hæv paa $16^{\circ} 21' 30''$ S. Br. $59^{\circ} 40'$ D. Længde. Albatross Den med ureent Farvande i $\frac{1}{4}$ Miles Afstand er paa $16^{\circ} 15' 15''$ S. Br. og $59^{\circ} 35' 30''$ Øst Længde. Mapare, en lille D paa den østlige Grændse af denne udstrakte Øgruppe, er paa $16^{\circ} 35' 45''$ S. Br. og $59^{\circ} 42' 45''$ Øst Længde; men alle de østlige

Der ere omgibne af Rev og ureent Farvand, saa at man ikke kan komme dem nær.

Den vestlige Kant af Sandbanterne er omgivet i Kaartet af en Række Lodstud, saa at man ved Loddet itide kan blive advaret for Farerne. I Syd og Vest for Cocos, 3 eller 4 Miles horte, ere Lodstud fra 34 til 30 Favne; 5 Miles ret Vest for Baleine Revet ere 33 Favne og tæt ved Revet 16 til 9 Favne. Paa Bredden af Fregatøen udstrækker Banken sig ret Vest 9 Miles med fra 32 indtil 17 Favne klos ved Revet der skyder ud fra Den. Ifølge Beskrivelsen over dette Farvand sætter Strømmen haardest vesterefter i August Maaned. Vand er vanskeligt at erholde og kun meget slet. Af 50 Cocos træer, som Capitain Belcher plantede, ere der kun 3 tilbage. Fisk findes der i Overflødighed og i Fisketiden boe nogle saa Fiskere fra Mauritius paa Etablisement: Den $16^{\circ} 26' 35''$ S. S. Br., $59^{\circ} 36' 35''$ O. Lgd.; Misvisning 8° V. (N. V.), og Vandet falder 4 Fod i 2 Timer og stiger ligesaa meget i samme Tid. Smaasøerne og Sandbanterne paa dette mærkelige Rev ere kun lidet ober Bandspeilet ved Høivande.

Paa de sydlige og vestlige Rev forliste om Natten Skibet „Cabalva“ i 1848, „Petitia“ i 1845, „India“ og „Mary“ i 1850, og havde der været et Fyr paa Coco Øen, kunde intet af disse Forliis have fundet Sted, naar man havde påsæt noget paa; da Handelen til og fra Mauritius er i Tiltagende, saa kan der ikke være Tvivl tilbage om Hensigtsmæssigheden af et saadant Fyr.

Routen imellem New-York og San-Francisco over Nicaragua.

(Efter Børsenhalle af 16de Marts 1852.)

(Indsendt.)

Veien over Panama Tangen gaaer enten over Byen Panama eller over Nicaragua; den første Bei er lidt længere og kostbarere, men saa igjen sundere end den anden. *) Routen over Nicaragua koster fra New-York til San Francisco 300 Dollars for een Passager, og var den 22de Januar saaledes indrettet:

To Dampskibe, „Daniel Webster“ og „Prometheus“, hvert paa 1500 Tons, forlode New-York den 15de og 20de i hver Maaned og tilbagelægge Veien til San Juan de Nicaragua**) omtrent 2600 engelske Miil, i Giennemsnit i 9 Dage; idet de passere mellem Cuba og San Domingo. Havnen San Juan har vel et grundet Indløb, men kan dog optage Skibe af alle Størrelser, og her flyttes Passagerer og Gods lige fra Dampskibet over paa 3 Dampbaade, „Henry Bulwer“, „N. C. Clayton“ og „Joseph L. White“, hvoraf hvert er 150 Tons drægtigt. Paa den agterste Deel af Skibet have disse Dampbaade et stort Hjul, ligesom et Møllehjul, og et Dybgaaende af 23 Tommer med 150 Passagerer og deres Gods. Disse Dampbaade, der ere meget ube-

*) En dansk Mand, der nylig har gjort denne Tour, bemærker:

Det er ikke rimeligt at Routen over Panama skulde være sundere end den over Nicaragua, da forstærkede Sted ligger 3 Grader nærmere Linien. Begge Steder ere vistnok lige usunde, og man kan være temmelig sikker paa at faae den saakaldte Panama-Feber, naar den behørig Forsigtighed ei iagttages med hvad man nyder, især Frugt eller hidsende Vine.

**) Ogsaa kaldet San Juan del Norte.

qvemme, passere Bandsaldene *) ved Machuca, hvilke i Sommer-tiden tilligemed de andre Bandsald have en meget ringe Bandstand, og lande da deres Passagerer og Gods ved „Castello Viejo“ efter i 20 Timer at have tilbagelagt 180 Miil. Her maa man gaae en 300 Fod over Land for at omgaae et Bandsald der paa Grund af sin Hvide og Klipperne under Vandet er for farligt til at passere. Ovenfor ligger Dampbaaden „Director“, 100 Tons drægtig, der bringer Passagerer og Gods over Toro-Bandsaldet. Herfra besørger det nye Dampskib „Central America“ Veien til San Carlos ved Nicaragua Søens Udløb i Floden San Juan. Ved denne By undersøges Fragtgodsset af en Toldembedsmand medens Passageergodsset er fritaget for nogetsomhelst Ophold. Dampbaaden „Central America“ er betydeligt større og har langt flere Bequemmeligheder end de fire ovenfor nævnte Floddampbaade. (Med en ubeskrivelig Møie og Fare bragtes dette Dampskib hen over Bandsaldene af Commodore Banderbitt og ankrede i Virginbay 59 Dage efterat Kiolen var lagt). Efterat de 38 Miil fra Castello Viejo til San Carlos ere tilbagelagte, fuldendes Reisen 70 Miil videre til Virginbay i 8 Timer. Derne Omotepe og Solentenama forsyne Dampskibene med Træ til Fyring.

En Vandebai, fra 12 til 15 eng. Miil, fører nu herfra, giennem Bjergkæden „Cordilleras de los Andes“, til San Juan del Sur. Om Sommeren, eller bedre, i den tørre Vårstid, kan denne Bai godt tilbagelægges i 3 Timer; men i Regntiden ere Passagerer og deres Gods undertiden 2 til 3 Dage undervejs. Til den 1ste September iaar skulde hele denne Bai, ifølge en afsluttet Contract, være ganstke belagt med Træspor og Planker. Bunden af Veien

*) Det engelske Ord er „Rapid“. To og undertiden tre Sidesløder, som alle have deres Udspring fra Nicaragua Søen, løbe ud imod hinanden i Nicaragua-Floden, med en voldsom Force, da Nicaraguasøen ligger betydelig høiere end Atlanterhavet. Vandet staar op i Beiret og seer ud som om det kogte.

er løs Jord indtil en Dybde af 6 Fod; imellem Bjergene bestaaer den af Sand, Leerjord og Kalksteen, og i Nærheden af det Stille Hav er Hovedbestanddelen Granit. Nicaragua-Søen ligger 128 Fod over Havsladen, og mellem den og det stille Hav har det høistbeliggende Punkt en Høide af 615 Fod over Vandet. Fra Juli til August har Floden San Juan en Udstømning af 85,840 Cubik Yarder i Minutet og en Strøm af $1\frac{1}{2}$ Mil i Timen. Dampskibs-Compagniet har ifinde at rense Bandsaldene i Floden San Juan for Klipperne under Vandet, hvilket rimeligvis vil lade sig gjøre, eller, hvis der derved skulde komme Hindringer i Veien, vil det omgaae Bandsaldene ved Castella Viejo ved der at grave en Kanal. Da ville Passagererne kunne gjøre Touren i Et fra San Juan del Norte indtil Virginbay, og megen Tid og Uleilighed vil derved spares. Ved Virginbay har Compagniet et Pakhuus, et Hospital, flere Værksteder og en Canal; der er et Stykke indhegnet Land til Ophold for Muulæserne. Til den Dag man venter Dampskibet afhentes Væskerne fra de forskiellige Græsgange, hvoraf nogle ligge en 10 til 15 Miles borte, og holdes nu i Beredskab for at besørge Passagerer og Gods til San Juan del Sur. I Virginbay veies Godset og for hvert Pund betales 15 Centimer. Forskiellige Ingeniurer have opmaalt Bandsladen for at finde en sikker Ankerplads, der tillige laae saa nær ved Stranden som mulig; en ny Opmaalning er under Arbeide og snart vil det være afgjort paa hvilket Sted Havnedæmningen skal bygges ud i Søen. For Dieblisset besørges Passagererne iland i en Jernpram, der rammer en 75 Menneſter, og det hænder sig da ofte i Wintermaanederne, under den permanente stive N. O.-Wind, at mange af dem først komme iland efterat være blevene giennemvaade.

Imellem San Juan del Sur og San Francisco fare følgende Dampskibe skiftevis: „Pacific“, 1500 Tons, „North America“, 2300 Tons og „Independence“ 800 Tons. Dampskibet „Northern Light“ er i Vente til den samme Fart og endvidere to Dampskibe til Farten paa Floden San Juan. Fra San Juan del Sur bruges 12 til 15 Dage om Veien til Californien.

Først for 6 Maaneder siden paabegyndtes Anlæget af denne Veien og afgiver saaledes et nyt Beviis paa den Nordamerikanske Vindstibehed naar man betænker alle de Banskkeligheder der have været at kæmpe imod, nemlig: de useilbare Floder, de ubeisomme Skove, Aarstideene med den forstyrrende Regn og den sløvende Hede, Klimatets Usundhed, Mangel paa Arbejdsfolk og paa hvert Hjælpe-middel i dette ubeboede og, hvor beboet, ucultiverede Land, det fremmede Sprog, Beboernes Egegyldighed og Lædighed samt den uerfarne og dumme Regjering hvormed man maatte correspondere. Uagtet alle disse Banskkeligheder er dette Foretagende saaledes freddet hurtigt frem, især naar man sammenligner det med hvorlangt Veien over Byen Panama var kommet frem, en 6 Maaneder efter at den var paabegyndt. Fra New-York til San Francisco over Nicaragua har Reisen været udført i 25 Dage, hvilket er een Dag kortere end den hurtigste Reise over Panama.

Uddrag af „Nouvelles Annales de la Marine” (Juni 1851) om den franske Flaades Materiel,*¹) tilføiet Tillæg med Hensyn paa Sverrigs og Norges Mariner, efter „Tidskrift i Sjøvæsenet”, Mai 1852.

(Indsendt).

Damparten har, efter en i længere Tid indskrænket Fremskriden, nu omsider opnaaet en betydelig og mærkværdig Udvikling med Hensyn paa dens Anvendelse: regelmæssige Dampstiksforbindelser finde Sted mellem næsten alle Pande, og herved er bleven frembragt en hidtil exempellos Handelsbevægelse; — man har seet større Armeer, med deres imponerende Materiel, i kort og forudberegnet Tid, transporteres til fjerntliggende Operationspunkter.

Hvilken Triumph for menneskelig Opfindelsesevne Dampmaskinen end har været, har den alligevel med Hensyn til Fremdrivningsmiddelet, i de senere Tider havt en vid Mark for Forbedringer. Skovthjulene vare for Krigsskibet et altfor sensibelt Medskab: de udfordrede, at Skibets Hovedbestykning anbragtes For og Agter, hvorfor man ved Angreb maatte vende en af Stevnene imod Fienden; Sidebestykningen blev saaledes en Bisag, og disse Skibe vare altsaa med Hensyn til Bestykningen Seilskibe af samme Størrelse langt underlegne. Ved at ville combinere Seil- og Hjuldampstiks-Systemet stødte man paa uovervindelige

*¹) Original-Fremstillingerne ere af d'Hr. J. Cros, Directeur for Marine-ministeriets Constructions-Bureau, Capt. Labrousse og Lieutenant Bourgois, hvilke tvende Officerer i flere Aar have specielt beskæftiget sig med Dampstiks-Detaillen og i Særdeleshed med Anvendelsen af Propellerne.

Vansteligheder. For at fuldkommengjøre Dampmaskinens Anvendelse paa Skib, udfordredes, at Maskinen med dens Tilbehold blev saavidt muligt utilgængelig for Skud, og saavel Eriksons som Smiths Forsøg med Skruen have ligesaa Begyndelsen givet Forhaabning om de største Fordele.

Det var i Mai 1837 at Erikson paa „Francis Ogden“, og Smith i Septbr. s. A. paa „Royal Infant“, gjorde deres første Forsøg paa at anvende Skruen paa Dampskibe. Heldige Resultater frembragte snart flere ligeartede Skibe, hvoriblandt vi blot ville nævne den amerikanske Fregat Princeton, det mindre engelske Skib Archimedes og Corvetten Rattler, hvilke Skibe kunne betragtes som Stamfædre til den nuværende talrige Damppropeller-Flaade. Isærdeleshed er det de paa Rattler i Aaret 1843 begyndte og senere i flere Aar fortsatte Forsøg, der have ledet til den nu almindelig anvendte Indretning af Skruen.

Om Propellerens Anbringelse paa Krigsskibe, og om Dampkraftens Størrelse i Forhold til Skibet.

Overtødet om de overbeviende Fordele, som Propelleren meddelede Krigsskibe, har Directeur Cros bestemt fordret Propellerens Anbringelse paa alle nybyggede Skibe, og han mener, at de ældre, endnu paa Stabelen staaende, bør, i samme Hensigt, gives de fornødne Forandringer.

Han inddeler Krigsskibene i tvende Hovedslags, nemlig egentlige Seilskibe med auxiliair Dampkraft, og Dampskibe med større Maskinkraft. Vi ville først anføre hans Anskuelser om Seilskibet.

Efterdi han antager som Princip, at alle Seilskibe bør have Propeller, bliver saaledes det nærmeste Spørgsmaal: hvor stor skal Maskinkraften være i Forhold til Skibets Størrelse? eller hvilken Fart ansees Maskinen i og for sig at burde give?

Hidtil har man søgt at give disse Skibe en Fart af circa 7 Knob; — bør man fortfætte i denne Retning, eller er det bedre, som Nogle ville, at reducere Farten til 4 à 4½ Knob?

Efter anstillede Forsøg kan et 90-Kanonskib, som skal gjøre 6 à 7 Knobs Fart, kun indtage Proviant for to Maaneder, og Vand for 1 Maaned, desuden maatte det underkastes flere Indskrænkninger i Henseende til Ammunition &c.; men saadanne Vilkaar ville altfor meget reducere disse Skibes Virkefreds.

Bestemmer man nu Farten til 4 à 5 Knob, synes man derimod at tabe formeget af den Fordeel man har villet vinde ved Auriliairkraften; Forsøg med „Blenheim“ have lagt for Dagen, at dette Skib, som i Stille gjorde 7 Knob, ei kunde opnaae mere end 5 Knob, saasnart mindste Modvind indtraf; vil man nu indskrænke Farten til 4 Knob, er det sandsynligt, at Maskinen i mange Tilfælde bliver uden Nytte, og man bør aldrig regne paa at faae Hjælp af andre Skibe.

Ved at give Linieskibene en Fart af $5\frac{1}{2}$ Knob, tør antages at de kunne arbeide sig op imod en svag Kuling, og naar, i Eskadre, Stille med Dyrning indtræffer, kunne de overvinde den, samt have nok Fart til vel at lystre Horet, og undgaae Omborddragninger.

For at bibringe et 90-Kanonskib $5,4$ Knobs Fart (Hastighed), udfordres en Maskine af 250 Hestekraft; regnes 550 Kilo-gram pr. Hestekraft, kommer denne Maskine til at veie 137 Tons, som med Kulforraad for 6 Dage giver 287 Tons Totalvægt, hviaarsag andre Effecters Vægt maatte reduceres.

Naar Skibet erholder Distillerings-Kabys, kan 1 Maanedes Vandforraad være tilstrækkeligt; Skibe paa 90 Kanoner kunne indtage Vand for 4 Maaneder, hvorfor saaledes 256 Tons bespares, fremdeles en Vægt af 20 Tons, som, ifølge Ordonnance i Haret 1850, Skibets Projectiler veie mindre end tilforn, de endnu manglende 11 Tons, ville let kunne erholdes ved nogle Smaa-Reductioner i Heisning, Fornødenheder &c. Det kan saaledes ansees for afgjort, at man, uden at formindske Skibets militaire Styrelse eller Virkefreds, kan give 90-Kanonskibet en Maskine af 250 Hestekraft, som afgiver $5,4$ Knobs Fart i Stille. •

Ved at gaae frem paa samme Maade bevises, at samme Re-

jultater kunne erholdes med Skibe paa 120 Kanoner, naar disse gives Maskiner af 320 Hesteskræft.

Med Hensyn til Skibets Construction anføres, at mangenarig Erfaring har tydeligt lagt for Dagen Fortræffeligheden af de senere byggede Linieskibe, og han antager derfor at den samme, med Undtagelse af uundgaalige Forandringer ved Agterskibet for Skruens Anbringelse, bør bibeholdes uforandret, da Rummet i Skibet tillader at indtage og bortstuve al fornøden Last. I Henseende til Fregatterne kan omtrent det Samme anføres.

En Fregat af 1ste Klasse udfordrer en Maskine af 150 Hesteskræft, en af 2den Klasse 130 Hesteskræft og 1 af 3die Klasse 100 Hesteskræft.

Hvad Fregatten Pomona angaaer, da havde man indseet Nødvendigheden af at forlænge den 4 Metres, for at kunne anbringe en Maskine af 220 Hesteskræft; en Forkængelse vilde ikke have været fornøden, naar man havde ladet sig nøie med 100 Hesteskræft; thi en Maskine af 100 Hesteskræft, med 6 Dages Kulforraad, veier 115 Tons, — ved Vandforraadets Indskrænkning til 1 Maaned vindes 38 Tons, og de resterende 77 Tons erholdes paa Ballasten og andre mindre betydende Effecter.

Mindre Skibe, saasom Corvetter og Brigger, mener han, behøve ikke at gjøre samme Fart for Maskinen som de større Skibe, samt antager saaledes, at for bemeldte Skibe bør ikke udfordres større Fart end 4 à 4,6 Knob, som opnaaes derved at større Corvetter faae Maskiner paa 45 og Brigger Maskiner paa 30 Hesteskræft.

Mindre Skibes Construction medfører Bæmskeligheder ved Maskinens Anbringelse, og Bæmskelighederne tiltage attereftersom Skibets Størrelse aftager, hvorfor det turde være nødvendigt at forlænge mindre Skibe paa Midten, for at tilveiebringe fornødent Displacement.

Større Corvetter, saasom Galathée, kunne, naar de forlænges $1\frac{1}{2}$ Metre, med en Maskine af 45 Hesteskræft, indtage Kul for 6 Dage, Proviant for 8 Maaneder og Vand for 1 Maaned.

Egentlige Dampskibe inddeles i Linieskibe, Fregatter, Corvette, Transportskibe og Aviso-Skibe.

Med Hensyn til disse Skibes Hastighed anføres, at man sikkerligen handlede rigtigt, da man sagte at forøge de ældre Dampskibes Fart, hvilken ifkun udgjorde 8 Mil; men med Undtagelse af enkelte Aviso-Skibe, for hvilke det kan være ønskeligt at Hastigheden bliver betydelig, findes alligevel en Grænse for den højeste Fart, hvilken man ei kan overskride uden at skade Skrogets Soliditet, Skibets militaire Styrke og Virkekreds.

Saa vel i Henseende til Beløftningen for Brændsel, som til den Tjeneste disse Skibe ere bestemte til at udføre, formenes den franske Marine-Bestyrrelse at have tragtet efter at give dem en altfor stor Hastighed.

Ved at giennemgaae Fortegnelsen over de engelske Skibe (see Capt. Halstead's, „The screwfleet of the navy"), kan man finde, at ifkun nogle faa Krigs-Hjulskeibe have opnaaet en Fart af over 10 Knob med fuld Last*). Af Skrueskibe er der kun eet, som med Sikkerhed kan siges at have opnaaet 11 Knob.

Under Dampkraftens nuværende Forhold, synes det saaledes passende at bestemme Krigs-Dampskibets Fart til $10\frac{1}{2}$ à 11 Knob. En større Fart end 11 Knob kan ei erholdes, med mindre man aldeles vil opgive den militaire Styrke, og consumere en enorm Mængde Kul; med ringere Fart end 10 Knob, løber man Fare for at kunne indhentes af altfor mange fiendtlige Skibe.

De større Dampskibe ere beregnede paa at indtage Kul for 10 Dage og Proviant for 2 Maanedere; men altesterfom Deplacementet formindskes, tiltage Banfælighederne ved at rumme det tilvante Forraad; saaledes kunne Aviso-Skibene paa 250 Tons ifkun indtage Proviant for 14 Dage og Kul for 3 Dage.

*) Den opgivne Hastighed er ofte meget tvivlsom; Loggen er en usikker Maaler, og ved stærk Fart angiver den gjerne for meget; ingen Fart burde bestemmes anderledes end efter et opmaalt Beispykke, som tilbagelægges.

Ifølge Forsøg anstillede i Frantrig, beregnes Maskinernes Vægt, Riedlerne tomme, men alt Tilbehør iberegnet, til 550—600 Kilogrammer pr. H. K.; Kulforbrugen til 100—125 Kilogr. pr. H. K. i 24 Timer (alt efter Kullenes Qvalitet).

For de større Dampskibe regnes, til en Fart af 10—10,5 Knob, 9—10 H. K. (à 30 Litres) for hver Qvadratmeter af Middelspant-Displacementet; paa mindre Skibe udfordres, til Opnaaelse af samme Hastighed, 13—14 H. K.; til en Fart af 7,5 Knob, beregnes for større Skibe: 5 H. K., og til 4 Knobs Fart: 1,2 H. K. pr. Qvadratmeter.

I Anledning af 'Directeur Gros' ovenansførte Anskuelser, har Lieutenant Bourgois bemærket, at Seilskibe formeentlig bør gives noget mere Vand og Kul; Vandforraadet bør forsynes til omtrent Halvdelen af det forhen reglementerede.

Han antager ogsaa, at de større Skibe bør forblive uforandrede, og anseer den for dem beregnede Fart for Maskinen passende; derimod troer han, at de mindre Skibes Fart bør forøges fra 4½ til 6 Knob, og som en Følge heraf maatte de ogsaa forlænges noget mere end opgivet.

Om Vilkaarene for Propellerens Anvendelse paa Krigsskibe. (Af Lieut. Labrousse).

I England har man, saa godt som uden Undtagelse, indført paa Krigsskibe den 2-bladede Propeller med tilhørende Brønd.

I Frantrig er man derimod kommen til det modsatte Resultat: forglemmende Fordelen ved at kunne løfte Propelleren op, har man ladet sig affrække af de Besværigheder, som hænge ved Anvendelsen af Brønden. Uagtet Erfaringen fra den Engelske Marine, saavel som af de paa de franske Skibe Pomone og Chaptal anstil-

lede Forsøg, har man alligevel troet at burde aldeles forlade den 2-bladede Propeller, især siden det lykkedes den duelige Constructeur Dupuy de Lome at opnaae større Hastighed paa „Gaton“ og flere Skibe, og desforuden at kunne i Sren ombytte Leiet i Agterstebnen.

Efter de Forsøg, som anstilledes ombord paa „Pingouin“ (30 H. R.), viste det sig, at den Indflydelse, Skruens Modstand har paa Skibets Fart, staaer i omvendt Forhold til Farten.

Naar Pingouin bugseredes af et andet Skib, viste det paa Bugseertouget anbragte Dynamometer:

med aftoblet Propeller og en Middelhastighed af 2,258 Metres paa 1 Secund, — 357 Kilogr.;

med oploftet Propeller og en Middelhastighed af 2,706 Metres paa 1 Secund, — 279 Kilogr.

Tabet i Hastighed med aftoblet Propeller var saaledes omtrent 0,8 Knob med 4,3 Knobs Fart. Denne Virkning antages dog større end den burde være, som Følge af adskillige Ufuldkommenheder i Propellerens Anbringelse; men hvormange Forbedringer man end i den Henseende indfører, er det alligevel klart, at der altid maa fremkomme noget Tab i Fart.

Som Følge af foretagne Forsøg med „Pelican“, kan Tabet i Fart paa dette Skib, formedelsk Propelleren, antages at være omtrent hvad nedenstaaende Tabel udviser:

Skibets Fart i Metr. } Propelleren aftoblet	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00
i 1 Secund } dito opløftet	1,46	2,26	3,17	4,13	5,10
Forstiel eller Tab i Fart i 1 Sec. . Metr.	0,46	0,26	0,17	0,13	0,10
Forstiel i Logning Knob	0,90	0,50	0,33	0,25	0,19

Uagtet denne Tabel sikkerligen alene bør betragtes som omtrentlig, er den alligevel tilstrækkelig for at tilkiendegive vor Mening og Erfaring om Propellerens Aftobling. Man finder, at Skibets Fart meget formindskes, naar det blot gjør 1 Meter i Secundet eller logger 2 Knob; men Tabet bliver mindre, altsom Farten

tiltager, og er ifkun 0,19 Knob, naar Skibet gik 5 Metre i Secundet.

Det med Caton anstillede Forsøg giver ogsaa omtrent samme Resultat; baade i Eskadre og ved enkelte Seilforsøg, har den altid fulgt med ved en ordentlig Kuling, men med laaber Brise tiltog Tabet, altsom Binden aftog.

De Forbedringer uagtet, som i Frankrig i de senere Aar ere blevne indførte ved den faste Propeller, er det alligevel sikkert, at Havarier paa samme ei ere saa sjældne, at de bør holdes ude af Betragtning, isærdeleshed paa Skibe som ere bestemte til at befare vidtudsprede Farvande. Paa den engelske Corvet Heynard, som i flere Aar opholdt sig paa Kysten af China, blev Propellerbladet to Gange knækket af sjunkne Fiskeboier. Da den havde Brønd, kunde man efter 2½ Times Forløb anbringe en Reserve-Propeller, og et Par Dage senere var det brækkede Blad repareret. Ved Ankringer og Letninger, — ved Nattetid — er man ofte udsat for at fiske Boierebet. Ved Bugseringer har det hændt, at det slætte Toug er bleven uklart af Propelleren.

Vare ommeldte Havarier indtrufne med den faste Skrue, havde det maaskee foranlediget at man maatte have søgt en Havn, hvor de for Reparationen fornødne Indretninger forefandtes, hvorved man da i Krigstid — langt fra egne Kyster — ofte kunde risikere at stille baade Skibets og Expeditionens Formaal blot.

I Aaret 1850, da „Caton“ hørte til Evolutions-Eskadren, løsnedes en Rile ved Propellerens Befæstelse, hvorved denne kom i Uorden, og efter flere forgæves Forsøg paa med Skibets egne Resourcer at afhjælpe denne, nødsagedes man til at søge Toulon for at reparere.

Med Hensyn til Uleilighederne ved faste Propellere paa Seilskibe, kunne hovedsageligen bemærkes:

1. Under Letninger, Vendinger med laaber Kuling, kan Propelleren være skadelig for Aorets Virkning.

2. Propelleren hindrer altid noget, — og under laber Brise temmelig meget — Skibets Fart. *)

3. I Eskadre under laber Brise, foraarsager Propelleren, formedelst dens Indflydelse paa Styling og Fart, at man oftere er nødsaget til at have Dampen oppe, hvilket atter medfører at man maa forbruge Kul i Utide, som det undertiden er svært nok at kunne anskaffe, og i affides Farvande ifkun til overdrevne høie Priser.

4. Det er umuligt at kunne opløste og eftersee Skruen og Axlen, hvorved ofte de største Besværigheder for Skibets Seilads kunne opstaae.

Capt. Halstead er ogsaa af den Formening, at stort Seilareal med Skruer, med Brænd og Opløstningsapparat, er det bedste System, og anseer de hermed i Begyndelsen forbundne Vanskeligheder at være definitivt overvundne i England.

Disse ere de Motiver, som bevæge Lieut. Bourgois til, paa den meest bestemte Maade at protestere mod Anvendelsen af fast Skruer paa Seilskibe med Auxiliair Dampmaskine.

Paa egentlige Dampskibe antager han derimod fast Skruer med Afkoblings-Indretning hensigtsvarende, fordi disse Skibes Fremdrivningsmiddel er Dampen og Maskinen, Seilene derimod en Bisag.

Capt. Labrousse ytrer sig fuldkommen i samme Mening som ovenfor er anført. Med Hensyn til den løse Skruer for Seilskibe, erindrer han yderligere:

1. Man befrygter at Brønden generer Agter-Kanonerne.

*) I Evolutions-Eskadren 1850 gik Caton 1484 Timer med Damp oppe, og gjorde i denne Tid en Middel-Hastighed af 3,3 Knob, derimod gik den med Seil alene 1599 Timer med en Middelhastighed af 7,3 Knob.

Brønden paa Blenheim har 1.10 Meter Længde og 2 Metre Brede; man kan her overtøge sig om at et Rum af 1,9 Meter paa hver Side af Arlen ei kan genere Agterportene, hvilke ere anbragte som sædvanligt paa de franske Linieskibe. Kun den 3die Kanon kan man ikke benytte i Midten, hvilket dog ikke forarsages af Brønden uden forsaavidt man derfor, paa Skibe med Skrue, er nødsaget til at lade Hderstevnen gaae op til 2det Batterie, hvor paa Norpinden er.

Paa „Hjar“ har man studt med Agterkanonerne fra begge Batterierne, med dobbelt og tredobbelt Skarp, uden derved i mindste Maade at genere Agterskibet.

2. Den vigtigste Indvending er, at Brønden svækker Agterstevnen, hvilken allerede ved Skruen er mindre solid paa dette Sted; mangeaariig Erfaring har imidlertid viist, at man i England har gjort og kan giøre Agterskibet stærkt nok for alle de vanlige og tilfældige Anstrengelser hvorfor et Skib kan være udsat.

„Plumper“ har stødt i flere Timer, mistet Straalkvælen, og alligevel naaet Havn ved Hjælp af Dampen.

3. Man har anmærket imod den løse Skrue, at man i Randet er nødsaget til at foretage en mekanisk Udskillelse og Sammensætning, som er udsat for flere Uleiligheder. Imidlertid har, i England paa en Mængde og i Frankrig paa et Par Skibe, Erfaring netop i denne Henseende viist, at aldrig nogen væsentlige Hindringer møde.

Skruen kan, under Fart og temmelig Søgang, i kort Tid løstes op og indsættes. „Encounter“ har, med 7—8 Miles Fart og dertil svarende S, uden Ophold paasat Skruen. La Sentinelle gjorde det samme i svært Veir paa 8'.

4. Man har anført, at den faste Propeller med langt større Lethed tillader at overgaae fra Seil til Damp.

Naar man efter Omstændighederne anseer det ønskeligt at være klar til hastig Ombytning, kan den løse Skrue affobles og behandles aldeles paa samme Maade som den faste. Iøvrigt er det meer

end sandsynligt, at Skruen kan indsættes i langt kortere Tid, end der udfordres til at faae Dampen op.

5. Den faste Skruer medfører altid den Uleilighed, at dens Behandling under længere Expeditioner slider Veier ic. uden nogen Nytte.

Dimensionerne paa en Skruer til en Tredecker opgives saaledes:

Diameter 5 Metre,

Stigning 4 — 30.

Antal Blade 2.

Brede paa Bladets Yderkant 0 Metr. 45.

Brøndens Længde . . . 0 — 90.

dito Brede. . . . 0 — 50.

Tillæg

med Hensyn paa de forenede Rigers, Sverrigs og Norges, Marine.

I de senere Aar ere baade i de større og mindre maritime Stater, ulige Meninger udtalte, betræffende Søforsvarets meest hensigtsbarende Materiel, og mange ulige Slags Skibe ere blevne byggede og forsøgte. Som Følge af fremsatte Anskuelser og vunden Erfaring, troer jeg at nedenansførte Ideer kunne anses som dem der nu for Tiden have gjort sig gjældende.

1. Større Krigsskibe, — Linieskibe, — med deres store concentrerede Artillerimasse, kunne vedbarende antages at udgjøre et maritimt Lands Hovedstyrke, og denne Klasse Krigsskibe turde indtil videre anses at udøve Herredømmet paa Havet.

2. I enhver Marine anses det nødvendigt at der findes baade Seils og Dampskibe.

3. Man er endnu ei aldeles færdig i Henseende til de nye Seilskibes meest hensigtsbarende Construction, hvad Fart de bør gjøre alene for Maskinen, og hvorledes Skruen bedst skal anbringes.

4. Anvendelsen af Dampmaskinen med Tilbehør paa Sei

skibe foranlediger betydelig Indskrænkning i Vandsforraadet, hvilket atter medfører Anvendelsen af Distillations-Kabysser.

Videre har Dette tilfølgende en betydeligere Forbrug af Kul, hvorfor i Forhold dertil maatte skaffes flere og større Oplag af denne Artikel.

Med Hensyn paa de forenede Rigers Mariner, antager jeg saaledes, at man i Sverrig er kommen til det hensigtsbarende Resultat; at man indtil videre bibeholder Linieskibe. Den norske Marine har hidtil maattet bevæge sig under mislige Forhold. Alting skulde skædes fra Nyt; dog er den nu for Tiden stadig i Fremfærd, og man kan haabe at den gaaer en bedre Fremtid imøde. Efterat den har overvundet de Anstrengelser som udkræves ved Anskaffelsen af hvad som først bør findes, bliver det maaskee ei umuligt at ogsaa Norge kunde afgive et lidet Bidrag af store Krigsskibe.

Hvad angaaer en radical Anvendelse af Dampmaskiner paa alle Skibe, saa turde Dette utvivlsomt have sine Betænkeligheder; at store Stater med uhyre store Midler kunde indlade sig i Forsøg og Anskaffelser i saadan Retning, finder jeg fuldkommen rimeligt; men anderledes ere Forholdene i mindre Stater med sparsomt tildeelte Midler, (sparsomme Anslag) til Søforsvaret. Disse bør som Princip antages at anskaffe, for en middelmaadig Pengesum, det meest hensigtsbare Søforsvar for Landet. Indførelsen af Dampmaskinen turde, i det Hele taget, gjøre Krigsskibene 50 pCt. dyrere, det vil sige, at deres Antal maatte, ved Bibeholdelsen af samme Midler, indskrænkes omtrent en Trediedeel, eller ogsaa bør Staten sørge Midlerne til Flaaden.

Det er givet, at Dampmaskinen paa et Seilskib gjør dette langt mere bevægeligt, og derved netop Artilleriet mere virksomt; men paa den anden Side er et Skib blot et Punct paa Havet; Kanonernes Antal har ogsaa sit absolute Værd; det er ingenlunde afgjort at 3 Kanoner eller Skib uden Damp altid eller i de fleste Tilfælde skulde ligge under for 2 Kanoner eller Skib med Damp.

Dampmaskinen medfører desforuden forøget Omkostning ved Skibets Underhold; den nødvendiggjør Anvendelsen af Destillations-Rabysker, og udfordrer større Kulforraad paa flere Steder af Kysten; det Hele bidrager saaledes til at gjøre Sømateriellet kostbarere og mere compliceret.

Ihvorvel jeg er iblandt dem som vedvarende ansee de gamle Seilskibe som gode og dygtige Krigsskibe, og antager, at de endnu have mange Aar at leve i, maa jeg alligevel erkiende, at det nye Princip er meget fristende, og at det er svært at modstaae Frielsen. Jeg indseer Nødvendigheden for de mindre Mariner af at efterfølge de større, eller, om man saa vil, at følge med Samtidens Opfindelser, alligevel troer jeg, at man bør tage sig iagt, og ei lade sig altfor meget forlede af Nyhedens Tillokkelser, samt være nogenlunde maadeholdende i Henseende til nye Projecter, hvorpaa vor Tid er saa rig og maaskee Fremtiden bliver endnu rigere. En rigtig Middelvei er altid vanskelig at finde, og da den skal tillempe efter Sø-Materiellet nu for Tiden, bliver det endnu vanskeligere.

Man finder at de større Mariner endnu ikke ere blevne enige i Henseende til flere af Maskinens væsentlige Dele, — udmærkede duelige og erfarne Mænd stride herom. Som mindre sagkyndig skal jeg vist ikke vove at indlade mig paa noget Demonstrerende angaaende denne Sag; men jeg kan ei nægte, at jeg, hvad de nye Slags Seilskibe angaaer, ønskede at man paa det Nærmeste bibeholdt vore gamle prøvede Skibes Construction, d. v. s. lod dem beholde omtrent den hidtil brugelige Brede. Visstnok maatte man tabe Noget i Fart for Maskinen, men man vinder i Rum og sandsynligt netop i Sædugtighed; thi jeg kan ikke nægte, at de moderne lange og smalle Seilskibe, forekomme mig langtfra sømandsmæssige.

Seilskibets Fart alene for Maskinen, forekommer mig, bør indskrænke sig til circa 5 Knob. Provianten bør sikkerligen ikke være mindre end hvad hidtil er anseet for passende. Vand for 1 Maaned er lidet, men maaskee tilstrækkeligt, og for længere Tid haves intet andet Bælg end at anvende Destillerings-Rabysker.

Hvad Skruens Anbringelse angaaer, saa kan i denne Sag tales baade for og imod; dog maa jeg holde paa den Mening, at det engelske Princip for nærværende Tid synes at være det meest hensigtsfbarende.

Til Anmelderen af „Kort Veiledning for de første Begyndere i Orlogsfarten. Kjøbenhavn 1852.“*)

Min lille Bog: „Kort Veiledning for de første Begyndere i Orlogsfarten“, er i det sidstudkomne Hefte af Archiv for Søvæsenet, Nr. 40, bleven anmeldt af en Hr. K—I, hvem jeg maa være taknemmelig for den anbefalende Maade, hvorpaa han i det Hele omtaler Bogen; derimod kan jeg ikke indrømme Nødtigheden af hans Udsættelser, og skal desaaarsag tillade mig her at giennemgaae disse.

Han siger saaledes: „Sproget forekommer dog undertiden lidt Knudret“.

Saa længe Anmelderen ikke paaviser nogle af de Knuder, han har stødt sig paa, kan jeg som Svar paa denne Anke kun henviser til Bogen selv.

„Hvad Forklaringerne angaaer, har Forfatteren formentlig Uret i. Kun at give Linieskibene Benævnelsen „Orlogsskibe“, thi Mange give vistnok alle Krigsskibe dette ældre Navn.“

Anmelderen har vistnok Ret i at Mange sige „Orlogsskibe“ om andre end Linieskibe; men der er vist neppe nogen Mand af Faget, der vilde bruge et saa forkeert Udtryk. Hos Fabrikmesteren vil Herr K—I sikkerligen kunne faae Oplysning om, at

*) Efr. foran Pag. 311.

Benevnelsen „Drlogsskib“ kun bruges om Linieskibe. I Flaadens Signalbog hedder det: „Drlogsskibene af den lette Eskadre skulle sætte sig forud og føre, Fregatterne af samme Eskadre holde sig da tvers fra deres Linie.“

Man siger: „Flaaden bestod af 12 Drlogsskibe og 3 Fregatter“; derimod: „En Drlogsmænd isigte“; hvilket kan betegne saavel et Linieskib som en Kutter. Hvad vilde Anmelderen sige, hvis En kom og berettede ham, at der var et Drlogsskib paa Rheden, og paa hans Forespørgsel om hvilket, svarede: „Skonner-ten Pilen?“

„Kompasnaalens Viisning kaldes den misvisende Nord- og Syd-Linie; dette er dog blot Tilfældet naar der ingen Local-Attraction er.“

Heri har Herr N — I ganske Ret; men Forklaringen af Local-Attractionen vilde føre udenfor denne populaire Elementar-Bogs Maal.

„At Dampskibe som Fremdrivelsesmiddel undertiden have en Archimedeskrue paa Agterstevnen, — er mindre nøiagtigt udtrykt, thi det burde vel hedde foranfor Agterstevnen.“

Vel muligt, at mit Udtryk er mindre nøiagtigt; men Anmelderens Udtryk er vistnok aldeles urigtigt; thi Skruen sidder, hvis der ere to Agterstevne, imellem disse; men er der kun een Agterstevn, har Skruen sit Pandeleie paa Agterkanten af denne.

„Udtrykket, at „bugser et Skib“, kan neppe alene bruges, naar Skibe roes frem med Sartoier, men maa vist ogsaa sættes synonymt med at slæbe et Skib; thi, et Dampskib eller Seilskib bugserer ogsaa et andet Seilskib, og man siger hyppigere at dette bugseres end at det slæbes af hiint.“

Udtrykkene, at „bugser“ og „slæbe“, ere nærligen eensbetydende; ikke deslominde anseer jeg den af mig antydede Forskiel for ganske rigtig, og Udtrykket at bugser med Dampskib har formo-

dentlig indsnæget sig hos os ved at General-Toldkammeret i sin Tid kaldte sit første Slæbe-Dampskib — „Bugseer-Dampskib“. — Hr. N—I vil dog vel indrømme, at man ikke siger om et Skib, at det lader sig slæbe af sit Hofartøi.

„At Udkiggene hvert 5te eller 10de Minut skulde præie: „Alt vel“, naar Skibet er under Seil, er dog vist vel hyppigt.“

Dette forekommer mig at være en ganske besynderlig Paastand. Hvis Skibet ligger i Stille, eller gaaer med ringe Fart, og med sigtbart Veir, vilde det vistnok være urimeligt; men dersom Herr N—I var Chef for et Skib, der seilede med 9 til 10 Miils Fart i mindre sigtbart Veir og i et med Seilere opfyldt Farvand, vilde han vel neppe finde at Praining, endog hvert 5te Minut, var for hyppig.

3 Septbr. 1852.

J. L. Gottlieb.

Asteroiderne, d. 1. Octbr. 1852.

(Meddeelt af Contre-Admiral Zahrtmann.)

-
- | | | | | |
|-----|---|------------|------------|-----------------------------------|
| 1. | ♀ | Ceres | opdaget af | Piazzi, Januar 1., 1801. |
| 2. | ♂ | Pallas | — - | Olbers, Marts 28., 1802. |
| 3. | ♂ | Juno | — - | Harding, September 1., 1804. |
| 4. | ♂ | Vesta | — - | Olbers, Marts 29., 1807. |
| 5. | ♂ | Astræa | — - | Hendæ, December 8., 1845. |
| 6. | ♀ | Hebe | — - | Hendæ, Juli 1., 1847. |
| 7. | ♂ | Iris | — - | Hind, August 13., 1847. |
| 8. | ♀ | Flora | — - | Hind, October 18., 1847. |
| 9. | ♂ | Metis | — - | Graham, April 25., 1848. |
| 10. | | Hygea | — - | de Gasparis, April 12, 1849. |
| 11. | | Parthenope | — - | de Gasparis, Mai 13., 1850. |
| 12. | | Victoria | — - | Hind, September 13., 1850. |
| 13. | | Egeria | — - | de Gasparis, December 2., 1850. |
| 14. | | Irene | — - | Hind, Mai 20., 1851. |
| 15. | | Eunomia | — - | de Gasparis, Juli 29., 1852. |
| 16. | | Psyche | — - | de Gasparis, Marts 17., 1851. |
| 17. | | Thetis | — - | Luther, April 17., 1851. |
| 18. | | Melpomene | — - | Hind, Juni 24., 1852. |
| 19. | | Fortuna | — - | Hind, August 22., 1852. |
| 20. | | Masfalia | — - | de Gasparis, September 19., 1852. |
-

Efterretninger for Søfarende.

Indløb til Sønderborg.

Ifølge Marineministeriets Befaling ere, ifødetfor de tidligere Mærker i det sydlige Indløb til Sønderborg, efternævnte 2 Bager blevne udlagte, nemlig,

- 1) For Enden af Østerhagen: en Bager med hvid Stage og 2 Kofte i 18 Fod Vand. Fra Bageren haves et lille, lige ved Stranden liggende Huus midt imellem den anden og tredje af Sønderborgs Møller, regnet østenfra, og Huset paa Dypel Bakke over en fiendelig Kløft i den hvide Strandflint.
- 2) For Enden af Vesterhagen: en Bager med rød Stage og en Koft i 12 Fod Vand. Fra Bageren haves Huset ved Sønderborgs vestlige Mølle netop frit østenfor Slottet.

Fyr- og Bager-Inspektionen den 19de Juni 1852.

Tænding og Slukning af de under Marineministeriets Bestyrelse henhørende Fyr.

Alle under Marineministeriets Bestyrelse henhørende Fyr ville fra 1ste September d. N. blive tændte saa tidligt hele Naret rundt, at de kunne være i fuld Brand $\frac{1}{2}$ Time efter Solens Nedgang og derefter, ligesom hidtil, blive holdt stadig brændende til Solens Dpgang. *)

(Marineministeriets Admiralitets-Contoir, August 1852.)

Fyr paa Seirø.

Paa den lille Ø Seirø's nordvestlige Pynt, Gniben kaldet, under $55^{\circ} 55' 10''$ N. Br. og $11^{\circ} 5' 9''$ Ø. Lgd. Greenwich, er bleven tændt et roterende Lampefy, anbragt i et Taarn, 50 Fod over Grunden og 100 Fod over Havfladen.

Dette nye Fyr, som tændtes første Gang den 25de Septbr. og derefter vil blive holdt brændende til samme Tider som Rigets øvrige Fyr, nemlig: fra en halv Time efter Solens Nedgang til

*) Samme Foranstaltning er senere truffen for alle øvrige Fyr i Monarchiet.

dens Dypgang, bestaaer af 9 Lamper med Neverberer, der bruge 6 Minuter til een Omdreining, saaledes at de hvert andet Minut give et stærkt Blink, der vedvarer imellem 12 og 16 Secunder.

Fyret lyser Horizonten rundt i en Afstand af $3\frac{1}{2}$ —4 Mül.
(Marineministeriet den 10de Septbr. 1852.)

Syrskib i Læsø Kende.

I Løbet af October Maaned d. N. vil et Fyrskib blive udlagt i Læsø Kende, under $57^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ N. Br. og $10^{\circ} 41\frac{3}{4}'$ Ø. Lgd. fra Greenwich.

Dette Skib, der har 2 Mastes med Skonnerttaffelage, og hvis Sider ere malede røde med et hvidt Kors, skal ligge i D. t. S., 3 Kabellængder fra Dvalegrundens midterste, med 2 Koste tegnede, Bager, paa circa 10 Favnes Dybde.

Skibets Fyrindretning bestaaer af 9 Lamper med Neverberer, anbragte omkring den agterste Mast, og heises til en Høide af 30 Fod over Vandfladen.

Fyret vil blive holdt brændende til samme Tider som Nigets øvrige Fyr, nemlig fra en halv Time efter Solens Nedgang til dens Dypgang.

Det lyser Horizonten rundt i en Afstand af 2 — $2\frac{1}{2}$ Mül.

Nærmere Bekjendtgørelse vil blive udfærdiget, saasnart Fyret er tændt. *)

(Marineministeriet den 15de Sept. 1852.)

Erlæggelse af Mærkepenge 1c i danske Farvande.

Det kommer ofte til min Kundskab at Skibsførere, paa Steder, hvor Lodser ere ansatte, og hvor der, til Veiledning for Farten, er udlagt Tønder og Mærker i Farvandene, nægte at betale de lovbestemte Mærkepenge, og bortseile uden at betale Lodsens Tilkommande.

For om muligt at raade Bod herpaa, og for at undgaae at

*) Efter Bekjendtgørelse af 19de Octbr. er første Gang viist Fyr fra Fyrskibet Ratten mellem den 8de og 9de s. M.

drage Skibsførerne, der i saa Henseende vise Pligtforsømmelse, til retligt Ansvar, finder jeg mig herved opfordret til at lade udgaae Advarsel til Vedkommende om at holde sig Forfkrifterne i Forordningen af 27de Marts 1831 §§ 3, 11 og 12 efterrettelig, med Tilføiende, at Lovens Strengbed vil blive bragt til Anvendelse mod de Skippere, der, under hvilketsombest Paaskud, unddrage sig deres Forpligtelse til Lodsvesenet.

Kiøbenhavn den 1de August 1852.

S. Paludan.

Commandeur og Oberlods.

Peacocks Tilflugts-Vagerbøie ved Riga.

Efter en Beretning fra det danske Consulat i Riga er en Klofkebøie (efter Capitain Peacocks Opfindelse*) udlagt som Bar-tegn udenfor de yderste Sandbanker i Dünas Munding. Den svømmer i 6 Favne Vand, omtrent 15 Favne N. for den lange Stang med Triangelen, og betegner tillige det rette Indløb over Barren. Bøien hæver sig 16 Fod over Havfladen, er malet hvid og rød og har i Toppen et pyramidalst Seil, som tilligemed Klof-terne bliver samt i Bevægelse ved Søgangen.

Syrtaarnene ved Orfordness.

For at gjøre Syrtaarnene ved Orfordness meer synlige for Skibe tilføes om Dagen, skulde Taarnene (i August 1852) males røde. Bygningerne rundt omkring skulde derhos hvidtes.

(Trinity House, Aug. London 1852.)

South Foreland høie Syr.

Efter 1ste October 1852 skulde Fyret fra South Foreland Søie Fyrtaarn ikke være synligt N. for en Peilingslinie W. t. S. sydlig.

Førere af Skibe, der stille meer end 14 Fod, bør holde sig den ældre Forskrift efterrettelig, hvorefter det Lave Fyr skal holdes isigte naar man nærmer sig Kysten; og alle Skibsførere og

*) Cf. foran Pag. 274.

Kodser, der ikke ere bestemte til Follstone Havn, have at holde af (stand off) i det Dieblif det Høie Fyr forsvinder.

(Trinity House, London, Sept. 1852).

Syr paa Kysterne af det cantabriske Hav:

Paa Pynnten af Cap Machichaco (Biscaya).

Fra den 21de August vilde der, fra Solens Nedgang til dens Opgang, blive antændt et nyt Fyr paa Pynnten af Cap Machichaco paa Nordkysten af den spanske Halvø; Fyret befinder sig 14 Mile Øst for Pynnten af el Fuerte de la Galea.

Brede $43^{\circ} 28' 00''$ nordlig,

Længde 3 22 50 østlig.

Apparatet er katadioptrisk af 1ste Orden efter det Fresnell'ske System og Fyret fast med Glimt hvert fjerde Minut. Fyret, som er af naturlig Farve, er 285 castilianske Fod over Vandets Overflade og er synligt i en Afstand af 18,8 Mile.

Paa Pynnten af el Fuerte de la Galea (Biscaya).

Dette Fyr, som er anbragt paa Østkysten af „La Concha de Portugaleta“, befinder sig 14 Mile Øst for Cap Machichaco.

Brede $43^{\circ} 22' 36''$ nordlig.

Længde 3 8 14 østlig.

Dets Apparat er katadioptrisk af 4de Orden. Fast Fyr af naturlig Farve, 416 castilianske Fod over Vandets Overflade og i en Afstand af 5200 Fod, samme Maal, fra Pynnten af la Galia. Lygsvidden er 22,66 Mile, men vil dog kun kunne observeres i denne eller i en noget mindre Afstand, i meget klart Veir.

Paa Cap de Pennas (Oviedo).

Brede $43^{\circ} 42' 20''$ nordlig.

Længde 00 22 28 østlig.

Spiden af den lysende Focus over Vandets Overflade er 870 castilianske Fod og dets Apparat — katadioptrisk af 1ste Orden

efter det Fresnelske System. Det frembringer et Lys med Glimt, som gientages hvert 30te Secund; Lysvidden er omtrent 20 Mile i klart Veir.

Dette Fyr skulde første Gang tændes den 15de August d. N.

(Længderne ere beregnede fra Observatoriet San Fernando, og Milene ere Sømile.)

(Spanske Consulat i Helsingør. Septbr. 1852.)

Fremmede Krigsskibe i spanske Havne.

Efter officiel Meddelelse fra det spanske Finantsministerium er under 14de Juli sidst. emaneret en kongelig Forordning om at fremmede Nationers Krigsskibe skulle i spanske Havne betragtes, med Hensyn til Erlægningen af Afgifter af Ankerplads (de fondeadero), Laden og Løssen (carga y descarga), paa samme Maade som spanske Krigsskibe blive betragtede i de respective Nationers Havne.

L'Ally Fyr (Nedre Seine).

Blinkfyret fra Fyrtaarnet Ally (under $49^{\circ} 55' 7''$ N. Br. og $1^{\circ} 22' 40''$ V. Lgd. Paris) skulde i September 1852 ombyttes med et Lindseapparat med Formørkelse hvert Minut. Blinkene ville blive stærkere end tidligere og følge umiddelbart efter et svagere Blink. De ville kunne sees i en Afstand af 24 Miles og Formørkelserne ville ikke være synlige udenfor en Afstand af 8 Miles.

St. Gilles Havnesyr (Bendée).

Fra 1ste Juli 1852 skulde et fast rødt Fyr antændes om Natten paa der, paa Pynten af Basen paa Kysten N. for Havnen St. Gilles, opførte lille Taarn. Det nye Fyr ligger under $46^{\circ} 41' 51''$ N. Br. og $4^{\circ} 16' 15''$ V. Længde, Paris.

Dets Høide over Havet er 12 Metre. Synligt i 6 Miles Afstand.

La Rochelle's Havnesyr (Nedre Charente).

Fra 1ste Novbr. 1852 vil Coursen for at løbe ind i Rochelle-Havn blive betegnet ved 2 Fyr, der ville blive holdt kendte om Natten, nemlig:

1) **Amont Syr** (fast, med Blink hvert 3die Minut) paa den østlige Quai ved Basinet; under $46^{\circ} 9' 25''$ N. Br. og $3^{\circ} 28' 22''$ V. Lgd. Paris. Høide over Vandsladen 18 Metre. Synligt i en Afstand af 10 Milles.

2) **Aval Syr** (fast rødt Fyr), vest for Basinet og 235 Metre N. 30° E. for det første Fyr. Høide over Havet 14 Metre. Synligt i en Afstand af 8 Milles.

Anm. Til samme Tid vil Havnesyret ved Lanternetaarnet blive slukket.

Belysning af Løbet N. for Girondes Munding.

Fra 1ste Septbr. 1852 skulde Nordløbet til Indløbet til Gironde, for at undgaae Faren ved at komme paa Barren à l'Anglais, betegnes ved 2 Fyr, nemlig:

1) Det nuværende paa **Terre-Negre Taarnet** (fast, hvidt Fyr) paa Nordkysten af Girondemundingen, under $4^{\circ} 38' 47''$ N. Br. og $3^{\circ} 26' 38''$ V. Lgd. Paris. Høide over Havet 36 Metre. Synligt i Afstand af 10 Milles.

2) **Salaise Syr** (fast rødt Fyr) paa Strandkanten, i N. $81^{\circ} 15'$ V. og 550 Metre fra det foregaaende. Høide 14 Metre. Synligt i 7 Milles Afstand.

Anm. Søfarende, der om Natten ville gaae ad Løbet Nord for Girondemundingen, bør forandre Cours, naar de ere komne Syd for det faste Fyr paa Coubre Næs: naar de peile dette Fyr N. N. D. paa Compasfæt, — og styre efter Blinkfyret ved Cordouan, indtil det Dieblit de saae Terre-Negre's 2 Fyr overeeet. Derpaa have de at følge denne Linie saa strængt som muligt, indtil de peile Cordouan S. S. D. paa Compasfæt. Derefter skulle de forandre Cours tredie Gang og styre S. D. $\frac{1}{4}$ S. paa Compasfæt.

(Ministère des travaux publics, Mai. 1852.)

Rio de la Hacha.

Rio de la Hacha (eller la Hacha) i Nye Granada har hverken en Havn eller en Bugt, men ligger paa den aabne Kyst, under $11^{\circ} 33' N.$ Br. og $72^{\circ} 52' 30'' W.$ Lgd. Greenwich. Skibe, der ere bestemte til dette Sted og komme østerfra, gjøre bedst i at lægge Coursen efter Cap Vela, omtrent 13 tydske Mil Øst for la Hacha; Landet er her temmelig høit, bakket og i det Indre bakket og udyrket. En lille Klippe ligger tæt ved Forbjerget. Herfra lægges Coursen efter la Hacha, men man bør ikke gaae Landet nærmere end 18 Favne formedelsst Grundene mellem la Vela og la Hacha, som strække sig langt længere ud fra Kysten end angivet.

Kysten W. for la Vela er meget lav og de ildefindede Indvaanere gjør den meget farlig. Er man naaet omtrent til la Hacha's Meridian, styre man tilland, og man vil da faae noget Skovland isigte S. for Byen, der viser sig høiere og mørkere end det øvrige Land. Dette Skovland støder lige op til den østre Deel af Byen la Hacha, hvorfra den ikkun skilles ved en lille Strøm og er det eneste Mærke paa Kysten, eftersom Byen ligger saa lavt at den ikke strax viser sig. Er man saa nær, at man kan see Byen, som man kan kiende paa en høi Kirke med et firkantet afflaaret Klokketaarn i Midten, bør man bestandig gaae paa Loddet og ikke blive bange fordi det begynder at grunde op, inden man finder passende Dyde for Skibet, hvor man vil have den bedste Ankergrund for Skibet N. N. V. for Kirken, i Sandbund. Lodser ere ikke at faae. Omtrent 2 engelske Mil fra Kysten findes kun 18 Fod Vand.

Skal man passere Rio Hacha, vil man have et godt Mærke i Snebjergene øst for Santa Martha, der hæve deres Toppe over Skyerne. Men det vil være vanskeligt at krydse sig op, da det om Dagen sædvanlig kuler stærkt.

Syrtaarne i den mexikanske Bugt gaaede under.

Fra Alpalachicola skriver man under 1ste Jan. d. N., at Fyrtaarnene paa Dog-Jøland under $29^{\circ} 46'$ N. Br. og $84^{\circ} 44'$ V. Lgd., -- paa Cap St. George under $29^{\circ} 35'$ N. Br. $85^{\circ} 5'$ V. Lgd., og paa Cap St. Blas, under $29^{\circ} 38'$ N. Br. og $85^{\circ} 27'$ V. Lgd. ere forgaaede i en svær Storm, og at de formentlig ikke ville blive gienopførte i Løbet af et Aar.

(Naut. Mag. Febr. 1852.)

Sarer i Soloo og Mindora Havet.

En Skibsfører Wolfe, der i flere Aar har ført Koffardistibe i de indiske Farvande, har i Nautical Magazine Januar 1852 beskiedtgjort følgende Sarer, som han paa sine Reiser har truffen i disse Farvande:

Golconda Grunden i Mindora Havet.

Den 17de October 1850 om Middagen, paa $9^{\circ} 55'$ N. Br., Den Cayayane i S. V. t. S. omtrent 20 engelske Mile borte, Binden N. D., en jevn Brise. Kl. $1\frac{1}{2}$ vare vi tæt ved Grunden, kunde ikke gaae til Luvart af den, men maatte holde af, og satte da Fartoi ud for at oplodde den. Fandt 3 Favne Vand, men kunde, formedelsst den stærke vestlige Strøm, ikke naae hen til den østligste Deel af Grunden, hvor der lod til at være meget mindre Vand. Da Fartoiet var heist, gik vi med Skibet over den vestligste Deel af Grunden og fandt intet Sted mindre end 6 Favne; Bunden sorte Klipper med hvide Sandpletter. Havde Den Cayayane i S. t. V. $\frac{3}{4}$ V. fra Bramraen og Nasay Pynten paa Den Panay i N. D. $\frac{3}{4}$ D. fra Dækket; efter Belchers Position af Den Cayayane, bringer Dette Grunden til at ligge paa $10^{\circ} 2'$ N. Br. $121^{\circ} 27'$ V. Lgd.

Grunden strækker sig omtrent 2 Kabellængder i N. D. og S. V. og $\frac{1}{2}$ Kabellængde i Brede; saae en anden Grund paa

samme Størrelse i S. t. V. omtrent to engelske Miil borte. Efter at have passeret Grunden, stevnedes N. V. hen i en Afstand af 20 engelske Mile, men der opdagedes Intet videre. Disse Grunde synes at strække sig fra Den Cayayane til en Brede af $10^{\circ} 2'$ efter hvad jeg erfarede paa en senere Reise til Manila ved at passere denne Gruppe med en stærk N. D.-Vind. Søgte at gaae mellem denne Bredeparallel og Verne, da Vinden havde slaget sig om til Nord; men da vi kom i Nærheden af Cayayanes Meridian i en Afstand af 15 engelske Miil fra Den, fandt vi Veien næsten spærret ved Brændinger. Det er derfor ikke tilraadeligt for noget Skib at passere denne Meridian paa sydligere Brede end $10^{\circ} 10'$ N. Br.

Grund i Carimata Strædet.

Paa Veien til Singapore i Juni 1846 passerede en Sandbanke, næsten over Bandet; fra den østlige Ø i S. D. t. S. $\frac{1}{2}$ S. i en Afstand af 12 eng. Miil.

Balabac Strædet.

Den af Horsburgh omtalte, tørre Sandbanke, 3 eng. Mile nordenfor Passagesøen, har et Rev, der strækker sig langt mod S. D. og som ikke er synligt saalænge S. V.-Monsunen staaer paa, medens det under N. D.-Monsunen viser sig ved svære Brændinger. Dette Rev vilde være meget farligt, naar Skibe med en skral sydlig Vind søgte at gaae sønden om det. Der er ogsaa nogle smaa Grunde tæt under Verne, udfor Østkysten af Banguey, hvorfor man burde vogte sig for Verne om Natten, og om Dagen ikke nærme sig dem mere end en 5 til 6 eng. Miil uden at have et godt Udsig fra Mastetoppen.

Calapatun Grunden.

Efter hvad jeg har kunnet erfare er denne Grund hidtil slet ikke bleven bemærket af de Søfarende, uagtet den ligger lige

paa Veien for Skibe der komme fra eller gaae til Manila ved St. Bernadino Strædet. Den strækker sig i nogen Afstand fra Havnen St. Jago nordefter, omtrent 2 eng. Mile fra Land og bryder meget voldsomt i S. V.-Monsunen. Efterat St. Jago-Pynten er passeret, maa man, taget klos, ikke styre nordligere end N. V. t. N., førend Fortune Den høves i N. t. V.; da kan man styre efter denne D og passere den paa hvilken som helst Side. Et andet Mærke for at klare dette Rev er at holde Limbones Pynten fri af Maribules østligste Landpynt.

(Fortsættes.)

Puget Sund.

(Notisser ved Capt. Dunge, det engelske 42-Kanonstib Fiskegarb
i 1846.)

(Naut. Mag. Mai og Juni 1852.)

Reisen fra San Blas til Cap Flattery langs Kysten medtog 7 Uger med N. V.-Vind, og formenes det utvivlsomt fordeelagtigst, for en Reise fra Californien til Bancouver's Island, at styre over til Sandwichsøerne, efter at være passeret Cap San Lucas, og der indtage Forfriskninger. Denne Reise vil i Regelen kunne tilbagelægges i 20 til 30 Dage og Rejsen i 14 Dage.

Omtrent ligeudfor Duncan-Rod, $\frac{1}{2}$ Qvartmiil tilsvæ, fandtes en Grund, som senere Undersøgelser have angivet med $3\frac{1}{2}$ Favne Vand med lille Brænding. Denne Grund er ikke angivet i de gamle Kaart over Kysten.

Udfor Cap Flattery kom en særdeles symmetriskdannet Kano ud til os som Indianerne styrede ypperligt i den svære Sø. De Indfødte skulle binde an med de sværeste Hvaler og benytte sindrig forfærdigede Harpuner hvis Od er skarpslebne Muslingstaller.

Jude i Strædet kastede et pludseligt Vindstød Skibet paa Siden, men der skete ingen Skade, eftersom det kun varede et Par Minuter. Nogle Kanoer, som pagaiede ved Skibet, stak siebliffelig af, som de hørte Vinden og holdt lige for den hen, indtil den var passeret, hvorpaa de igjen vendte tilbage til Skibet.

Den 30te April udfor Point Dungeness,*) gik giennem den vestre Canal ind i Port Discovery; Ankerplads i 28 Favne omtrent 7 Qvartmiil fra Protection Island. Ankrede den næste Morgen længer oppe i Havnen ved Watering Point.

Fyrretræerne, som omgive Havnen og opfyldte Protection-Island, kunne afgive de sværeste Ræer og Stænger.

*) Efr. d. Tidsskr. 6te Bd. Pag. 478.

Nyt Archiv. 2den Række. 7. Bind. 6te Hefte.

Den 4de Mai, over til Fort Victoria (Wancouvers Island) paa den modsatte Side af Strædet.

Den bedste Havn i Nærheden af denne Coloni er „Esquimaux“.

Den 13de Mai ad Admiralty Inlet paa Veien til Nisqually i Puget Sund. Ved Point Wilson (Port Townsend) er Strømmen meget stærk.

Den 14de opad Admiralty Inlet, forbi Hoods Canal.

Den 15de giennem Snævringerne til Puget Sund. Gik tilankers udfor en lille Flod i 25 Favne, 270 Yards fra Kysten, udfor Fort Nisqually. Her opholdt vi os i nogen Tid.

Det engelske Drøags-Dampskib Cormorant's Ankomst og den uventede Tilstedeværelse af Capitain Baillie og et Selskab fra Columbia Floden, hvor Skibet „Modeste“ var stationeret, gjorde vort Ophold livligt og da Skibsmandskabets Sundhed og Velvære altid var Capitainen og Næstcommanderende af megen Bigtighed, udtænkte der nogle Fornøielser og derimellem vare Bæddelsøbene det Morsomste. En Bane udmaaltes paa den flade Grund bag Fortet, Pæle nedrammedes og mange Anstrengelser gjordes for at faae det saa godt som muligt.

Heste købtes af Indianerne for endeel uldne Tæpper, og de dresferedes derpaa ved Barakkerne (Ruinerne af det gamle Fort hvor Follene havde indrettet sig). For at tilveiebringe større Rappelyst blev der fra Columbia hentet en smuk Hest der var bekiendt for sin Hurtighed og som stillede sig mod en Favourit-Hest fra „Nisqually“. Der bestemtes forskiellige Løb for Officiere, Skibsmandskabet og Indianerne, og Hestene indskreves regelmæssigt. Derefter skulde der foretages Bæddelsøb tilfods mellem vort Mandskab og Indianerne og for at sætte Kronen paa det Hele skulde der paa Marken opreises en med Fidt indsmurt Stang, med et Stykke Kalvelsød paa Toppen, til at klatre opad. Al den Alarm og den Opvækkelse, hvormed man gik tilværks, var meget fornøielig. Tegnet til at Bæddelsøbet begyndte blev givet af en af vore Offi-

cierer, og hans Udflødning og det Liv, han vidste at give det, bidrog ikke Lidet til Fornøielsen. Uagtet der var et enkelt Fald fra Hesten gik dog Gentlemens Ridtet overmaade godt.

Løbet for Skibsmandskabet var endnu morsommere; henved 60 Matroser og 50 soldater deeltog i dette Løb paa den blotte Hest uden Sadel. De fore aasted paa een gang, spredte sig i forskellige Retninger; med megen Banstelighed holdt Jæd sin perpendiculaire Stilling, og den, der faldt af, satte, til stor Moro for Indianerne, efter Hesten igiennem det tykkeste Krat. I Bæddeløbet tilfods vandt Indianerne, naar Maalet var kort, men paa et langt Stykke, gik vore Folk af med Prisen. Kalvelædet paa den indsmurte Stang blev gierne bundet af en eller anden haardskr Matros, der vist havde havt megen Øvelse omkring paa Markederne. Et Musikkorps spillede op under hele Fæten, og da Forlystelserne vare endte, gik Mandskabet med megen Tilfredsstillelse over den havde Udspredelse igien ombord. Ikke et eneste Tilfælde mødte hvor Bægens Hjælp behøvedes.

Der blev bragt Variation i vore daglige Beskæftigelser ved at der nu og da ankom et Skib med Kul til Dampskibet Cormorant. Naar det havde løstet ved Fortet Victoria, gik det til Nisqually, fik der en Ladning Tømmer og Planker og sendtes dermed til Valparaíso.

Mod Slutningen af August kom Indberetning om at de Indfødte paa Nordsiden af Bancouver's Ø havde fundet en Kulart som de havde viist til Masteren paa et Skib der foer paa Hudsonsbugten. Dampskibet affendtes strax for at undersøge Rigtigheden deraf. Det gik giennem Haro Strædet, og i Nærheden af Mc. Neills Havn udsendtes forskellige Afdelinger for at undersøge Landet. Der opdagedes et ikke ubetydeligt Kulag ved at grave flere Huller og Indianerne bragte i deres Canoer en 60 Tons ombord, imod at de derfor erholdt udløste Pepper, Tobak &c., saa at Prisen for hver Ton blev $4\frac{1}{2}$ Shilling. De toge det fra Jordens Overflade; det bragtes ombord i Cormorant og befandtes overmaade godt.

Ved at forsøge paa at oprette en Handel mellem Bancouver's Ø og China vil det være af megen Bigtighed at der saa nær ved

Fortet Victoria er funden Kul, og det vil især være behageligt for dem der have understøttet Capitain Synge's nye Forslag at oprette en Forbindelseslinie mellem Canada og Vestkysten tværs over Nord-Amerika. Denne Plans Udførelse vilde forsinkes meget ved den uhyre Fragt fra Chili til Vancouvers D, idet det nemlig koster 2000 £ at bringe 3 eller 400 Tons fra Callao, medens Kullene nu kunne havees langt billigere paa Stedet selv.

Genimod Slutningen af Juni fik vi at vide, at vore gamle Venner „Herald“ og „Pandora“ vare i Strædet, og der blev derfor strax gjort Udvei for at forstaafe dem de Forfriskninger som de efter den lange Rejse fra Panama maatte savne. Travailen toges strax i Brug og blev ladet med 11 Faar foruden 3 Tønder Kalk til Brug ved Opmaalingerne. Man skyndte sig for at kunne møde dem ved Havnen Tolvnsend, men en Storm forhindrede Travailen i at komme derhen før om Morgenens og efterat de vare seilede til Victoria. De saars ved Wilson Pynten og ved at love nogle Negre en gammel Skjorte fik man dem til at bringe et Brev derombord. Den næste Dag kom Canoen tilbage og den paafølgende Nat kom et Fartøi fra Herald ind efter Forfriskningerne medbringende noget Trst Whisky der blev modtaget med aabne Arme.

I Slutningen af September var der i Misqually en haard Tordenstorm. Vinden havde hele Dagen været S. O. og Himlen dækket med svære Skyer. Genimod Kl. 7 E.M. fulgte det ene Tordenskrald det andet og de nærliggende Skove antændtes paa flere Steder ved den heftige Lynild. Musikcorpsset havde netop forsamlet sig paa Skandsen, Folkene røgte deres Piber paa Banjerdækket, Cadetterne vare lige blevne færdige med deres Thee og Baadsmanden sad rolig ved Røren til sit Lukaf, da pludseligt hørtes et svært Knald, som om en heel Deel Kanoner affyredes, og Alle bleve grebne af Rædsel. Musikcorpsset styrtede hen mod Storgluggen og Mandskabet kom i Masse op paa det øverste Dæk. En ubestrikelig Forvirring opstod. Lynilden førte ned ad Aflederen, gik om Styrbord ud giennem Kabyten og om Bagbord giennem Stir-

rissen. Da Skrækken havde lagt sig, peiledes Pumperne, men Skibet var aldeles ikke bleven beskadiget og kun en stærk Svobslugt betegnede at Lynilden var slaaet ned i Skibet. Ved næriere Undersøgelse opdagedes, at Nedslaget havde været dobbelt og at den ene Green var slaaet ned paa Fløien paa Stortoppen og den anden paa Toppen selv. Flere Matroser, der havde staaet paa øverste Dæk tæt ved Stor-Masten, fortalte, at det havde seet ud som om hele Masten havde været oplyst ved et Purpurflær. Der, hvor Lynilden havde truffet Fløien, var denne smeltet. Paa Stormasten lige over øverste Dæk, vare de Søm, hvormed Lederen var fæstet til Masten, løsnede, og paa hver Side af Skibet, hvor Lederen stødte til Kobberet, var dette løftet noget. Forvirringen var saaledes det Eneste, denne svære Lynild havde forarsaget og alle de Dødbordværende kunde derfor ikke noksom paaståne disse permanente Lynildsastlederes Hensigtsmæssighed, da Skibet uden dem vilde være bleven ødelagt og mange Mennesker dræbte. Opfinderen, Herr Snow Harris, har saaledes herved erholdt en kraftig Anbefaling for sine Lynildsastledere.

Da Reisen mod Nord nu forestod, toge vi en hjertelig Afsked med Indbyggerne i Nisqually; Fortøiningen kastedes løs og af Dampskibet Carmorant bugseredes vi til Victoria. Kom ind i det snævrere Løb og fik, paa en Barre, der er aflagt i Kortet, 6 Favne Vand. Kom til Baston Den; fik tykt Veir og kunde derfor ikke see dens prægtige Fortoning. Nærsdagen af Slaget ved Camperdown ankrede i Esquimalt Bugten og havde været den største Deel af en Dag paa Veien. Opholdet varede ikke længe, og den 12te om Morgenens vare vi igjen i Dampskibets Riisvande. Fri af Strædet, sprang Bugseertouget paa Grund af den svære Dyrning vesterfra. Gav tre Gange Hurra for Dampskibet og satte Seil for Californien.

Fra October til April hersker der megen Taae i Fuca Strædet og paa Kysten fra Cap Flattery til San Francisco; ja Taaen var endog saa stærk at da vi bugseredes fra Victoria kunde Dampskibet knap sees og det var derfor meget vanskeligt at styre

derefter. Allerede tidligt i April var Landet i Strædet ofte skjult af Taage, medens Solen over os saaes fuldkommen klar. Mafstereen havde i England forsynet sig med en Pendul-Horizont og var derved bleven istand til at bestemme vor Plads, i Tilfælde hvor det ellers ikke havde været muligt.

Hvad Indbyggerne i disse Egne angaar, da ere de overmaade listige, tyvagtige, smudsige i deres Klædedragt og have ofte begaaet de vildeste Mord for at komme til at plyndre. Saaledes havde en bekendt Høvding, der kaldte sig „King George“, boede i Strædet og som var stolt af sine Rigdomme, især af en guld-galloneret Hue og et Par gamle Spauletter, praet af sine Skatte for en anden Høvding, som besluttede at plyndre ham. Han blev passet op paa Veien, dræbt og plyndret for Alt hvad han eiede. Rignende Exempler fortaltes i Mængde. Vi havde derimod aldrig Grund til at klage over disse vilde Indianere, fandt dem altid villige, muntre, og ikke uvillige til at arbejde, naar de bleve ordentlig betalte. De holde meget af at spille og tilbringe hele Dage dermed; ja det hændes ofte at en Mand, efter at have spillet sin Kone og sine Børn bort, har sat sin egen Frihed paa Spil og efterat have tabt denne med, har overgivet sig som Slave til den Vindende.

Paa Grund af at de trykke deres Hoveder flade, og derved ødelægge deres Håndsejner, har man ofte anført at de ikke kunde civiliseres; men dette er neppe Tilfældet og efter vor Erfaring modtage de Undervisning med Lethed. De ere meget overtroiske, troe paa alle onde Mander, og deres Lægers eneste Forretning er at holde disse indbildte Phantomer borte fra de Syge og de Døende. Deres Idee om et tilkommende Liv er meget ubetydelig, og de antage at deres Sjæle efter Døden komme til et Sted, hvor der er herlig Jagt. Om et høieste Væsen, der ved sin Almagt styrer hele Verden, have de ingen Kundskab.

De ere dygtige til at efterligne, udfinde med megen Lethed enhver Besynderlighed hos en Person og give ham strax et Ogenavn. En ung Dreng, der siden er død, blev taget med til Eng-

land i vort Stib, lærte snart det engelske Sprog og opsnappede ogsaa nogle spanske Phrafer. Han forstod flere indianske Dialecter og havde med alt det et meget fladtrykt Hoved. Han var meget affholdt af Alle og havde lært baade at læse og skrive inden han døde.

Det vil neppe vare længe forinden Vancouvers Ø bliver en europæisk Koloni, og ved Christendommens Indførelse og den større Kultur vil Den faae et andet Udseende.

En „Dry-Dock“ i Philadelphia.

(Franklins Journal for Juni 1852, Mec. Mag. Juli 1852.)

Denne Dry-Dock er for ikke længe siden fuldendt og er i Mai Maaned heldigen prøvet ved at lette og indsætte Dampskibet „City of Pittsburg“ der har en Drægtighed af 2200 Tons. Denne Dock med Tilbehør er den betydeligste i Verden. Den løftende Kraft bestaaer af 9 Rum (sections) hvoraf 6 ere hver 105 Fod lange indvendig og 148 Fod i det Hele, 32 Fod brede og $11\frac{1}{2}$ Fod dybe; 3 af dem ere hver ligesaa lange og dybe som disse 6, men 2 Fod smallere. Disse 9 Sectioners (Rums) Displacement er 10,037 Tons; Vægten er 4,145 Tons og de afgive en Løftekraft af 5892 Tons, hvilket langt overstiger noget eksisterende Skibs Vægt. Til at udpumpe disse Rum høre 2 Maskiner paa 20 og 2 paa 12 Hestes Kraft. I Forbindelse med disse Sectioner (Rum), der danne Dockens Løftekraft, er der et stort Steenbassin, 350 Fod langt, 226 Fod bredt og 12 Fod 9 To. dybt med en Vandstand af 10' 9" ved Middelhøivande. For Enden af dette Bassin er der to Beddinger, hvoraf hver er 350 Fod lang, 26 Fod bred og begge ligge de i eet Plan. Hver Bedding bestaaer af tre Dele der ere stærkt befæstede til et Steenunderlag; den midterste Deel bærer Risten og de andre bære Skibet op under Bu-

gen; de ere af Eggetræ og Overfladen er jevn. Ovenpaa hver af disse komme Puder eller Glidebeddinge og disse ere ligeledes 350 Fod lange og 26 Fod brede og saaledes indrettede at de passe til forstieilige Skibe.

Døkningsmaaden er følgende: Sectionerne (Nummene) sænkes saaledes, at Skibet kan flyde ind over dem, og saasnart det er forsviet rigtigt, sættes Pumperne igang; derved hæves Sectionerne (Nummene), og naar disse gribe Kiølen, jages Blokkene ind, indtil de passe til Skibet. Naar Alt er paa sin Plads, pumpes Sectionerne ud, indtil Kiølen er 2—3 Fod over Vandet. Skal Skibet kun have en let Reparation, bliver det staaende paa Sectionerne og intet af Dokkens øvrige Apparater benyttes da. (Skibet Pittsburg toges imidlertid ind for at prøve Alt hvad der hørte til Dokken, og da Sectionerne havde løftet Skibet ud af Vandet, styredes de ind i Basinet i Retning mod een af Beddingerne.) Sectionerne fyldes saa at de komme til at hvile paa Basinets Bund og Slagbeddingen lægges nu ud mod Sectionerne i Flugt med den faste Bedding. Naar Slagbeddingen er paa Plads og er bleven surret, føres en Glidepude ind under Skibet; dette blokkes derpaa og de tidligere omtalte Blokke i Sectionerne tages bort. Nu bruges der et nyt kraftigt Instrument for at hale Skibet fra Sectionerne hen paa Beddingen paa Skibsværftet; det bestaaer af en hydraulisk Cylindere med en Kammer paa 15 Tommers Diameter, 8 Fods Slag og en Kraft af 800 Tons. Paa Toppen af denne Cylindere og fæstet til den ere to verticale direktevirkende Maskiner med Cylindre af 16 Tommers Diameter og 16 Tommers Pistonslag, forbunden retvinklet til en Arm, der ved 4 Excentriker driver 4 hydrauliske Pumper med en $1\frac{1}{2}$ " Boring og 6" Slag. Karret, der indeholder Vandet til Trykket, er ogsaa paa Toppen af Cylindere og danner det Leie hvori Pumperne ere fæstede. Riedlen, der forsyner disse Maskiner med Damp, staaer paa et glidende Underlag af Jern omtrent 12 eller 15 Fod ovenfor den hydrauliske Cylindere og forbunden med denne. Riedlen har 85 Hør der

ere 2" i Diameter og 9 Fod lange. Skal den hele Maskine bruges, skydes den hydrauliske Cylindere heelt ned mod Kanten af Basinet; Rammeren tages ind og ved to stæbte Jernstænger fra Rammerhovedets Tværarmer, tilbeiebringes en Forbindelse med den Glidepude der bærer Skibet. For at befæste Cylindere til den midterste Bedding er der i denne anbragt Huller med en 8 Fods Mellemrum og paa den hydrauliske Cylindere selv er der i fremspringende Dele paa denne boret tilsvarende Huller; Befæstigelsen skeer da ved at to Stænger af Smedejern 24" lange og 6" tykke skydes igiennem tilsvarende Huller paa Beddingen og Cylindere ved smaa Drev. Maskinen og Pumperne sættes nu i Arbeide, — Trykket anbringes paa den 15" Rammer, og saasnart dette Tryk overstiger Modstanden, maa Skibet gaae frem. (Skibet Pittsburgs Vægt anslaaes, foruden Glidepuderne og Blokkene, til 2800 Tons, og den Kraft, der anvendtes for at drive det hen paa Beddingens horizontale og smurte Overflade, beløb sig til 250 Tons.) Saasnart Skibet er drevet 8 Fod frem, maa Forbindelsesstængerne, mellem Cylindere og den midterste Bedding, borttages, og ved en Skrue, som er befæstet til Rammerens Hoved og bevæges af Maskinen, drives da Cylindere og Riedlen, hvorfra man har ladet Vandet løbe ind i Basinet, en 8 Fod frem, indtil Forbindelsesstængerne kunne skydes i det næste Par Huller. Derpaa trykkes Skibet atter 8 Fod frem. Til at tvinge dette Skib videre frem end de første 8 Fod anvendes kun en Kraft af 150 Tons, og i 6 Timer blev det drevet 260 Fod frem.

For at sætte Skibet ud flyttes Cylindere med Tilbehør hen til det inderste af Beddingen, vendes om paa en Dreieftve og føres igjen hen til Glidebeddingen. Cylindere befæstes som tidligere, Rodenden af Rammeren sættes lige mod Glidebeddingen og Skibet skydes tilbage paa Sectionerne (Rummene), hvortil medgaaer den samme Tid og Kraft som tidligere. Man fandt sig meget tilfreds med den hele Dock da Skibet Pittsburg sættes ind og ud af den: der viste sig ingen Mangler og den Tid, Arbeidet optog, var mindre end man havde ventet. Af de 9 Sectioner (Rum) brug-

tes kun de sex. Denne Dock er rummeligere end Steendokkerne i New-York, Boston og Norfolk tilsammen; thi medens disse tilsammen kun kunne tage 3 Skibe, kan der her sættes to af de længste Orlogsdampskibe paa Beddingerne og to Fregatter kunne løstes paa Sectionerne. Desuden er det en meget betydelig Fordeel at Skibene kunne repareres i den frie Luft istedetfor nedskæbte i en Steendock.

Den Nord-Amerikanske Skibsfart i det nordlige stille Hav.

(Indsendt.)

Et Document der er tilfisket det Nord-Amerikanske Senat fra Marine-Secretairen fortæller følgende Data angaaende den Nord-amerikanske Skibsfart i det nordlige stille Hav: I Sommeren 1848 seilede Capitain Roys med Hvalfangerstibet Superior gien- nem det nordlige stille Hav ind i Behrings-Stræde og udstod paa denne Tour alle et Polarhavs ubekjendte Rædsler. Togtet var imidlertid heldigt og i nogle faa Uger fyldte han sit Skib med Tran. Da han bragte en saa fordeelagtig Rapport hjem med angaaende de mange Hvaler der fandtes, blev der i 1848 udsendt en heel Flaade og Capitain Roys ledsagedes af 154 Hvalfangerstibe, hvoraf hvert skal have havt en Værdi af 30000 Dollars og have været bemanded med 30 Mand. Denne Flaade hjembragte 206,850 Tøn- der Tran og 2,481,600 Pund Hvalfiskebeen. I Sommeren 1850 gik der 141 amerikanske Stibe op til disse Farvande; de vare be- mandede ligesom Haret iforveien og havde samme Værdi. I Løbet af nogle faa Uger fik de 243,680 Tønder Hvalfisketran og 3,654,000 Pund Been. I Haret 1851 gik 145 amerikanske Stibe der- hen, men om deres Ladning vides Intet og kun nogle Efterretnin-

ger om flere Skibes Forliis ere bekendte. I Aarene 1840 og 1850 har der saaledes i disse Egne været 299 amerikanske Skibe med 8,970 Mand og en Værdi af Skib og Ladning til et Beløb af 17,412,453 spanske Dalere.

I Aaret 1851 er der ikke forliist færre end 7 af disse Skibe og usikre Beretninger have om flere Uheld. Flere af disse Skibe vare vel ikke strandede paa Grunde og Skær, men der findes dog Data nok som vidne om Søkaartenes Unviagtighed og om Vigtigheden af at raade Bod derpaa; ja, ofte vilde Kiendskabet om en sikker Ankerplads befrie Skibene fra at forlise i Isen. Hele denne Fart i disse to Aar har desuden været langt vigtigere end den Nord-Amerikanske Handel paa Alt hvad der kaldes Orienten; ja der har her i disse nordlige Farvande været bestæftiget langt flere Matroser end i hele den Nordamerikanske Marine paa hvilkensomhelst Tid, og ved disse haardsøre Matrosers Arbejde, er der fra Havets Bund samlet over otte Millioner Piaastre til de Nord-Amerikanske Stater. Det sees endvidere, at eet Skib af hver 20 og een Mand af hver 20 er forliist i Aaret 1851, enten i Isen, ved at strande paa Land og skjulte Klipper eller paa Grunde der ikke have været kjendte; Alt for Størstedelen forskyldt ved flette Søkaart. Den amerikanske Marine kan i dette Dieblis ikke gjøre de Forenede Staters Handel en vigtigere Tjeneste end at aflægge Søkaart over disse Egne, der danne dygtige Matroser og give Industrien et betydeligt Opsving. Paa 64° 15' N. Br. 178° V. Længde har Capitain Middleton, førende Barkskibet *Tenedos* af Ny London, opdaget et Skær med kun 8 Fod Vand paa og af temmelig betydelig Udstrækning. Skibet *Njar* af Havre forliste paa en Klippe syd for Den St. Lawrence, omtrent 10 Qvartmiil fra Land. Ja alle Hvalfangerskibe klage over at Kaartene over det nordlige stille Hav ere meget feilagtige og at Kysten er slet opmaalt og kun lidet bekendt; at flere Skibe kun med megen Nød have undgaaet Stranding ved at de om Natten pludselig have opdaget Land eller en Klippe. I Aaret 1851 forliste Skibet *Howqua*

paa et blindt Skær i det Schotske Hav. Endvidere erfares det at Indianerne i disse Egne ere meget velsindede, vise Lyst til Handel og at Matroserne fra Hvalfangerstibene ofte ere gaaede iland her. En Capitain Taylor har hjembragt Prøver af forskellige Metaller og der skal endog findes Guld og Jern her.

Om Local-Attractionen i Skibe.

(Naut. Mag. Juni 1852.)

En Lieutenant Sainthill, Fører af et Jerndampskib „Keera“, fra Newcastle til Sydney, fortæller, at Compasset var rigtigt lige til Equator og at der først i Sydvestpassaten den 3die October 1851 fandtes en Deviation af 1 Streg paa 27° S. Br. $23^{\circ} 52'$ V. Lgd., da Compasset viste S. V. istedetfor S. V. t. S. Sonden for Sydostpassaten tiltog Deviationen altsætersom de kom østligere. Paa $41^{\circ} 21'$ S. Br., $33^{\circ} 45'$ V. Længde var Coursen efter Observation N. 89° D., medens Coursen paa Styrcompasset var D. t. N. og paa Kabyscompasset S. D. $\frac{1}{2}$ D.; Styrcompassets Deviation tiltog. Den 28de November paa 42° S. Br., $82^{\circ} 40'$ V. Længde styredes N. D. for at komme frem i østlig Retning. Torsdagen den 3die December paa 40° S. Br., 100° V. Længde, drieredes til i en stær Storm og Compasset viste ofte den modsatte Bei og forblev saaledes i 2 til 3 Timer i en bestandig Vibration og aldeles ubrugelig. I denne Tilstand forbleve Compasserne indtil den 6te, da Polerne paa de modsvarende Magneter bleve vendte om og flyttede omtrent 2 Fod længere bort fra Compasset. Skibet stevnede Ost og holdt Coursen godt, men man fandt dog at Compasset undertiden viste 1 Streg forkeert, naar Skibet stevnede Nord hen imod Kysten.

Den 12te Mai 1852 har det engelske Admiralitet udstedt følgende Ordre:

1. En Gang aarlig skal ethvert Orlogsskib svinges Compasset rundt for at udfinde Local-Attractionen; ligeledes ved Ankomsten paa en fremmed Station eller naar Skibet har foretaget en længere Tour efter den sidste Undersøgelse.

2. Tilføes tages Azimuth- og Amplitude-Observationer for at bestemme Local-Deviationen.

3. Naar der foretages Undersøgelser angaaende Local-Deviationen, hvad enten ved Land eller tilføes, indføres alle Biomstændigheder og den fundne Deviation i Logbogen og Beretning derom indsendes til Admiralitetet.

4. I Beretningen anføres stedse om man har søgt at afhjælpe Deviationen ved Anbringelse af flere Magneter.

5. Særdeles Opmærksomhed skal anvendes paa at fjerne alt Jern fra Compassets Nærhed.

Den samme Nat (d. 26. Febr. d. A.) Troppetransportskibet Birkenhead forliste udfor Point Danger, omtrent 60 Mile fra Simons Bugt, hændte det sig at der ombord i Cap-Compagniets Struedampskib „Propontis“ fandtes følgende Feil ved Compasset. Nogle Dage før man ombord fik Cap-Landet i Sigte, var nemlig derombord 6 Stregers Forskiel imellem Regel- og Styrcompasset, idet Regelcompasset næsten havde 3 Stregers Deviation mod Vest og Styrcompasset næsten 3 Streger mod Øst. Om Natten den 25de Februar, da Skibet kom i Nærheden af Land, var Styrcompasset saa uroligt og vandrede saa stærkt, (dreiede sig næsten et heelt Slag rundt,) at der ikke kunde styres efter det og at man maatte rette sig efter Regel-Compasset, der forblev roligt.

Notitser paa en Reise til China med det senere forliste engelske Skruedampskib Keynard; 1852.

(Beb Tracraft, Commander.)

(Naut. Mag. Juni, Juli og August 1852.)

Dampede ud fra Portsmouth Havn den 2den Juni Kl. 2 E.M. og ankrede ved Spithead; dampede for Kyrene, indtog Krud og Granater, fik Passagerer ombord tilligemed Foræringer til Kongen af Dahomey, samt nogle surnumeraire Officierer og en heel Deel Gods til de forskjellige engelske Colonier. Forlod Spithead Kl. 6 E.M. og gik til Plymouth. Ankom til Homage Søndag F.M.; completerede Kul og Vand om Mandagen og fik Postsekken ombord Kl. 10 F.M. om Tirsdagen.

Dampede ud af Sundet Kl. 2½ E.M., og en halv Time efter lettedes Propelleren og Seilene sættes. Kl. 11 E.M. havde Lizard Fyr i Nord, og toge det til affarende Plads. Den 7de var det Stille; dampede fra Kl. 3. 20 Min. E.M. indtil Kl. 1 E.M. den 8de; Temperaturen i Mastenrummet var 85°. Den 14de Kl. 6 F.M. havde Porto Santo i en Afstand af 30 til 35 Qvartmiil; opdagede, at det Styrbordscompas viste ¾ Streg forkeert, da Skibet stævne S. V.; Kl. 6 E.M. ankrede for Bagbords Anker paa Funchal Rhed paa 26 Favne Vand, stak ud til 48 Favne, havde Leo Hock i V. t. N. og det gamle Fort i D. N. D.

Paa Funchal Rhed laae de americanse Corvetter Portsmouth og York Town, den første med Commodore Benjamin Coopers Stander. Salutterede denne med 11 Skud og det portugisiske Flag med 21 Skud. Paketten Seagull ankom den 15de og var seilet fra Falmouth den 6te.

Dampede ud fra Funchal Rhed den 17de Kl. 5 F.M. og 1½ Time efter lettedes Propelleren og Seilene satte. Tirsdagen den 19de Kl. 2½ F.M. faldt en Mand overbord ved at bjerge Underløseilet; dreiede til og fik ham bjerget, lovet være Medningsbøien og Fyret derpaa som brændte godt.

Løverdagen Kl. 2 F.M. dreiedes til udfor St. Nicolas og Kl. 8 F.M. udfor Fortet i St. Georges Bugten; bragte Postfalken iland, gik videre Kl. 10 F.M., stod sønden om Bona-Vista og om Onsdagen Kl. 2¼ E.M. ankrede udfor Portendic, paa Afrikas Vestkyst, for Bagbords Anker paa 5½ Favne Vand med Sand og Smaasteen. Havde et isinesfaldende Palmetræ i N. 65° D. en Hytte paa Stranden i S. 53° D. og det yderste Land mod Nord i N. 29° D.; var omtrent 3½ Dvartmiil fra Land. *)

Løverdagen den 30te Juni Kl. 7½ F.M. lettede vi ved Portendic, og saae ved Daggry den 1ste Juli den franske Fregat Penelope med Commandeur Baudins Stander, hugseret af et fransk Dampstib. Kl. 1¼ stod rundt om Cap Verd, saluterede Fregatten med 11 Skud, der besvarede med samme Antal. Fandt her, at det Styrbords Compas havde ½ Stregs Deviation mod Vest. Den 3die Kl. 6 F.M. kom vi ud af Passatvinden, toge Dampen

*) Ved at gaae tilankers udfor Portendic, bør man flest vogte paa Loddet, eftersom Strømmen sætter stadig ind langs Kysten med meget ujevn Styrke, og ved Loddet vil hver eneste Fare blive angivet. Naar man er kommen under 18° 17' og ved Hjælp af en god Rikfert har opdaget Palmetræet (som undertiden er meget vanskeligt at finde), maa man faae lydester, indtil man faaar Die paa en lav sort Træhytte omtrent 2½ Dvartmiil fra Træet, derefter bringe denne Hytte til at bære N og Palmetræet N. D. og saa gaae tilankers i 4½ Favne omtrent 2 Dvartmiil ude.

Vil man gaae iland, maa man iagttage Kysten fra Mastetoppen, og hvis Landgangen viser sig praktiskabel, maa man vogte sig for en Pynt nordensfor Hytten, hvor Søen broder temmelig stærkt langt ude. Det bedste Landingssted er udfor Hytten.

tilhjælp, brugte Stagseilene og Naaseil naar det var muligt; havde en let variabel Brise og svære Regnstyl. Temperaturen i Masttrummet 100°. Torsdagen den 5te Kl. 5½ E.M. ankrede i Sierra Leona-Floden paa 15 Favne Band, Sandbund. Dybgaaende for 10' 10", agter 12'. Den 6te ankom den amerikanske Coloni-Skonnert *Adelaide* med Gouverneuren fra Sherbro. Den franske Transportbrig „*Le Pilote*“ laae her tilankers. Den 6te og 7de toges Kul og Vand ombord og Passagererne fattes iland. Den 7de Kl. 7 E.M. lettede og stod ud af Floden. Kl. 2 F.M., 40 Lbartsmaal ud fra Land, fattes Coursen mod Rio. Den 10de Kl. 5½ F.M., lettedes Propelleren, Ankrene lagdes paa Reklingen, Riettingerne bleve udhejrede, og gik for Seilene alene. Samme Aften sprang en Mand overbord i beruset Tilstand og druknede; mistede desuden Redningsboien, da Fyret ikke vilde brænde. Passerede Equator den 12te omtrent ved Midnat paa 22° N. Lgd.

Sierra Leonas „smukke Landskab“ i Nærheden af Freetown er altfor meget udfreget og den Skif, at brænde Understoven, især Indigo-Planterne der have en frodig Væxt, har givet det Hele et nøgent Udseende og paa Toppen af Hviene sees nu kun de nøgne Stammer af Bomuldsstræerne, der slet ikke tage sig godt ud. Landet er slet dyrket og de smaa Strækninger indiff Korn og Urter kunne neppe stielnes fra det omgivende Grønt hvormed Hviene ere beklædte. Livlighed mangler Landskabet aldeles og kun et eneste Huus er at see rundt om Freetown.

Det er let at komme ind til Sierra Leona, naar man holder sig klos til den sydlige Kyst og kun passer at undgaae Skiarret „*the Carpenter*“; det anbefales at ankre ovenfor Landingsstedet udfor Magazinet, hvor Pladsen er mindre udsat for de farlige Dunster der stige op af Sumpene ved Solens Nedgang og sprede sig over en Deel af Byen, der kaldes Maroon-Town. Deres skadelige Indflydelse har viist sig baade paa Europæere og de Indfødte. Den modsatte Flodbred kunde let opdyrkes naar den blev ryddet.

Naar en Orlogsmænd første Gang gaaer herind, kommer der strax en Mængde „*Kroomen*“ ombord, og da Weiret her

er overmaade varmt med hyppige Regnskyl, nødes man til at leie nogle af dem, naar man her vil have Vand eller Kul ombord. Vandfade kunne faaes tillæns, men Fartøier maae leies.

Freetown er snart seet og let beskrevet; de mærkeligste Bygninger ere Gouvernementshuset, Barakkerne og Kirken. De fleste Huse ere byggede efter bestindigt Mønster med en Steen-Veranda, der forneden er aaben og ovenfor omhyggelig tillukket med Jaloufier. Gaderne ere regelmæssige, men tilgroede med Græs, og de rustne Bygtepæle uden Bygter tilligemed de mange Huse i Ruiner give den hele By et meget forladt Udseende. Handelen er i Tiltagende: Udsførselen var i 1834: 65,558 £, i 1846: 125,818 £ og i 1847: 100,878 £, imedens Indførselen i 1834 var 100,488 £, i 1836: 96,997 £ og i 1847: 116,689 £. Tolden beløb sig i 1837 til 7,720 £ og i 1847 til 16,371 £. I 1847 havde Colonien et Overskud af 20,653 £. —

Den 25de Kl. 3 F.M. fik Lodskud af 19 Favn ved Abroshos Skærene, blødt hvidt Sand og Coraller; Bygeveir. Kl. 2. 20 Min. F.M. dreiedes til udfor Naza og stal Fyr, men da Cy lindrene var rustede, kom vi ikke igang før Kl. 10 F.M. Gik ind i Havnen; ankrede paa 14 Favne Vand og dæmpede Fyrene. De engelske Orlogsskibe Tweed, Crescent og Paketten Seagull, der vare ankomne d. 24., laae her endnu, tilligemed den amerikanske Fregat Brandywine med Commodore Stoarers Stander. Salu terede det brasilianske Flag med 21 Skud og den amerikanske Stander med 11. Søndagen den 29de ved Daggrø bugseredes Orlogsskibet Tweed ind til Naza med en Maximums Fart af $5\frac{1}{2}$ Mil. Dreiede til under Den indtil Middag, vendte tilbage og ankrede igjen med Sukkertoppen i Syd og Paladset i N. t. S. Den 9de om E.M. ankom det engelske Orlogsskib Cleopatra fra Plymouth, hvorfra det var seilet den 14de Juni.

Fyret paa Cap Frio var lun maadeligt, men det roterende Fyr ved Naza var meget godt; desuden var der et Havnesyr ved St. Cruz. Handelen paa Rio er i stærk Tiltag og 48 pSt.

deraf er i Englændernes Hænder, men var den engelske Navigationslov ikke bleven affattet, vilde Fremmede have erholdt den største Handel. For at faae udbedret en Læk maatte Dampskibet gaae høit op i Havnen og derfor afgive sit Krud paa Fortet Vilganhon. Brasilianerne vare overmaade forekommende og hjalp saameget de kunde. Ved Punta d'Arca er der et stort Jernstøberi og et Skibsværft der bestyres af Englændere. En Herr Bowden forestaaer Vandfyldningen, der skeer med store Jernkasser paa 20 Tons og Leveeringen af Rødt har han tillige. En Herr Friere forestaaer Kulfyldningen der skeer meget hurtig og ved Hjælp af Negre, der i Kurve bære det ned til Værftet, hvor Skibet ligger.

Fra Plymouth til Rio er den korteste Afstand 4,930 Dvm.

Fra Plymouth til Madeira S. 27° B. tilbagelagt 1,184 Dvm.

— Madeira til St. Nicholas S. 23° B. . 1,038 —

— St. Nicholas til Portendic N. 63° D. 490 —

— Portendic til Cap Verd S. 11° B. . 230 —

— Cap Verd til Bijouga Skær S. 10° D. 195 —

— Bijouga Skær til Sierra Leona S. 48° D. 279 —

— Sierra Leona til Rio Janeiro S. 43° B. 2,580 —

Den hele Distance 5,996 Dvm.

For Seilene er der udløben en Distance af 5,318 Dvm.

For Damp „ — — — — 839 —

Den hele udløbne Distance 6,157 Dvm.

Seilene have været brugte i 937.75 Timer og Dampen i 195.75 Timer. Den største Fart for Seilene har været 11.2 Knob og for Dampen 6.4 Knob. Giennemsnitsfarten for Seilene 5.7 og for Dampen 5.25. Af Kul har der været brugt 49.25 Tons. Temperaturen i Maskinrummet har været 100° medens den paa Dækket var 80-83°.

Den 11te August Kl. 6 F.M. bugseredes det engelske Orlogsskib Cleopatra ud fra Rio Janeiro med en Maximums Fart af 4 Mile, men over Barren gik det, paa Grund af Dyrningen,

langsommere. Klokken 10 kastedes Bugseertouget løs og da vi ved Middag vare komne godt ud fra Land, sættes Seilene for en jevn Brise af D. N. O. og Propelleren lettedes op. Ved Solens Nedgang sættes Coursen efter det gode Haabs Forbjerg og vi stiftes fra Cleopatra.

I de første Dage var Veiret meget truende uden at det just blæste synderligt haardt, men den svære Sø forhindrede fra at sætte flere Seil og Skibet gik endda ganske taaleligt frem. Bramræerne toges tildæks tilligemed Bramstængerne. Den 30te føltes Virkningen af den omkring Cap sættende vestlige Strøm og for at komme derhen den 1ste toges Dampen tilhjælp. Den 31te da Binden loiede af og Strømmen løb med en 3 Miles Fart, saa at vi neppe kom frem, maatte vi igien tye til Dampen, og til Trods for den svære Sø fik vi Skruen paa Plads uden Vanskelighed. Den 1ste Klokken 9 F.M. naaede vi Taffelbjerget; Kl. 2½ E.M. gik vi indenom Skærene „Bellows“ og „Anvil“ og dreiede paa ½ Dvm. rundt om Cap. Dampede op til Simonsbugten med Stagsseilene til for en stiv Nordvest. Kl. 5 dreiede rundt om „Noahs Ark“, saluterede Contre-Admiral Reynolds Flag; ankrede paa 7 Favne Vand Kl. 5½ og fortoiede to Kabellængder fra Land med Fyrskeibet ved Roman Klippen i D. t. S. og Admiralsens Huus i N. V. t. V. Flagstibet „Southampton“, „Castor“, med Capitain Wyvill's Stander, „Geiser“, „Dee“ og Kuloplagsskeibet „Seringapatam“ vare de engelske Krigsskeibe der fandtes her.

Den korteste Afstand mellem Rio og Simonsbugten er 3,330 Qvartmiil.

Under Seil er udløben en Distance af	3,236	Qvartmiil
og under Damp	132	—

Den hele udløbne Distance bliver saaledes 3,368 Qvartmiil.

Seilene have været benyttede i 488 Timer og Dampen i 28 Timer. Den største Fart under Seil 11.6 Knob og under Damp 10 Knob. Giennemsnitsfarten under Seil 6.07 og for Dampen

4.7. Af Kul er forbrugt 14 Tons indbefattet Cleopatra's Bugsering.

Den korteste Afstand mellem Plymouth og Simonsbugten paa den Wei „Reynard“ har taget er saaledes 9,330 Qvartmiil.

„Reynard“ har udløbet en Distance af 9,525 Qvartmiil

For Seilene alene 8,554 —

For Damp og Seil 971 —

I 59 Dage og 9 Timer har Skibet været under Seil og i 7 Dage 2 Timer under Damp. Den største loggede Fart paa den hele Wei har været 11.6 Knob og for Damp og Seil 10. Giennemsnitsfarten under Seil 6.003 og for Damp 5.191. Hele Kulforbruget har været 63 Tons og Kulkasserne der ombord rumme 70 Tons.

Den 5te September Kl. 4½ F.M. forlodes Cap for Dampen med en stærk S. O.-Wind. Med Stagsseilene tilhjælp naaedes Hanglip Kl. 11 F.M.; Winden skagede om til S. V. og Struen lettedes op. Efter 24 Timers Forløb blev det Stille og da vi endnu vare paa Banken og havde en 50 til 60 Favne, morede Mandskabet sig med at fiske. Paa en Madding af frisk Kiød bed Fiskene hurtigt. — Dybgaaende agter 12 Fod 3 Tommer og Styr- lastigheden 1 Fod 4 Tommer. — Den 12te dreiede Winden sig med Solen fra S. S. V. til N. O. og om Aftenen den 14de dreiede den sig atter, indtil den blev en stadig Wind af S. S. V. Den 13de om Aftenen opdagedes en Seiler; vi fulgte den hele den 14de og 15de; det var en hollandsk Bark paa en 750 eller 800 Tons, et meget smukt Skib under en svær Seilsføring. Den maa have været meget velseilende, thi den holdt med os den 16de og vor udløbne Distance var dog om Middagen 271 Qvartmiil. Vi havde en svær Seilsføring hele denne Dag og den næste: rebede Mærseil og Underseil, Fokke- og Forestængestagsseil. Der var en svær Rulling fra lidt agtenfor tværs, men paa Grund af vor betydelige Fart toge vi intet Vand over; Skibet styrede meget let og Kortallierne vare paa til ydermere Sikkerhed. Om Morgen

den 21de gik Binden om til N. t. V. og tiltog gradeviis til en Storm; der mindstedes Seil, Fore-Mersseil flosrebedes, Fokken rebedes, i Store-Mersseil toges tre Neb, Gaffelseilene tilsattes og Skibet gled godt frem. Genad Aften saae Veiret truende ud og Søen var meget høi. Kl. 10 E.M. stod Barometret paa 29,8, ved Midnat paa 29,75 og Kl. 2 F.M. paa 29,68. Kl. 3 steg Barometret igien: Skibet fik en svær Byge af S. V. ind fra Væ, Gaffelseilene opgaves men skærede og for omtrent fem Minuter var Livet ombord ikke til at beskrive. Skibet havde 10.5 Miils Fart da Bygen kom, og dette hindrede rimeligviis Sakningen, der vilde have været overmaade farlig. Forestængstagsseil skæredes aldeles.

Den 28de fik vi fat i Sydosspassaten og den Strømsætning der altid følger med. Om Eftermiddagen den 1ste October habdes Samquem med den engelske Bark „Galdea“, 45 Dage fra Manilla og bestemt til Sydney. Passatbinden var meget østlig, trak sig til N. N. O. og stedstfor at komme til „Christmas“ Den, vare vi een Gang i Fare for at komme i Væ af „Keeling“ eller Cocos Øerne. Da vi nærmede os Landet tiltog Dynningen betydeligt og Skibet tog meget Vand over. Før Dag gry den 7de October saaes Land af Princes Den, men „Java Head“ var neppe synlig paa Grund af en Taage, der i Læthed ikke stod tilbage for hvad man i November Maaned træffer i den engelske Kanal. Ikke istand til at komme til Luvart af Carpenters Klipperne, holdtes af; med en svær Fart passeredes et farligt Neb, der strækker sig en 2 Qvartmiil tilføes, og derefter stodes ind ad Sunda Strædet i Væ af Princes Den. Kysterne her havde et smukt Udseende. Da vi om Middagen vare tværs af Anjeer Høed, habdes megen Samquem med de Indfødtte, der vare komne paa Siden med Sydfrugter. Efter at have forsynet os tilstrækkeligt og modtaget et Brev fra Chefen for „Meander“, Capitain Keppel, hvori anmodedes om at komme til Batavia, sattes Alt til hvad trække kunde. Disse Indfødtte ved Anjeer ere ikke saa høie i Væxt som Europæerne i Almindelighed, men velstabile og stærkt byggede; de vise i Strabadser megen Udholdenhed og taale over-

maade godt det varme Klimat, under hvilket vort Thermometer dog kun stod paa 84°. De have et klegtigt Ansigt og det lod til at de godt kunde slutte Kiebs.

Anjeer er kun en ubetydelig By, og et prægtigt Træ, hvor- over det hollandske Flag vaier, er her det eneste Mærkelige. En Skov af Cocostræer strækker sig ned til Stranden paa hver Side og Baglandet fremviser et overmaade smukt tropisk Landskab. Med Bæseil til paa begge Sider stode vi et godt Stykke op ad Strædet for Sydostpassaten, men der tog Landvinden fat, uden dog at være ledsaget af truende Lynild og Regn. Brisen døde snart bort og Dampen toges tilhjælp. Kort sagt, Kl. 11 E.M. var Dampen oppe og Coursen sattes mod Batavia. igiennem et meget indviklet Farvand. Ved Midnat saaes Pulo Baby, hvor man kan løbe klos iland; vi dreiede til ud for Maneater Ø indtil Daggry og vare da i Selskab med to hollandske Skibe, der laae tilankers her. Af Raarttet bleve vi hyppigt narrede og fandt ofte kun 5 Favne, hvor der var opgivet at være 11. Kl. 10 $\frac{1}{4}$ E.M. ankrede paa Batavia indre Rhed i 7 Favne.

Det engelske Krigsskib Meander skulde netop afseile, først til Port Gæstington for at ophæve den derbærende Koloni, derefter til Sydnehy, Sydhavet og Californien. Tillige var der en hollandsk Eskadre med Vice-Admiralsflag og dette blev saluteret. De hollandske Krigsskibes sædvanlige Ankerplads er udfor Onroost Øen, hvor Bærftet ligger, men for Tiden er det saa usundt at Skibene have været nødt til at forlade det; ja, en udbrudt Epidemie har endog tvunget de Indfødte til at flytte derfra. Antallet af de Syge paa Schospitalet, angrebne af Bataviafeber, har i en Rap- port af 9de til den Øverstcommanderende, været angivet til 205 Mand og 18 Officierer og Sygdommen var for de Fleste endog farlig.

Usundheden hidrører for Størstedelen fra de smudsige, stin- kende Græster, der giennemskæres Byen og kun ved en eneste Ka- nal føres ud i Havet henved 1 $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Landingsstedet.

Begge Bredder af denne Kanal ere sumpige og Dunsterne herfra og fra Grøfterne forpæste Luften om Natten. Ingen Europæer tør sove om Natten i Byen, og Kl. 4 om E.M. overlade alle Riidsmændene deres Boutiker til de Indfødte og sæge selv ben til deres Boliger, der ligge fra 2 til 8 Qvartmiil fra den gamle By. Først naar Solen om Morgenens har adspredt Nattens farlige Uddunstninger, vende de tilbage.

Ned Batavia er et Observatorium, og da man havde gjort os opmærksom paa at Tiden blev angiven ved en nedfaldende Kugle, fik vi vore Chronometre rettede. Længden er funden at være $106^{\circ} 52'$ Øst, og 5 Minuter før Middelmiddag i Batavia heises Kuglen op paa halv Mast; 2 Minuter før, heises den heelt for, og lige ved Middelmiddag lader man den falde ned. Naar Klokken i Greenwich er 6 efter Middeltid, lader man Kuglen falde engang endnu paa samme Maade.

Riidspriserne i Batavia selv vare altfor ublu. Fra et amerikansk Skib paa Rheden forskaffede vi os Jis. Efter Hollænderne have først de Engelske og derefter de Franske og Amerikanere den stærke Indførsel til og Udførsel fra Java og Madura.

Fra det gode Haabs Forbjerg til Anjeers Rhed har „Reynard“ været 32 Dage under Seil og 6 Timer under Damp; for Seilene er udløben en Distance af 5,423 Qvartmiil og for Dampen 25 Qvartmiil. Giennemsnitsfarten for Seilene har været 169.46 Qvartmiil om Dagen og for Dampen 7.06 Qvartmiil i Timen. Hele Tiden tilsees har været 99 Dage 16 Timer og tilankers 24 Dage 16 Timer. Afreisen fra Plymouth var den 5te Juni Kl. 3 E.M. og Ankomsten til Anjeers Rhed den 7de October om Middagen. Hele den udløbne Distance har været 14,973 Qvartmiil. Kulforbruget har været 65 Tons og den der forudløbne Distance har været 996 Qvartmiil. Da nu Reynards Kullæsse rumme 70 Tons og der ombord vel kunde have Plads til endnu 10 til 15 Tons, saa er det rimeligt at den altid vil kunne gaa fra England til Ostindien uden at fylde Kul.

Klokken 7 F.M. den 10de October sejledees Anker ved Batavia og for Dampen stodes bort; Kl. 11 passeredes de sydlige „Watchers“ paa en halv Mil nær og Tusindørne havde da netop i Sigte. Kl. 3½ passeredes den nordlige „Watcher“; Lodskud toges hver Time og der havde stadigt mellem 12 og 13 Favne. Den 11te Kl. 9 F.M. saaes Den Lucepara ved Indløbet til Banca-Strædet og et betydeligt Rev, der strakte sig langt ud derfra. For at undgaae dette Rev tilraaedes at staae over mod Sumatra Kysten, hvor Lodskuddene ere regelmæssige og Bunden bestaaer af blødt Mudder. Et engelsk Koffardistib „Mary Rae“, der havde været 104 Dage fra Liverpool, gik tilankers midt i Løbet, da den havde faaet Vinden forind og ikke rigtigt vidste hvor den var. Veiret var ganske stille og meget varmt; Temperaturen i Masttrummet var 120°. Kl. 3 F.M. saaes et Skib tilankers og da det senere fandtes at være Cleopatra, blev det taget paa Slæb Kl. 4 F.M. I Begyndelsen var Fremgangen kun ubetydelig paa Grund af Strømmen. Dennes Uregelmæssighed og den Mængde Drivtømmer der her flyder omkring og som ved at støde an mod Propelleren kan forvolde denne megen Skade, forarsager at Seilsadsen i dette Stræde er meget ubehagelig, især om Natten. Kl. 8 F.M. sprang en Brise op fra S. V.; „Cleopatra“ kastedes los og indtil Kl. 5½ E.M. brugtes Seilene. Cleopatra toges paa Slæb igjen indtil Midnat, Skruen sejledees op og Seilene satte. Hele den 13de fulgtes vi ad og Symon's Fregat var os lidt overlegen i denne Seilsads i det smule Bunde. Ved Solens Nedgang blev det Stille og Fregatten toges igjen paa Slæb og Natten igiennem gjordes 4.5 Miles Fart. Ved Daggry saaes Bintang Hvi og fandtes en nordlig Strømsætning; passerede det farlige Rev søndenfor Den Pedro Branco Kl. 6 E.M. og satte Cours mod Singapore. Ved Midnat ankredes paa denne Rhed i 3½ Favne. „Amazonen“ var samme E.M. ankommen fra China og Capitain Troubridge var udnævnt til Oberstcommanderende i Strædet.

Ved Daggry den 15de October modtoges Ordre at gaae til Hongkong og paa Veien søge Labuan for at fylde Kul. Den 17de October Aften vare vi færdige ved Seringapatam med at fylde Kul og indtage Proviant og Vand. Den 20de lettedes og med Læseil til om Styrbord stodes bort fra Rheden; Cleopatra var seilet $\frac{1}{2}$ Time før os og skulde samme Wei. Kl. 4 E.M. havde vi nær slødt paa Pedro Branco Skæret, fordi den haarde Strøm havde sat os N. D. efter med en 4 Miles Fart. Med alle Læseilene til dreiede vi til Winden, stagvendte og kom nordenom Skæret. Den 21de blev det Stille og da Strømmen lod til at sætte os ober mod Macapas Den, ankrede paa 26 Favne. Maalte Strømmen og fandt den sætte mod D. S. D. med $1\frac{1}{2}$ Miils Fart. Kl. 6 E.M. vare vi igien let og fortsatte Veien for Damp, i stille Veir. Kl. 11 E.M. passeredes Cleopatra. Den 22de Kl. 7 $\frac{1}{2}$ E.M. lettedes Propelleren, seilede til Kl. 6 F.M., da det blev stille og brugte saa Skruen igien. Seiladsen er meget farlig, holdt Loddet gaaende bestandigt og fik Bund af 7 Favne paa et Rev, der ikke var nedlagt i de nyeste hollandske Kaart. Erfarede senere, at vi havde passeret meget nær ved et farligt Rev.

Den 23de om E.M. stodes ind mod Cap Datu for rebede Mærseil og Føl i et stærkt Bygeveir. Ved Solens Nedgang blev det stille og søgte da for Dampen en Ankerplads udfor Santabong Flodmunding, hvor vi ankom ved Midnat. Ved Daggry naaede vi ind ober Barren, uagtet en svær Taage og havde ikke mindre end $3\frac{1}{2}$ Favne. Kl. 7, 40 Min. F.M. kom vi ind paa denne Borneo Flod og fandt der det herligste Landskab. Kysten om Bagbord var hjergfuld medens den om Styrbord kun var af ringe Høide, men bedækket med uigiennemtrængelige Skove. Rajahens Hovedstad Sarawak ligger 24 Dvm. inde ad denne Flod, men gaaer man ad Floden Maratabas er der kun 17 Qvartmiil dertil; dog er den Wei snevrere og derfor vanskeligere. Disse to Floder støde sammen, kaldes da Sarawak og have en betydelig Brede. 1 Dvm. nedenfor Byen er der en Barre, hvor Skibet Samarang nær var forliift. Paa hver Side deraf er et Løb og igiennem det

Styrbords søgte vi op, saa tæt ved Land, at Trærne paa Flodbredde netop gik fri af vor Reising. Kl. 11 $\frac{1}{2}$ F.M. anfredes ud for Rajahens Residens.

Om Eftermiddagen salutedes Rajahens Flag med 21 Skud, der besvaredes med samme Antal fra Fortet, en Træbygning med 6 Kanoner. Fortet ligger meget lavt og derfor overmaade godt til at skyde langs ned af Floden. — Derefter besaaes Byen, en Samling af Træ- og Straabytter der udbrede sig paa begge Flodbredder. Negnveiret om Eftermiddagen forhindrede os i at see Byen rigtig, men man kunde dog iagttage de Fremskridt, Civilisationen havde bewirket. To Englændere figurerede som Øvrighedspersoner, og de Indfødte vise dem overmaade megen Agtelse. Gudstjenesten er engelsk og Kirken er Byens smukkeste Prydelse. Den engelske Præstes Bolig er meget smuk og har tjent som et foreløbigt Kapel. Hans Kone, en europæisk Dame, har overtaget Skoleunderviisningen. — Derefter besaaes Rajahens Antimoniums Magaziner og Smeltehuse, hvilke sidste rigtignok for Øieblikket ere uden Virksomhed. Om Eftermiddagen spiste alle Officiererne, der for Tjenesten kunde undværes, til Middag hos Rajahen. Da Desferten bragtes paa Bordet, kom de indfødte Prindsen ind, trykkede Rajahens Haand, satte sig paa Hug tæt op til Væggen og iagttog der den dybeste Tausked. Imidlertid gik Vinen omkring ved Bordet, Samtalen fortsattes og der lagdes ikke videre Mærke til disse Gæster. De Sproverhørdinger, som Rajahen, understøttet af Fartøier fra „Nemesis“ og „Albatross“, nylig havde overvunden, kom derpaa ind for første Gang og vare reiste til Saratval for at underkaste sig. De havde et godt Udseende, men intet Spor til det vilde Liv, de havde ført, kunde opdages i deres Ansigter. De havde Alle deres Sabler paa, og man maatte rigtignok tilskrive den moralske Magt en betydelig Overlegenhed, naar et Duzin ubevæbnede Englændere, saaledes kunde lade sig omringe af en Flok bevæbnede Mænd hvis Løfte om Forbedring vist kun vil holdes saalænge de ikke finde nogen gunstig Leilighed til at optage deres forrige Liv.

Den næste Morgen blev Skibet besøgt af disse Mennesker, hvis Nysgierlighed rigeligen møttedes ved de mange Nyheder de her forefandt. Kl. 7, da Skibet stevnede Floden, kom det til at fløde med Hælen paa en Klippe paa den venstre Bred af Floden, der her kun er 300 Alen bred. Kl. 9 F.M. sagde vi Farvel til Sarawak og med Rods ombord søgte vi ned ad Floden giennem det andet Løb ved Samarang Nebet og havde der kun 2½ Favn. Ved Sammenløbet med Floden Moratabas fik vi kun 2 Favne, men da Bunden bestod af blødt Mudder gled Skibet godt igiennem. Ved Foreningen af Floderne Duop og Moratabas, bliver Floden meget bredere og har Vand nok til en Tredækker. Her forlod Rodsen os, og derfra ud til Søen tiltager Floden i Brede indtil den bliver 1½ Qvartmiil bred og Landskabet er der pragtfuldt. Ved Hjælp af Ebben havde vi en 10 Miles Fart over Grunden og før Middag vare vi i Flodmundingen. Kl. 2 E.M. fik vi en jevn Brise, lettede Skruen og satte Coursen mod Labuan. Ud af Flodvandet fyldtes Riedlerne og tillige nogle Jernvandskasser til at badske Mandskabets Løi i.

Imod Forbentning holdt den gode Vind sig, dog var den i Styrke meget uregelmæssig. Uagtet Kaartet omkring Borneo er meget unøjagtigt, holdt vi dog langs Landet. Om Natten havde vi svære Regnbyger af meget truende Udseende og ved Midnat den 28de bleve vi i en saadan Byge nødte til at lade Ankeret falde, da vi vare nær ved Land og neppe istand til at see en Skibslængde fra os. Den 29de Kl. 1 E.M. løb vi ind i Victoriahavn paa Labuan og mødte udenfor det engelske Krigsskib „*Nemesis*“, Commander Wallage, der skulde til Sarawak og Singapore. Victoriacolonien er endnu i sin Barndom, og Beliggenheden er saa slet valgt, at Stedets Usundhed vil foraarsage at hele Kolonien maa flyttes. Handelen er ubetydelig og Bygningerne smaa. Efter et Besøg hos Gouverneuren lagde jeg Skibet over til den modsatte Side af Øen ved Kuloplagsstedet og traf der det ostindiske Compagnies Dampfskib *Semiramis*, Capitain Daniel, der ogsaa fyldte Kul her. Kullene ere meget gode, have et smukt Udseende

og Rugen har en lys Farve. I 9 Timer fik vi ved Capitain Daniels Hjælp 21 Tons Kul ombord.

Den 30te Kl. 6 E.M. dampede vi bort fra Ankerpladsen, fik en jevn Brise, lettede Skruen og benyttede Seilene og satte Coursen B. for Mongoloon. Kysten er her ikke saa fuld af Skær som senden for Labuan og Lodskudene ere mere regelmæssige, med Undtagelse af udfør Barrow Pynt, hvor Lodskudene ere ujevne. Med Pynten netop i Sigte fra Dækket, omtrent 15 Qvartmiil borte og syrende N. O. t. O. $\frac{1}{2}$ O., havde vi 31, 17, 7, 10 og 15 Favne, idet 17 og 7 fulgte i to Rast lige ovenpaa hinanden; Grunden var haard. Tilværelsen af de smaa Der »de fem Kamerater« betvivles meget, thi uagtet vi skulde være gaaet dem meget nær, kunde der dog Intet opdages til dem. Da jeg ventede Stille i Palawan Lobet, havde jeg taget 10 Tons Kul mere end Kulskasjerne kunde rumme og dette var meget heldigt, thi norden for Balabac blev det Stille og uagtet vi saaledes brugte Dampen i 24 Timer for at komme giennem denne farlige Seilads, vil vor Kulbeholdning ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet være complet.

Den 5te November tværs af Buxon's sydligste Pynt, udholdt vi en stær Storm med Torden, Lynild og Regn, der varede næsten i 12 Timer. Vaade i Varighed og Styrke var det den stærreste Storm jeg nogensinde har været i. Lynilden spillede rundt om Mastetopperne og Aflederne af Kobbertraad var vor eneste Trøst. Under Stormen faldt Thermometret meget. Torsdagen den 8de November faldt Barometret og en tiltagende Dyrning var Forløber for en Brise der snart blev til en Storm. Alle Maaseil vare nylig flistede, men ikke Klyveren og denne flisrede ogsaa snart. Om Eftermiddagen lagdes Ankerne paa Nehlingen; forinden var en af Bougportene flaaet ind af Sæen. Solen gik meget daarligt ned og Skibet var under flosrebet Store-Mersseil, rebet Fok, Forestængestagseil og Alben. Buxons Nærhed var ikke behagelig, og uagtet Byen Manilla vel havde i Sæ, kunde jeg dog ikke holde derind fordi Veiret var saa tykt. Hele Fredagen

tiltog baade Storm og Sør og ved Solens Nedgang toges Bramstængerne tildækk. Stormen var da paa sit Høieste, efter Kl. 5 faldt Barometret ikke mere og ved Midnat lod Beirret til at bedage sig. Skibet vendtes nord over, kom til at stævne Søen og maatte derfor sætte Alt til, hvad trække kunde, for at gjøre Bei og Skibet tog desuagtet intet Vand over agtenfor Forlugen, skienkt Søen var bjerghoi. Om Aftenen passerede vi et Skib, der lignede en Hvalfanger, under Klossrebet Store-Mersseil og rebet Fok, styrende Cours med os. Det brøede af; optog Bram-Næerne, og satte Seilene. Vinden holdt sig i det samme Hjørne.

Den 11te Kl. 2 E.M. gik Vinden gennem Nord til N. O. og Nordostpassaten naaede os saaledes. Den 13de blæste det haardt og Skibet førte Mersseil med 1 Reb, rebde Underseil og undertiden et Store Bramseil. Den 14de November saaes Chinas Kyst for første Gang. Ved Daggrø saaes Lemas = Øerne, men først Kl. 4 E.M. naaede vi, efter et haardt Kryds, at komme til Lubart af den nordligste. Strømmen satte os i 24 Timer næsten 30 Qvartmiil sydefter.

Landet omkring Hongkong er ikke meget indbydende og dets nøgne Klipper give det Lighed med den irske Kyst ved Bantry-Bugten. Vandet deromkring er meget righoldigt paa Fisk og utallige Chinesiske Fartøier der beskæftige sig med Fangsten, frembyde, uagtet deres rensformige Reising, et interessant Syn, idetmindste i Begyndelsen. Kl. 7½ E.M. ankrede i Chiagtchu Bugten paa Hongkongøen, og den næste Morgen, efter et haardt Kryds gennem det snevre Løb forbi den „grønne Ø“, naaedes Victoria Havn.

Cleopatra ankom om Eftermiddagen; havde havt det samme daarlige Beir som vi og kun været nogle faa Qvartmiil fra os. Her laae de engelske Krigsskibe Hastings, Columbine og Medea, og Pilot kom fra Anjeer og ankrede 1 Time efter os. Den 28de October var Admiral Collier død og Commodore Plumridge blev foreløbig Øverstcommanderende. Reisingen blev nu overhalet og

udbedret, Skibet maledes og provianteredes paany. Den 30te erholdtes Ordre fra Capitain Massie at gaae med Skibet til Amoy for at tage Skibet „Pilots“ Station og den 3die December var Skibet seilklart. Den 5te lettedes og seilede ud, men kom uklar af Krigsskibet „Alligator“; fik det Opstaarnde om Styrbord knust og maatte ankre igien. Den 11te Kl. 10 F.M. stod vi ud af Lymoon Løbet med en god Vind og med Ebber og hurtig kom vi derigennem. — Ved Seilads paa denne Kyst er Kundskab til Stromsætningen overmaade vigtig, men Optegnelser derom eksistere ikke og om Eftermiddagen, da vi ankrede, vare vi satte $1\frac{1}{2}$ Miil i Bæ i Bagten. Kl. 11 E.M. lettedes igien, men paa Grund af den stærke N. O.-Monsun og den svære Strøm, vare vi om Morgenens kun komne lidt til Luvart, holdt derfor langs med Kysten og ankrede hver Aften. Hele Eftermiddagen den 12te arbejdede vi os gienem den snævre Kanal mellem Den Dooniang og Fastlandet, vestenfor Bias Bugten. Ankrede da det blev mørkt under Klippegen, men fik ikke megen No, fordi vi hele Natten vare omgibne af flere Krigsjunker, hvor der uafbrudt sloges paa Tromme og Kanonlaasene bleve aftrukne. Da denne Gyn hyppig allarmeres af Sprøbere, havde vi Kanonerne ladte med dobbelt Skarp og holdt skarpt Udkig hele Natten.

Ved Daggry lettedes igien og da det blev næsten Stille henad Middag, sattes Dampen op. Passerede udenom nogle mærkelige Klipper kaldet „Støtterne“ og ankrede for Mørke udfor Honghai-Bugten, der efter Ordre skulde opmaales. Ved Daggry den 14. sendtes Masteren ind for at undersøge Indløbet og da han kom tilbage med Underretning om tilstrækkelig Dybde, sattes Dampen op og uagtet Taagen knap tillod at see een Skibslængde forefter, gik vi langsomt ind ad Bugten. Ved Lyden af Brændingen mod Land hjalp vi os over den yderste Barre, Masteren roede foranfor med et Fartoi og Skibet gled langsomt bagefter. Desuagtet kom Skibet to Gange til at støde paa ved den inderste Barre, men strax efter havde 7 Favne og Coursen fortsattes. Derpaa havde

regelmæssige Lodstød; passerede mellem to chinesiske Forter. Land-
skabet var overmaade smukt.

Fra det Inderste af Bugten gaae to Kanaler høiere op og af disse valgtes den bredeste. Et Fartoi havde paa hver Boug for at tage Lodstød og førte os mellem to mærkelige Klipper og til en By kaldet „Samchou“, hvor det imidlertid grundede op og vi bleve nødte til at vende om. En stor Mængde Mennesker vare forsamlede paa Strandbredden. Udenfor Kanalen ankrede og nogle Indfødte, der overtaltes til at komme ombord, fortalte at der her ingen Sørøvere fandtes, at Indbyggerne vare fredelige og levede af Fiskeri.

Efter Middag lettedes; stød op ad den anden Kanal, vendte da det grundede op og ankrede ved den inderste Barre, lidt nedenfor Forterne. Den anden By, vi i den første Kanal havde seet, kaldtes „Taichou“. Den inderste Barre undersøgtes nu næiere; fik kun et lidet tilfredsstillende Resultat og uagtet Floden satte stærkt indad, lettede vi derfor og stode ud. Slæbte os ud over den inderste Barre og stødte to Gange paa den yderste, saa at vi med megen Tilfredshed saae os klar af denne Bugt, der var saa vanskelig at beseile. Havde saaledes brugt 7 Tons Kul til denne Expedition; lod Ilden under Riedlerne brænde ud medens Mand-
skabet var ved Aftensmaaltid, lettede derpaa Skruen op og naaede den 15de om Aftenen til Hieichin Bugte, hvor vi gik tilankers. Kystens Udseende er her ligesaa godt som ved Hongkong og vedbliver saaledes lige til Amoy. Nu og da i en eller anden Dal sees en enestaaende Bygning, hvor der undertiden er et Træ ved, men dette udgjør ogsaa den eneste Forandring paa denne øde Kyst. Paa Østsiden af denne Bugt ligger Byen Chino, et stort Fiskerleie, at dømme efter de mange Fartøier der her fandtes. Disse vare mindre end de ved Hongkong, og havde kun en Besætning af 3 Mand og en Dreng. Om Eftermiddagen den 16de ankrede i Mørke paa samme Tid vi havde Møie med at klare et Fiskerfartoi fra os og ved Daggry opdagedes at vi laa paa et meget farligt Sted og at kun Fartøiet havde forhindret os fra at komme til at ligge endnu værre.

Kl. 6½ E.M. den 18de ankrede for Natten i Haiman-Bugten. Den næste Morgen dampede vi videre og stoppede Kl. 1 E.M. udfor Opiums Depotet i Namao-Strædet, hvor to Skibe laae for Anker. Capitainerne, to intelligente Mænd, kom ombord og vare meget omhyggelige for at give al mulig Underretning om Sørsøerskibene der sværmede omkring her paa denne Kyst.

Opiumshandelen fortjener nogle faa Bemærkninger. Den har sin Oprindelse fra Chinefernes Lyst til at nyde denne Vare, og ihvorvel man altid bebrejder de Handlende Omsætningen med denne Artikel, saa er denne Dadel dog vel overdreben og den fortjener vist neppe mere Bebrejdelse end Handelen med Brændevin, Krud ic., der idetmindste ødelægger ligesaa mange Mennesker. Vilde Englænderne opgive denne Handel, saa vilde nok en anden mindre samvittighedsfuld Nation optage den og Chineferne vilde komme til at lide ligesaa meget. Desuden vilde dette bevirke at al Handel mellem England og China vilde standses. I 1845 sattes saaledes Værdien af Indførselen til China til lidt over 37 Millioner Pjastre hvoraf Opiumshandelen sattes til 23 Millioner og er næsten liig Udførselen af Thee fra China. Velseilende Skonnerter, førte af dygtige Mænd, bringe Opium til forskellige Steder langs Kysten hvor Depotskibe ere henlagte og siden afhænde det. Disse ere vel beredte til at modstaae Angreb, have altid Entrenetterne oppe og Kanonerne ladte. Foruden Englænderne deeltage ogsaa Amerikanerne i denne Handel.

Kl. 2 E.M. forlodes Namao; passerede mange Fiskerbøier; traf paa et Koffardiskib, der nogle Dage før os havde forladt Hongkong for at gaae til Amoy. Ankrede for Natten i Chauan Bugten og lettede Skruen op. Lettede ved Daggry og naaede inden Aften til Tongsung, en prægtig Havn med en god Ankerplads til en heel Flaade for alle Binde. Byen er omgivet med Mure og et Fartøi kom ud derfra med Proviant. Den 21de om Aftenen naaedes „Nede Bugt“ og den næste Dags Eftermiddag kom vi ved Dampens Hjælp ind ad Amoy Flodens sydlige Løb og ankrede

med den nordlige Pynt af Amoy i D. t. N. og den østlige Pynt af Kulauseu i S. D. $\frac{1}{2}$ S. Vil man her fylde Vand maa man søge det paa Den Kulauseu.

(Fortsættes.)

Law of Storms.

(Naut. Mag. Juni, 1852.)

Den nuværende Gouverneur for Malta, Oberst W. Reid, har meddeelt i et Brev, at Førerne af de Maltesiske Handelsflåde have besluttet at ville undersøge Lovene for Stormene, og det er utvivlsomt at man derved i nogle faa Aar, ved Hjælp af Konsulerne i Middelhavets forskiellige Havne, vil erfare Stormenes Natur i dette Hav. Han underretter tillige om, at den Storm i Middelhavet, som den 1ste Februar 1852 tilføjede flere engelske Linieskibe megen Skade, kom fra Afrika og at Centret gik østenfor Tripolis og tæt forbi Bengazi i Coursen D. N. D. Medens Vinden paa Malta var nordlig, var den sydlig ovenfor Candia, østlig over Grækenland og vestlig i Egypten. Det er udenfor al Tvivl, ytres i Naut. Mag., at Stormene i Middelhavet følge de samme Love som paa de andre Steder af Jorden.

Amerikanerne og Theorien for Bølgelinien.

(The Mechanics Magazine, Juli 1852.)

Mr. Griffiths, Forfatter til et Amerikanst Værk om Skibsbygning, ytrer i et Brev til Scientific American om Bølgelinie-Theorien.

I de sidste 40 Aar har der i de forenede Stater ikke været

indsført Forbedringer ved Skibsbygningskunsten uden efter Diemaal og efter Mod eller, og hvor nær man end kan være kommen Theorien for Bølgelinien i Henseende til Stibenes Figur, saa har det uden Undtagelse dog kun været ved Stign og har ikke haft sin Grund i mathematisk Undersøgelse. Ja, Theorien for Bølgelinien ansees i dette Land for et System, der kun tildeels er udviklet, idet den blotte Bestemmelse af en Vandlinies Form ikke betegner et Skibs Figur, og udover dette har man aldrig erfaret at nogen Løb eller Negel har været antaget, endog af den første Fremstiller Mr. Russel selv. Hule Bølgelinier paa hver Ende af Modellen have i 30 Aar været antagne i dette Land, og jeg eier 30 til 40 Aars gamle Tegninger af franske Skibe, hvorefter der er bleven bygget, hvilke vise en meget huul Vandlinie baade for og agter og havde de haft en større Længde, kunde de have rivaliseret med vore nærværende Clippers. Lige indtil nu har dette været den store Hemmelighed i det store Held som de Franske i deres Søkrigshistorie have haft over de Engelse i Henseende til velseilende Skibe. Yachten *America**) er kun en Tilnærmelse til Mr. Russels Theori, og dersom der i Bestemmelsen af dens Figur er løst et Problem, saa er det af Amerikansk og ikke af Engelsk Oprindelse. Skibsbyggeren har imidlertid ikke kiendt Mr. Russels Theori da Modellen blev gjort, og undersøger man dennes Særegenheder nøiere, vil man ogsaa finde at den ikke stemmer med den af Mr. Russell fremsatte Theori.

*) *Cfr. d. Tdft. 6te Bd. Pag. 286 og foran, Pag. 202.*

Barbarisk Grusomhed af Chinesere og Malayer.

Den engelske Bark Victory var fragtet til at bringe 352 Chinesere til Callao og seilede med dem fra Cumingmoon den 6te December 1851. Den havde en Ladning af Stykgods, men nogen stor Værdi var der ikke i den. Den 10de mellem Kloffen 2 og 3 om Eftermiddagen foer Chineserne ind i Kabyten og bemægtigede sig de derværende Baaben. Nogle gik op paa Ruffet og lagde Haand paa Capitainen, William Mullens, og da en Matros kom til for at hjælpe ham, blev denne dræbt og kastet overbord. Capitainen gik tilveirs paa Krydstoppen og fulgtes af en Chineser med en Huggert; Capitainen lod sig glide ned ad Stærgebardunerne og da han kom paa Dækket blev han dræbt af Chineserne, der overfaldt ham med Huggert og Jernbolte og kastede hans Legeme overbord. Forude paa Skibet dræbtes paa samme Tid Anden Styrmand og Koffen. Første Styrmand Wagg var oppe paa Fore-Mærse-Naa for at see ud efter Land; kaldtes ned saasnart Capitainen var dræbt og beordredes at styre Skibet ind mod Land da han ellers vilde blive dræbt. Han styrede mod Kamboja Pynt, hvor nogle af Chineserne gik iland, men de kom tilbage igjen da Stedet fandtes ubeboet. De forsøgte at krydse op til Cochinchina, men kunde ikke naae derhen og holdt af mod Pulo Ubi, hvor Skibet ankrede. Efter at have besøgt forstieilige Steder i Bugten ved Siam, forlode de Skibet og medtog en betydelig Deel af Ladningen. De toge mange Forholdsregler for ikke at blive opdagede, brændte alle Papirerne og rev Bladene ud af Logbogen. Styrmanden Wagg kan ikke angive nogen Grund til denne Opstand; de bleve ikke slet behandlede og havde kun faaet 1 Piafter hver i Forstkud. Den 27de Januar 1852 kom Skibet ind til Singapore.

Skibet Herald, Lawson, fra Shanghae til Leith, blev den 31te October 1851 boret isænk af dens Manilla-Besætning, om-

trent udfor Kysten af Java, efterat Capitainen, 2 Styrmand og 2 Matroser vare dræbte og Capitainens Kone lod man gaae ned med Skibet. Af Forhørerne fremgaaer, at Besætningen, saa Dage efterat have forladt Shanghae, var bleven sat paa almindelig Skibs-Rançon. Dette mishagede Manilla-Folkene; de bleve gienstridige, gik fire Gange før Skibet kom til Anjeer agterud for at forlange mere, men deres Begiæring affløges. Ombord var der Capitain Dawson med Kone, 2 Styrmand, 1 Lømmemand, 1 Hovmester, 1 Kof, 12 Manilla-Matroser, 1 portugisist Matros og 1 Manilla-Dreng. Manilla-Matroserne fortalte Portugiseren at de havde ifinde at dræbe alle Europæere ombord, og denne søgte at afholde dem fra at bruge voldsomme Midler, idet han tilbød sig at tage Europæerne af Dage ved Gift som han vilde sætte til Sukkeret, der skulde bruges til Kaffe. Baade Capitainen og hans Kone bleve en kort Tid angrebne deraf. Portugiseren fandt imidlertid Beilighed til at underrette Capitainen om hvad der gik for sig og denne beordrede derfor Styrmanden at mønstre Mandflabet hver Aften og tage deres Knive fra dem. Capitainen og Styrmanden gik fra den Tid af altid bevæbnede, og omtrent 25 Dage efter naaede de Anjeer. Den 22de October kom de dertil, men ankrede ikke, eftersom de havde Vand og Proviant nok indtil de kom til St. Helena eller Cap. Den 25de Kl. 1 Formiddag hørte Portugiseren at der blev kaldt paa ham, og da han kom op, fortalte Manilla-Matroserne ham, at de havde tilstrækkelig Vand og Proviant selv, fordi Capitainen og Styrmandene nu vare himlede. Han maatte hjælpe med at klare Rabyten hvor Capitainen, Styrmandene og Lømmemanden laae og vare dræbte; Capitainens Kone var der ogsaa i den yderste Fortvivelse. Paa de døde Legemer fastgjordes Bægte og derefter kastedes de overbord. Overstyrmanden var endnu ikke ganske død da han kastedes overbord. Derpaa tog Kanoneren, en Mand fra Manilla, Commandoen og fik sig to Styrmand mellem de Andre. Ser Dage efter sloges den portugisiske Hovmester ihjel med en Dre. Der gjordes Tilberedelser til at boie Skibet isænk, og Capitainens Kone bad Kanoneren om at maatte komme iland med,

men det affloges. Hun bad da om at der maatte gives hende et Rundhøst, for at hun derpaa kunde flyde bort fra Skibet, men ogsaa dette nægtedes. Omtrent Kl. 10 E.M. forlodes Skibet i Fartøjerne og det sank saa hurtigt at fort efter kun Topperne vare til at see. Capitainens Kone skal være bleven indeluffet i Kabyten, før Skibet forlodes. Fartøjerne naaede Java omtrent Kl. 6 den næste Morgen, paa et Sted der heed Silangkang, hvor Følene bleve grebne og førte til Batavia. Den portugisiste Køl og Drengen ere førte med for at vidne mod deres Kamerater.

Japan og dets Omgivelser.

(United Service Magazine, August, 1852.)

S disse Tider hvor Frihandelsprincippet er herskende, bliver det altid et Særsyn, at et Land lukker sine Havne for Verdenshandelen og ikke alene forbyder Fremmede Adgang, men endog nægter sine egne Indbyggere at vende tiibage til deres Fædreland, naar de have været saa ubeldige at blive forslaaede til andre Lande. Det kan vel ikke være nogen Tvivl underkastet at det maa staae et enkelt Menneffe frit for at isolere sig fra Verden saa længe ham behager, man vil ikke forhindre det, man vil knap lægge Mærke dertil. Man anseer ham for en besynderlig Character og hans Naboer føre deres sædvanlige Levemaade uden at tage Notice af ham. Men naar et heelt Land med et Fladeindhold af henved 100,000 eng. Kvadratomiles og en Befolkning af omtrent 30 Millioner, haardnakket holder fast ved en saadan Isolering, saa er det meget tvivlsomt om Saadant kan tillades. Uagtet Japan nu ligger ligeoverfor de forenede Nord-americaanske Stater, med en meget stor Kyststrækning og aarlig passeres af flere Hundrede Hvalfangerskibe, saa har det dog hidtil fulgt et saadant Isoleringssystem. Endog i Nødstilfælde afflaaer det at yde den ringeste Hjælp og strander der paa Kysten et værdifuldt Skib,

bliver Mandskabet grebet, piint og plyndret; ja, det er endog gaaet saa vidt at man har ført dem omkring i Buur til Advarsel for Andre mod at forsøge at lande paa denne Kyst.*)

I Henseende til Fremstridt i Civilisation danner dette Land et besynderligt Særsyn, og hvor længe en saadan Tilstand vil tillades, afhænger af hvad Udfald den Amerikanske Expedition vil faae, som nu udrustes for at gjøre et Forsøg paa at bringe Japaneserne til Fornuft. 120 Americaniske Hvalfangere have i det sidste Aar opholdt sig ved Sandwichsøerne, uagtet det var en fjern Station for dem, og det blot fordi de ikke vovede at anløbe de nærmere og mere bekvemtliggende Japanesiske Havne.

Derne ere af vulkansk Oprindelse, danne en ikke ubetydelig Deel af den Linie der strækker sig fra Kamschatka til det Malayiske Archipelag og ligge mellem 30 og 40° N. Br. Klimatet er meget foranderligt og Naturen har begunstiget Landet meget, men Indbyggerne ere meget bestemte paa at ingen Fremmed skal nyde de Fordele, som de selv ere i Besiddelse af; om Handel med Fremmede er der ikke Spørgsmaal. De tillade ikke noget Samkvem med deres Naboer og den chinesiske Keisers Trudsel har ikke kunnet tvinge dem til at opgive denne Tilbageholdenhed. De tillade kun en eneste Nation i hele Verden at anløbe deres Land og denne Tilladelse er dog meget indskrænket. Denne Tilladelse gjælder kun for to holandske Skibe om Aaret og det endog paa saa nedværdigende Betingelser at det er mærkeligt at en europæisk Nation har villet nedlade sig dertil.

Lang Tid tilbage var Handelen der ligesaa fri som i hvilket som helst andet Land; Isoleringen er en Følge af nogle Portugisiske Jesuiters Opsørsel, i Slutningen af det 16de eller Begyndelsen af det 17de Aarhundrede. England handlede dengang ogsaa med Japan; men alle senere Forsøg paa at oprette nye Handelsforhold have været forgiebes. Da Havnen Firando for-

*) Se. d. Edfr. 2det Bind Pag. 212, Noten.

lødes, hengik der næsten et halvt Aarhundrede inden nyt Forsøg foretoges og først efter Carl den Andens Thronbestigelse udrustedes der af det Ostindiske Compagni et Skib til at gjøre et Forsøg igien; men det blev forgiæves. Hundrede Aar efter stete der et andet Forsøg med et Skib, ført af en Capitain Broughton; denne modtoges mere giæstfrit og hans Beretning var saa gunstig at der strax fra Ostindien sendtes et andet Skib med en meget rig Ladning derhen; men Føreren fik Befaling til at forlade Landet inden 24 Timer. Da der senere udbrød Krig mellem England og Holland sendtes en engelsk Fregat til en af de japanesiske Havne, en ubetydelig Conflict opstod og to Hollændere, der vare gaaede ombord i Fregatten tilligemed Japaneserne, bleve holdte tilbage som Gidsler. Gouverneuren blev rasende, vilde med 300 Fartøier stifte Fregatten i Brand og da den seilede fra ham, dræbte han sig selv af Fortvivelse.

Da Den Java faldt i de Engelskes Hænder, antoges det, at Handelsforbindelserne med Japan vilde blive gunstigere; men det blev ikke Tilfældet. Da derimod Hvalfangsten tiltog, førte dette til et Sammenstød mellem Japan og de forenede Nord-Amerikanske Stater, og det staaer nu tilbage at oppebie Udfaldet. Jo mere imidlertid Handelen mellem Hongkong og Californien tiltager, desto mere taler der for at Japan vil blive udreven af sin Isolering. Tillige vil den sidste Krig mellem England og China have været en Paamindelse for Japaneserne om at være forsigtige. Da Capitain E. Belcher besøgte Japan i 1845, blev han strax omgivet af en Mængde Fartøier, hvoraf eet lagde paa Siden af hans Skib og overrakte ham et Brev med Forholdsregler, hvorefter han maatte ankre ved Indløbet til Havnen, indtil Autoriteterne havde været ombord. Disse viste sig meget høflige imod ham og fortalte, at de allerede i 1843 havde faaet Underretning af Hollænderne om at han vilde komme derhen. De vilde imidlertid paa ingen Maade tillade nogen Landing, men forsynede dog Skibet med alle de Artikler der forlangtes, medens dog Høiderne omkring Ankerpladsen besattes

med Skyts. Nord-Amerikanernes første Forsøg paa at aabne Handelsforbindelser med Japan, skete for 6 Aar siden, og et Linieskib paa 90 Kanoner tilligemed en Fregat ankrede i Jeddo-Bugten. Skibene bleve strax omringede af Fartsier med en 400 betvæbnede Indfødte; de søgte at hindre alt Samkvem med Skibene, men da dette strandede, trak de sig tilbage. Det tillodes Ingen at gaae iland og paa Forespørgsel erholdtes det Svar, at Japan ikke vilde staae i Handelsforbindelser med noget andet Land end Holland. Den amerikanske Chef lettede derfor Anker og consoyeredes ud af Bugten af de armerede Fartsier. For nogle Aar siden da nogle amerikanske Matroser vare forliste der paa Kysten, sendtes et Skib derhen for at hente dem; men ikke saasnart var det ankommen til Jeddobugten, før Høiderne deromkring beplantedes med Skyts. Skibet fortsatte sin Cours indtil et Fartoi med en Tolk gav det Anvisning paa en Ankerplads. Nogle Indfødte kom da ombord, men bleve afviste fordi de ikke kom paa Embedsvegne. Derefter ankom en Mandarin, og efter nogle Underhandlinger erholdtes et tilfredsstillende Resultat.

Kun ved voldsomme Midler vil det lykkes at faae Japaneserne fra at fortsætte dette Isoleringssystem. De Nettigheder, som Hollænderne have, ere kjøbte ved krybende Underdanighed, og deres Repræsentant har bogstavelig maattet krybe hen, imellem Præsenterne paa den ene Side og Keiseren paa den anden, og efterat han der i denne Stilling havde bukket for Keiseren, maatte han krybe tilbage som en Krebs, uden at møde et Ord.

Naar man, efter at Jernbanen paa Tungen ved Suez har forbundet Middelhavet med det indiske Hav og Jernbanen paa Panama-Tungen har forenet det stille med det atlantiske Hav, kan rejse over hele Jordens Overflade med Damp, saa vil det neppe være muligt for hine Lande at fortsætte deres Isolering. Ja, Europas og Americas Civilisation vil komme dem nærmere og nærmere og de ville ikke kunne tilbageholde Strømmen, især naar de overbevises om at det er til deres egen Fordeel. Flere Tusinde Chinesere ere vandrede over til Californien, høre til dette Lands dygtigste Colo-

nister, og Efterretningen om deres Held, vil ikke være uden Indsigt paa Japaneserne. Til deres militaire Hjælpekilder habes ikke meget Kiendskab, men da de altid have levet i Fred, ville de rimeligviis være et let Bytte for det første Angreb.

Landet bestaaer af 3 Øer, regieres af 3 Fyrster, Nipon, Kemsjow og Sikof, er et klippesfuldt Land med mange Bugter langt ind i Landet og omgivet af en Mængde Smaarer. Klimatet er vel sundt, men dog meget forskielligt fra de andre Lande paa samme Brede. I Hovedstaden Jeddo, beliggende paa 36° N. Br., er der hyppigt baade Frost og Snee. Denne Forskiel i Klimatet maa tilskrives en ganske local Aarsag, idet nemlig Øerne ere adskilte ved et meget bredt Stræde fra Asiens Østkyst, og denne bestaaer af udstrakte øde Strækninger med Bjerge og Indsøer, hvorfra der komme kolde Vindstrømninger som medføre en Taaage der ofte kan vare i flere Dage. Der er her ofte en Kulde af 15° N. Imedens der i Europa, i Lande paa samme Bredegrad, hersker den smukkeste Sommer, falder Regnen ned i Strømme i Japan, Horizonten er dækket af mørke Skyer, heftige Storme herske og der hviler en stadig Taaage over Øerne.

I Henseende til Japanesernes Oprindelse hersker der det Sagn at en vis Keiser sendte 300 Ynglinge og Jomfruer ud for at opsøge en Art der skulde gjøre Menneskene udsdelige; men de syntes saa godt om disse Øer, at de forbleve der. Et andet endnu mere besynderligt Sagn fortæller, at Jorden, i den fjerneste Oldtid var heelt bedækket med Vand, indtil Skaberens befalede sin ældste Søn at fremkalde og befolke den. Denne tog, ifølge Sagnet, en lang Stang for at maale Dybden og fandt at der var grundest paa det Sted hvor Japan nu ligger. Han stræbte Jorden op fra Bund og frembragte Den Nippon, hvilken han strax frugtbargjorde. Han delte sig i to Bæsnere, et mandligt og et qvindeligt for at befolke Landet. Skaberens andre Børn gjorde det samme, men havde ikke de samme Fuldkommenheder som den ældste Søn, hvorfor ogsaa alle andre Lande kom til at staa tilbage for Japan. Hvor-

ledes nu end Japanesernes Oprindelse er, saa er det dog udenfor al Tvivl at de nedstamme fra samme Race som Eurilerne; thi deres Sprog er næsten eens og deres Sagn identiske. De afflaae med Foragt alt Fælledsskab med Chineseerne og hade dem meget; ja vilde de betegne en Skelm eller Bedrager, da kalde de ham for en rigtig Chineseer. Mange Japanesiske Familiers chinesiske Oprindelse tilskrives de mange Fanger fra de tidligere Krige med China. De prale gierne med at de vilde have kunnet erobre hele China, hvis de havde ønsket at udvide deres Lands Territorium. Chineseerne behandle dem derimod med den dybeste Agtelse og vise dem megen Opmærksomhed naar de komme til dem i Handelsforetagender. Japaneserne ansee sig, ifølge deres Sagn, for langt bedre end alle andre Nationer, foragte fremmede Sæder og de have altid seet at det har ført Uheld med sig, naar de have antaget noget Fremmed.

Den Japanesiske Religion nedstammer fra Ostindien, men da den udgør saa mange Sekter, kan den neppe siges at være Brahminisk. De troe paa Sjælens Uldødelighed, opreise Templer for deres Helgene og bede til dem; Nogle dyrke Himmellegerne og betragte Solen, Maanen og Stjernerne som ligesaa mange forskellige Guddomme. Andre helde stærkt til Confucius's Lære og vise den overmaade megen Ærbødighed. Som Nation betragtet ere de ikke alene bigote, men tillige overtroiske; de troe paa Hexeri og bære mod Sygdomme en Amulet, der bestaaer i en Menneskefigur med overmaade rigt Haar, en stor Mund, uhyre Tænder, grumme Dine, et Sværd i hver Haand, med et Dragehoved og en Djevle-Hale. Ræven betragtes som Lucifer. Næsten hvert Bjerg er hellet en Guddom, og naar den Reisende kommer der forbi, maa han fremsige en Bøn; men for ikke at fremkalde Ophold har man paa hvert saadant Sted opreist en Pæl med en Jerntable, paa hvilken er skrevet en Bøn, og man behøver nu blot at dreie denne Table rundt for at opfylde sin Pligt. Klokkeringning kalder Folk til Templerne, og udenfor disse er hensat Steen- eller Metal-Bænkener for at Folk der kunne vadske sig inden de gaae

ind. Lys holdes bestandigt brændende foran Helgenbillederne og disse udfyldes med Baand og kunstige Blomster. I Henseende til Religionen er Regjeringen meget tolerant og Enhver har Lov til at bekiende sig til hvad Sælt ham lyster og til at forandre sin Tro saa ofte han vil; dog maa der ikke gøres Proselyter. Geistligheden er inddeelt i forskellige Klasser med et Overhoved, og skulde en Enkelt af Standen forsee sig, stryges han ud af de Geistliges Tal og straffes efter Loven. Ofte har man seet en Præst blive hængt for Tyveri.

Japaneserne holde vel Klostre, men de føre ikke der noget strengt Klosterliv, og nyde denne Verdens Goder, eftersom de ikke ansee det sikkert at træffe disse Goder i den anden Verden. Det er tilladt alle Geistlige at gifte sig.

Fra tidlig Tid var der een Konge der førte baade geistligt og verdsligt Herredømme, han var baade Konge og Pave; men et Hundrede Aar før Christus deeldes denne Magt i to Dele. Der er saaledes nu baade et geistligt og et verdsligt Overhoved; den første omgives med megen Pragt og boer i Miako, den anden i Jeddo. Desuden er der en Hæd af Prindsesser der have deres Besiddelser som Lehn og danne et Slags Indskrænkning af Kongens Magt. Kongen har vel det ydre Skin af en uindskrænket Myndighed, men er egentlig omgiben af et organiseret Spionsystem, der hindrer ham i at regiere uindskrænket.

Det geistlige Overhoved eller Kin = Mey er Hovedet for den gamle Japanesiske Religion; han besætter ikke alene alle geistlige Embeder, men giver ogsaa de øverste verdslige Embedsmænd den geistlige Titel „Kami“, der holdes høit i Ære. Han er usynlig for Alle, med Undtagelse af sine egne Huusfolk og Officiererne der sendes ham fra det verdslige Overhoved. Een Gang om Aaret, ved en stor Fæst, spadserer han paa et Galleri og Enhver kan da see hans Fødder. Han bærer Silkelæder der ere forfærdigede ved Jomfruhænder. Ethvert af hans Maaltider bringes ham i nye Kar, der strax efter sønderslaaes; dette gøres, fordi ingen Anden er værdig til at spise af de samme Kar efter ham, og skulde

Nogen spise deraf enten med Villie eller af en Feiltagelse, giælder det hans Liv.

Japaneserne ere inddeelte i otte forskiellige Klasser: Prindser, Adelige, Præster, Soldater, Riismænd, Haandværkere, Bønder og Slaver. Prindsernes Værdighed er arvelig, gaaer fra Fader til Søn, og der skeer kun Afvigelse deraf, naar flettede Egenstaber gjøre Sønnen udstillet til Standen. Der høre mange Privilegier til denne Rang og de strække sig til de mindste Smaaomstændigheder. Et Sadelklæde af Bæver- eller Pantherkind er en Udmærkelse for Prindserne. De fornemste Stats-Embeder ere alle beklædte med Adelige og i Tilfælde af Krig tages Generalerne og de fornemste Officierer af denne Klasse; ingen Klasse tillægges større Vigtighed end Soldatens. Bønderne og endog Riismændene tiltale dem med „min Herre“; hele Befolkningen paa disse Øer har militaire Tilbøieligheder. Enhver Japaneser af nogen Betydning er nødt til at have nogen Kiendskab til Krigskunsten og da Soldater- saavel som Adelsstanden er arvelig, danner hiin Stand en særegen og udmærket Klasse; høi Alder ansees ikke at forringe Soldatens Dygtighed. Soldaten maa tjene, indtil Sønnen er 15 Aar gammel, da han saa kan komme i hans Sted. Tjenesten har mange Forrettigheder, Sønnen er god, Klædedragten pragtfuld og Placonerne betydelige. Vaabnet bestaaer af en Sabel og en Dolk og det at blive afflediget ansees for den største Straf der kan overgaae Nogen.

Endrer der bliver Soldat maa aflægge Sed til Keiseren og undertegne den med sit eget Blod. Den militaire Magt bestaaer af Artilleri, Infanterie og Kavalleri, og det sidste er pragtfuldt klædt og har smukke Heste. Kanonerne ere af Kobber, tykke i Forhold til Calibren og Nødvendigheden af at affrue Druen for at lade gjør, at Betjeningen bliver langsom. Kanonerne have ikke megen Vægt og de sværeste ere 18- og 24-pundigere af Hollandsk Fabrikation. Krudet fabrikere de selv. Infanteriet er bevæbnet med Pile, Piler og Gæbærer, hvis Løb ere af samme Metal som

Kanonerne. Kolberne ere smaa, Laafen affyres med Lunte og i at benytte dette Vaaben staae de langt tilbage, imedens de i Brugen af Piler og Pile vise overmaade megen Færdighed.

Den menige Soldats daglige Dragt bestaaer i en Kjole der bæres over deres Klæder og som for dem der giøre Tjeneste hos Keiserens Person ere forsynede med Broderi. Stads-Uniformen er saa pragtfuld at de enkelte Rejsende have antaget Menige for Officierer af meget høi Rang. Den bestaaer af hvide, korte og vide Beenklæder, en kort, med Guld og Sølv broderet Kappel og et Harnisk paa Brystet, Hatte af lakeret Metal med en Visir for Ansigtet. Uagtet Soldaterne ere saa godt forsynede, er den militaire Magt paa disse Der dog ikke beregnet paa Krig. De faae deres Løn i Riis som de sælge; de have ingen fast ansatte Officierer. De fornemste Officierer udnævnes af Keiseren, de andre af Prindserne, ligesom i Rusland. — Som Ingeniører have de ikke megen Erfaring og deres Batterier og Fæstninger ere slet konstruerede og Søbatterierne ved de fornemste Havne ere kun beplantede med Kanoner af ringe Caliber. De havde tidligere en Flaade, hvis Skibe vel kunde rumme mange Soldater, men som ikke kunde manøvreres med, idet en eneste Mast med et uhyre stort Seil udgjorde hele Rigningen. Denne Flaade eksisterer nu ikke længer, og det er endog forbudt Koffardskibe at være armerede; dog kunne Japaneserne med Lethed forskaffe sig Krigsskibe, thi Bygningstrømmer findes der i Mængde og Havnene ere gode. Indbyggerne ere i Besiddelse af en hurtig Fattervne og have Lethed ved at lære. Matroserne ville derfor let blive tillærte; men med deres nuhavende Fartøier hører der meget Mod til at gaae til søs, thi dersom de drives bort fra Kysten i en Storm, vil Noret og Masten strax knække og Fartøiet bliver da en Boldt for Søl og Vind. De herskende Vinde blæse enten ud fra Kysten eller parallel med den og de japanesiske Søfolk kunne derfor kun vente at omkomme paa Søen eller strande paa en fremmed Kyst, naar de med deres Fartøier ere drevne fra Land. Da ingen Fremmede tilstedes Udgang have de megen Ban-

skelighed med at komme iland i Japan naar de have forliist paa en fremmed Kyst. Japanesiske Skibe ere strandede paa Kamschatka, Kurilerne, og mange ere vistnok omkomne tilførs. Det er dog vidunderligt at see den Færdighed, hvormed Japaneserne styre deres store Fartøier giennem en voldsom Brænding og i de sværeste Strømninger ved Flodmundingerne, naar Virkningerne af Ebber og Floden ere størst.

Omendstiaandt Regjeringen vel ikke kan siges at være tyrannisk, ere Lovene dog meget strenge. Tortur anvendes for at nøde til Bekendelse og legemlige Straffe anvendes for de ringeste Forseelser. En Russer, der i længere Tid holdtes fangen i Landet, fortæller, hvorlunde han førtes ind i en stor Sal eller snarere Lade, hvor Dommerne holdt Ret og sadde om et langt Bord paa en ophøiet Plads. For den anden Ende af Bygningen var der en Række Pæle, og medens Russeren udsurgtes, førtes en Japaneser ind med bundne Hænder. En af Dommerne fremsagde nogle Ord, og den lange vide Dragt, der var Fangens eneste Klædningsstykke, blev da taget op og viklet omkring Hovedet for at skjule hans Ansigt og dæmpe hans Skrig. Hænderne og Fødderne bandtes da til en af Pælene og han blev pidstet voldsomt. Da Russeren blev ført bort inden Japaneserens Straf var fuldendt, vidste han ikke hvor betydelig denne havde været, men da Manden senere kom tilbage til Fængslet var hans Ryg i Pjalter og Læggerne gik ifærd med at gnide Spyt i Saarene. Et Slags Tortur bestaaer i at Forbryderen lægger sig paa sine Knæ paa en stump Sabel eller Jernstang hvorefter ifølge Torturens Grad hænges flere og flere Vægte paa ham.

Et Fruentimmer gifter sig her sjældent før i sit 15de Aar, og Brylluppet er uadskilleligt fra en Mængde smaa Ceremonier, hvoriblandt det at Brudens Tænder sværtes med en uafflidelig Farve er noget af det Betynderligste. Man behøver altsaa blot at see et Fruentimmer paa Munden for at vide om hun har været gift eller ikke. Ethvert Drengébarns Fødsel betegnes ved at plante et Træ, og naar dette har naaet sin fulde Høide er Manden

giftsfærdig, og til Brylluppet laves der da af dette Træ forskielligt Huusgeraad til de Nygifte. Japaneserne ere meget skinsyge og holde et skarpt Udfig efter deres Koner; ja, Adelen, og de Rige tillade sjelden deres Koner at gaae ud, og intet Mandfolk, med Undtagelse af de nærmeste Slægtninge, maa besøge dem. Konerne af den simplere Klasse maae gaae ud, uden at være tilslørede og i det Hele ere Japaneserne dog neppe saa skinsyge som de fleste andre asiatiske Nationer.

Bygningerne ere simple, for Størstedelen opførte af Træ, med en Grundvoild af Steen, fordi Jordstiaelvene ikke tillade at de bygges heelt af Steen. Husene ere af let Construction, med kun een Etage og Skillevæggene til at tage bort, saa at der kan laves eet Værelse ud af det Hele. Meublerne ere meget saa; paa Gulvet ligger en Matte og Ilden brænder i et Kulbæcken. Væggene ere decorerede med kouleurt og Guld-Papir og de ere behængte med Waaben af forskielligt Slags, Kar af Porcelain og forskiellige Curiositeter. Foruden ved Størrelsen ere de Fornemmes Huse kiendelige fra de Fattiges ved at de have store Haver og Gaarde udenom. Byerne ere ikke smukt byggede, thi Gaderne ere snævre og Husene pakkede tæt sammen.

Beboerne af hver Gade vælge deres Politi for at holde over Fred og Orden; ved Hjørnerne og paa Torvene ere opført Bagthuse, hvori Sprøiter opbevares. Brandfolkene exerceres ofte, holdes bestandigt i Beredskab og i Hovedstaden ere der ikke færre end 40,000, der ere inddeelte i Regimenter betegnede med et Bogstav. Naar det er mørkt tillades ingen Lygter, og Ingen maa endog gaae paa Gaden med Lanterne.

Japanesernes Klædedragt er besynderlig, ligner en løs Kjole uden Krave, og Ermerne der ere meget vide, række netop nedensfor Albuen. Sædvanligviis bæres fem eller sex af disse Kjoler, den ene over den anden og fastholdes om Livet ved et Belte. De lavere Klasser have Klædedragten af Hør eller Bomuld, mens de Rige bære Klæder af Silke. Findes et Værelse for

varmt, trækkes en Overtjole af og hænges over Ryggen; Sinned bruges ikke. Japaneserinderne have undertiden over tyve Kjoler paa, bære et Bælte og have dem gierne af finere Stof end Mændene. Kjolerne ere meget vide, af mange forskellige Farver, men de Belklædte have dem gierne sorte. Fodbelædningen bestaaer af Saaler af Straa eller tyndt Træ og ere fastbundne med Straastrimler, der skille Tæerne fra hinanden; Reiseskoene ere af samme Slags, kun lidt stærkere. Hatte og Handsker bruges ikke og kun naar det regner stærkt dækkes Hovedet med en Visfe, der ellers altid bæres i et Bælte, tilligemed Skrivematerialier og forskellige Sorter Medicin. Føden bestaaer for Størstedelen af Riis, Frugt, Fisk og Urter af forskelligt Slags. Riis spises ikke meget, da nogle Selter ikke tør røre det, medens andre dog gierne spise Haarer, Daadyr og andet Vildt. De ere i det Hele meget afholdende og deres eneste Luxus bestaaer i mange Tjenere og mange Bogne. De bruge ogsaa at ride, men ansee det ikke for passende selv at holde Tømmen og lade derfor Hesten føre af en Tjener. I et Optog førtes saaledes Gouverneurens Hest af 4 Tjenere; Hestens Hale var opstuds i et Silkenet, Sadelen var prægtig og Stigbøjlerne vare smaa lakerede Træklasser. Gouverneuren holdt med begge Hænder i Sadelknappen og foran ham marscherede en Række Soldater med to Sergeanter, der bestandig raabte „Varsto“, uagtet Ingen var i Veien. Bagefter kom Skjoldbærerne, der tillige bare alle Emblemene paa Gouverneurens Værdighed nedpakkede i Kasser, fordi han selv reiste incognito.

De Buur, hvori de føre Fangerne omkring, ere omtrent 6 Skridt lange, 5 Skridt brede og 10 Fod høje, ere forsynede med Nærbærk, hvorigennem Føden rækkes ind, og de visiteres hver halve Time af en Opsynsmand, for at Fangen ikke skal falde i Sovn.

Dagen inddeles i 12 Timer, hvorefter 6 fra Solen staaer op til den gaaer ned og 6 i den anden Tid, hvisaarsag Timerne ikke altid ere lige lange den ene Tid af Naret som den anden. Tiden udmaales ved en Stang, hvis øverste Ende er malet og giennem-

boret og paa hvis Sider der er Huller med bestemte Mellemrum ind til Boringen. Boringen fyldes med en Krudsfats der brænder meget langsomt, og ved Hjælp af Sidehullerne angives da Dagens Timer i 6 Maaneder, medens i de øvrige 6 Maaneder den samme Inddeling angiver Nattens Timer. Japaneserne bestemme een enkelt Time og bore et Sidehul med et Søm, fylde Renden med Krudsfatsen, antænde denne ved Middag og maale saaledes Tiden. Stangen holdes i en Kasse der hensættes paa et tørt Sted, men Veirforandringerne have dog altid megen Indflydelse paa dette Slags Tidsmaalere. Dagen begynder ved Midnat og Kloffen slaaer da 9 Slag med 3 Slag isforveien; 1 Time efter Midnat slaaer den 8 Slag, den næste Time 7 Slag, ved Solens Opgang 6, derpaa 5 og 4 og ved Middag igjen 9 Slag. Slagene aftage da igjen for hver Time; ved Solens Nedgang slaaes 6 Slag og ved Midnat begynder Dagen igjen. Timerne slaaes paa følgende Maade: først eet Slag, halvandet Minut efter et andet og strax efter et tredie; halvanden Minut efter Slaget begynder Timen og Slagene følge paa hinanden med 15 Sekunders Mellemrum, undtagen de to sidste, der komme hurtigere ovenpaa hinanden.

Japaneserne holde meget af dramatiske Forestillinger: i de fornemste Stæder er der flere Theatre og de blive som oftest godt besøgte. Theatrene ere af en særegen Construction, have en stor tom Plads i Centret uden Bænke, med Scenen i den ene Ende paa en ophøiet Platfond og to Rader Bænke langs Murene, istedetfor Loger; Orchester holde de slet ikke.

De have en stor Passion for smukke og udpyntede Lystfartsøier: disse ere af Cedertæ med to Dæk, hvoraf det første er lavt, det andet indbefatter Kabytter med store Vinduer. Flagene ere rigt broderede, med mange Emblemer. De beseile ikke alene Indsøer og Kanaler, men vove sig undertiden ogsaa ud i aaben Sø.

Japaneserens Character er maadeholden, tarvelig og ærlig; at være beruset ansees for noget af det meest vanærende, og

hvorel det kan synes at kaste nogen Skugge paa dem at de ere bestemte paa at vedligeholde deres Isoleringssystem, saa maa man dog erindre alle de frygtelige Udskielser, der under Christendommens Kappe ere begaaede af de enes Europæere, hvormed de ere komne i Berøring og det mod fredelige og godmodige Folk. Man kan derfor maastee neppe forundre sig over at de ere bestemte paa at fjerne fra deres Kyster alle de Fremmede, som, efter den gjorte Erfaring, kun have fortræddiget dem i deres No og forstyrret deres Regjerings fredelige Charakter.

I Henseende til Folkeoplysningen ere disse Øboere langt fremme, thi Enhver kan læse og skrive og Alle ere bekendte med Landets Love der ere indskrevne paa Tavler paa alle offentlige Steder i Byerne og i Landsbyerne. De ere meget dygtige i Agerdyrning og Forfærdigelsen af Silke-Manufactur og Porcelain; derimod have de ikke meget Kiendskab til andre Lande, maastee for ikke at blive misfornøiede med deres eget. De europæiske Landes nyere Historie er noget bekendt og Regjeringen erholder Efterretning fra Hollænderne og Chineseerne om de Begivenheder der forefalde i Europa. Rusernes Colonier i Amerika og de Engelskes Magt i Indien forholder dem megen Uro. Uagtet man har gjort sig megen Umage for at forsikre dem om Rusernes fredelige Hensigter, saa frygte de dem dog meget, fordi et af deres Sagn fortæller at der engang i Tiden vil komme et Folk fra Norden som vil erobre Japan.

Deres Sprog er meget besynderligt og synes at have samme Oprindelse som Chineseernes. Alphabetet bestaaer af 48 Bogstaver hvoraf mange dog ere hele Stavelser; de skrive med perpendicularaire Linier og deres Bogstaver ere ikke meget regelmæssige. Uagtet Bogstaverne ofte betegne hele Ord, maae de dog ofte sættes om, og forenes med et andet eller med Partikler. Principet for Sprogformen ligner Chineseernes, og Bogstaverne betegne Ideer ved deres Figur, hvilke maae kiendes inden man kan udtale Ordene. Grammatiken er ikke vanskelig, da Substantiverne og Verberne kun undergaae faa Forandringer. Declinationerne dannes ved at sæie Par-

tikler til. Verberne forandres ikke efter Person, Tal eller Modus, men kun efter Tiderne, hvoraf de have tre. Præpositionerne følge de Substantiver de styre, og Conjunctionerne de Sætninger som de forbinde. De personlige Pronominer ere i de fleste Sprog Genstabsord, men her ere de ofte meget lange. Den største Vanskelighed ved at lære Sproget bestaaer i det store Antal Ord. Mange Ting have to Navne, hvoraf man bruger det ene naar man taler til Fornemme og det andet naar man taler til Bønder eller i daglig Tale.

Deres Høflighedsbeviser grændse til det Latterlige; deres sædvanlige Hilsen bestaaer i at bøje et Knæ, og vilde de bevise mere Høflighed bøje de hele Legemet til Jorden. Mod Personer af Rang bøje de Knæet, indtil de kunne berøre Jorden med Fingrene. Personer af Stand tistales med „Ai! Lampe Sama” som betyder „Min Herre, Sampe”. Eigemænd hyde de velkommen ved at bøje et Knæ, bukke og sige: „Ai, Koniddschi”. Velgjørenhed kiende de ikke ligesaa lidt som alle andre asiatiske Nationer.

Den foran Pag. 424 omtalte nordamerikanske Expedition, der var bestemt at afgaae den 1ste Decbr. d. A., under Commodore Parrys Commando skulde bestaae af 13 Skibe med 330 Canoner og circa 4000 Mands Besætning.

Efterretninger for Søfarende.

Bake opført paa den sydlige Ende af Ven Sylt.

I de sidste Dage af forrige Maaned er en Bake opført under $54^{\circ} 45'$ N. Br. og $8^{\circ} 17'$ Længde øst fra Greenwich paa den sydlige Ende af Ven Sylt, Hørnumodde kaldet.

Baken har en cirkelformig Opsats med Front imod V. S. V., er 101 Fod over Havets Overflade og tjener til Riending af den eensformige Dynestækning fra Røthe Kliff til Hørnumodde, samt til Advarsel for de fra Hørnumodde i sydvestlig Retning vidt udløbende farlige Grunde.

I Foden af denne Bake vil for Strandingstilfælde blive indrettet et Trækstuur, hvori vil forefindes Sovebræder og fyldte Brøds og Vandbeholdere.

Marineministeriet, den 2den Decbr. 1852.

Træbaker ved Indseilingen af Listerdyb.

Paa Lyst, Nordenden af Ven Sylt, paa $55^{\circ} 3'$ N. Br., $8^{\circ} 26'$ Længde øst fra Greenwich, er, til Veiledning for Indseilingen af Listerdyb, opført 2 Træbaker, den vestligste paa Ostindiefarerhuset 64 Fod høi med kugleformig Opsats, den østligste 4250 Alen østligere paa Albuodde, 99 Fod høi over daglig Lav-Bandsstand med firkantet Opsats.

Fra hver af disse Baker vil i Begyndelsen af denne Maaned for første Gang blive viist et Panternefyr med Sideralapparat, hvis Lyshvidde er 2—3 Mil.

Disse Fyr ville blive holdt brændende til samme Tider som Monarkiets øvrige Fyr, nemlig fra en halv Time efter Solens Nedgang til dens Opgang.

Bed at holde disse 2 Bakefyr overet i omtrent D. S. D. $\frac{1}{4}$ S. paa Compasset, føres man over det dybeste af Barren for Hovedindløbet til Lyst Rhed med 15 Fod ved dagligt Lavvande.

Naar Dybden indenfor Barren tiltager til 6—7 Favn, maa man, for at undgaae Soltvand, ei længer beholde Fyrene overreet, men styre østligere Lobet ind efter Raartet.

Man faaer Bafesyrene bedst i Sigte, søgende dem nordfra.

Saa vel de tvende ældre vestlige Baler paa Vist, som de tvende Baler paa Roms ere nedlagte.

Nærmere Bekjendtgjørelse vil blive udfærdiget, saasnart Bafesyrene ere tændte. *)

Marineministeriet, den 2den Decbr. 1852.

Vink for Skibbrudne paa Jyllands Vestkyst.

Da det har gientaget sig, at Skibbrudne, paa Grund af Mørket, ikke have fattet Brugen af den dem til Communication med Landet ved Hjælp af Projectiler tilkastede Line, naar saadant er skeet om Natten, saa bringes herved til de Søfarendes Kundskab, at saafremt den Ulykke skulde tilstøde dem, at indstrande paa den jydsk Vestkyst og ingen Communication paa anden Maade kan komme i Stand med Skibet til Mandslabets Redning, vil der blive tilkastet dem en 9-Garns Line ved Hjælp af et Rakettasterapparat. Naar de Skibbrudne hale denne Line til sig, vil der medfølge en $3\frac{1}{2}$ Tom. Tross, ved hvis Lamp er fastgjort en Blok, hvori er Bugten af en smækker Line. Begge Lampe af denne Line slaae faste paa Redningsstolen, der med sin Roue kan bandre paa den $3\frac{1}{4}$ Tom. Tross. Trossen fastgøres ombord paa Skibet, og nu kan Stolen ved Hjælp af den smække Line, som farer i Blokken, der er fast paa Trossen ombord, hales ud og ind paa Trossen, og saaledes er Communication til de Skibbrudnes Redning tilvejebragt.

Lembig, den 14de Novbr. 1852.

C. B. Claudi,

conf. Inspecteur for Redningsvæsenet
paa Jyllands Vestkyst.

*) Efter Bekjendtgjørelse af 10de Decbr. d. A. ere disse Fyr første Gang blevne tændte Natten mellem den 4de og 5te f. M.

Roterende Fyr paa Den Dragonera udfor Vestenden af Majorca.

Den 20de Marts d. N. er tændt et roterende Fyr paa det midterste Fjæld af Dragonera Den udfor Vestenden af Majorca. Taarnet staaer paa $39^{\circ} 37' 50''$ N. Br. og $2^{\circ} 20'$ S. Lgd. Grw., viser i alle Retninger et klart Fyr 1 Gang hvert andet Minut, er 1180 Fod over Havsladen og kan godt sees i en Afstand af 18 Miles.

(Naut. Mag. Mai 1852.)

Fast Fyr paa "St. Felipe Point" ved Port Mahon paa Minorca.

Paa Ruinerne af Castellet San Felipe paa den vestlige Side af Indløbet til Port Mahon er der tændt et fast Fyr. Taarnet staaer paa $39^{\circ} 50' 28''$ N. Br. og $4^{\circ} 22' 48''$ S. Lgd. Grw. er 137 Yards fra den yderste Punt af St. Felipe, hvorfra et Reb strækker sig en $\frac{2}{3}$ Kabellængde.

Fyret er 74 Fod over Havsladen, kan derfor sees fra Dækket af et Skib i en Afstand af 13 Miles, i alle Retninger undtagen der hvor det er skjult af Landet.

(Naut. Mag. Mai 1852.)

Skær i Havbugten ved Kertsch.

Det sorte Havs Administrations hydrographiske Section offentliggjør under 30te August d. N., at ved Opmaalingen af Østkysten af Havbugten ved Kertsch er, imellem Punterne Tusla og Panagia, opdaget to under Havsladen liggende Skær, som hidtil ikke have været angivne paa noget Kaart. En sort Boie er derefter bleven udlagt paa Stedet.

Begge disse Skær ligge ved den tamanske Kyst $1\frac{1}{2}$ Mil fra Cap Panagia, det første Skær i N. B. $87^{\circ} 30'$, det andet i N. B. $83^{\circ} 20'$. Fra taklynster Fyrtaarn ligge de $6\frac{1}{2}$ Mil, det første i N. D. $69^{\circ} 45'$, det andet i N. D. $69^{\circ} 15'$ retvisende.

Over det første 10 Favn lange og 4 Favn brede Skær findes 6 Fod Vand. Det ligger i Linie med Jemtskirbjerg overet med Høien paa Cap Tusla og den sydligste af de 5 Høie paa Tanagerkysten overet med Skraaningen af Yschorne Myß (Det sorte Kap). Over det andet 8 Favn lange og 5 Favn brede Skær findes kun 3 Fod Vand. Det ligger i Linie med det andet synlige Skær ved Cap Panagia overet med Toppen af den sydligste Skraaning af Cap Rischla.

Roterende Fyr paa Sydenden af Barbados.

Først i Mai 1852 er dette Fyr bleven tændt. Fundamentet af Taarnet er 55 Fod over Havet og 200 Yards derfra; det staaer paa $13^{\circ} 2' 45''$ N. Br. og $59^{\circ} 33' 30''$ V. Lgd. Grw. Taarnet selv er 90 Fod høit og er malet med afvekslende røde og hvide Striber paa $7\frac{1}{2}$ Fods Brede.

Fyret er saaledes 145 Fod over Havsladen og roterer 1 Gang hvert Minut. Efter en Formørkelse paa 14 Secunder viser det sig igien, tiltager gradeviis i 24 Secunder til dets største Klarhed og er da igien i 24 Secunder formørket.

Fra Fyret habes Seawell Pynt i N. D. t. D. $\frac{1}{2}$ D. og Needham Pynt i N. N. V. $\frac{1}{4}$ V.; mellem de modsatte Compassreger er Fyret ikke synligt, men ellers kan det sees i alle Retninger fra Dækket af et Skib indenfor en 18 Miles.

Skibe, der nærme sig Den østerfra, maae ikke seile for langt vesteri nordensfor $12^{\circ} 55'$ N. Br., og saasnart man seer Fyret, maa man søge at faae det i Vest, derfra styre V. t. S. og ikke komme det nærmere end 2 Miles. Kommer man N. D.-fra, vil man ikke kunne faae Fyret at see, før man faaer det vestensfor S. V. t. V., da det er skjult af det høie Land, der danner Seawell Pynt; og holdes det i Sigte vel fri af denne Pynt, saa vil det føre fri af „the Cobblers“, en Gruppe af farlige Rev, der strække sig nogle Miles østenfor Den. De Esfarende tilraades at holde sig langt fra dem, paa Grund af den stærke vestlige Strøm-

sætning. Har man faaet Fyret i N. D., kan man sætte Coursen mod Needham Pynt; men driver man op i Carlisle Bugten, maa man holde sig fra denne Pynt $\frac{1}{2}$ Dv. Miil.

(Naut. Mag. Mai 1852.)

Point Pinos (Californien).

Efter officiel Meddelelse fra Coast-Survey-Office, Februar 1852, er Positionen af Point Pinos, ved Monterey (Californien) $120^{\circ} 54' 00''$.₃₀ B. Lgd. og $36^{\circ} 37' 59''$.₉ N. Br.

(Naut. Mag. April 1852.)

Syr paa Carysfort Rev (Bugten ved Florida).

Efter Meddelelse fra Office of the Carysfort-Reef-Lighthouse af Februar d. A. skulde et Fyr, den 10de Marts, tændes i den nylig opførte Bygning paa Carysfort Rev. Fyret vilde blive 106 Fod ober Havet og være synligt i klart Veir fra et 12 Fod høit Dæk i en Afstand af 18 Dvartmiil. Østerfra kan man gaae Fyret $\frac{1}{4}$ Dvartmiil nær.

(Naut. Mag. April 1852.)

Syrtaarn paa Ponta da Italaia (Para).

Efter Bekendtgørelse af den brasilianske Regiering er et Fyrtaarn bleven opført paa Ponta da Italaia i Salinas i Provindsen Para som skulde tændes medio Febr. d. A.

Fyrtaarnets Sted er under 34° S. Br., $33^{\circ} 32'$ B. Lgd. Ferro. Fyret vil kunne sees i 17 Dvartmiils Afstand. I 120 Secunder vises klart hvidt Lys i 70, Formørkelse i 16, tiltagende og straalende Lys derefter gradviis aftagende indtil det forsvinder i 12 og atter en Formørkelse i 22 Secunder.

(Naut. Mag. April 1852.)

Sarer i Soloo og Mindora Havet (fortsat fra Pag. 386).

Skær tæt ved Soloo.

Brændinger rimeligviis paa Skæret Lakoot Paboonoowan. Jeg har seet disse Brændinger ved tre forskellige Leiligheder og formoder at de maae være paa det nævnte Skær, uagtet de ere nordligere end efter Horsburgh's Angivelse, der desuden slet ikke omtaler Brændinger. Fra Duo Bolod habes Skæret i N. W. t. W. og fra Sanghogs i S. t. W. $\frac{1}{2}$ W.; det synes at være af ringe Udstrækning og i smult Bunde er der sandsynligviis ingen Brændinger.

Et andet Skær med 3 Favne Vand, eller sandsynligviis endnu mindre ved Lavvande, har Callicolakit Øerne overet i S. D. t. D. og Sanghogs i D. t. N. $\frac{1}{2}$ N. Det er rimeligviis det samme som Horsburgh kalder Griffin Skæret, men det er meget bestligere end han har angivet det.

Bestligere paa denne Bredeparallel findes endnu flere Skær men da jeg antager at have passeret over dem alle med mindst 5 Favne Vand, troer jeg ikke at de ere farlige. Ved mange forskellige Leiligheder har jeg gaaet denne Vej til og fra Soolo, og jeg troer man vil gaae godt fri mellem disse Skær, naar man holder Den Daaan netop synlig fra Dækket, eller, naar det er et mindre Skib, da netop i Horisonten. For en Fremmed er det ikke tilraadeligt at komme paa denne Bredeparallel om Natten, da Skærene netop ere paa Kanten af Vanken og man, kommende nordfra, ikke kan faae Bund førend man er paa dem.

To Løb mellem Phillippine Øerne.

Forstfællige Gange har jeg passeret disse to Løb, og da jeg antager dem til Nytte for den Sefarende anfører jeg dem her:

Northumberland Løbet.

Styrer man efter dette Løb, kommer man over en Grund, med forstfællig Dybde fra 5 til 12 Favne og $\frac{1}{2}$ engelsk Mil i Ud-

Strækning; man har da Nord-Klipperne overet med Turret Den i E. D. $\frac{1}{2}$ D. og N. V.-Kanten af Busvagon i Syd.

Det første Løb er igiennem Iloilo Strædet, langs Østkysten af Panay og er løselig omtalt af Horsburgh. Byen Iloilo er Sædet for Regjeringen, har sin Gouverneur, Undergouverneur og dets Embedsmænd; den har en udbredt Handel paa Manila med Sukker, Tobak, Sapantree &c. og er en meget god Nodhavn. Den ligger paa den sydøstligste Pynt af Panay paa meget lavt Land og er omgivet med en salt Vand's Kanal der er seilbar for Skibe paa 200 Tons, som her kunne lade og løse og, om nødvendigt, endog kunne blive kielhalte og istandsatte. Af Havneafgiver er der kun en lille Skier til Havnekapitainen naar Skibet kommer ind og klareres. Vand er bekvent at faae paa Den Guimaras. Iloilo selv er kun slet forsynet, men Forfriskninger kan man dog faae for en billig Priis. Hoivande falder ind hver tolvte Time. Vesten for Iloilo er der en farlig Grund af en betydelig Udstrækning omtrent en 8 eller 10 engelsk Mile i sydvestlig Retning; for at undgaae denne maa man styre mod Sydenden af Guimaras og ikke dreie mod Nord førend man er denne 2 nærmere end $\frac{1}{2}$ engelsk Mile, da kan man holde gaaende med Loddet langs Kysten og komme denne meget nær. Udfor Bugten St. Ana vil man erholde Lodstid fra tredive til fyrgetyve Favne og derpaa vil Dybden aftage indtil 12 Favne, naar man er ved Kanalen; vestenfor denne vil det derimod grunde op til 5 Favne paa Pynten af en Grund. Man vil beholde 12 Favne indtil udfor det første af 3 bratte Forbjerge paa Guimara Kysten, der ere lette at stielne; tvers for det andet Forbjerg faaer man 5 Favne og henimod det tredie, som ligger ligeoverfor Byen, vil der ikke kunne faaes Bund med 30 Favne. Kommer man ind med næsten stiv Ruling bør man ikke holde af til mindre Dybde end $4\frac{1}{2}$ Favne, man kan nærme sig Guimaras Kyster saameget at man kan praeie island. Er man ved at seile ind i den snevreste Deel af Kanalen, vil man see Byen Iloilo hæve sig over Horizonten med Fortat overet med det tredie Forbjerg; dette Forbjerg maa man tage saa

floos som muligt for ikke af den stærke Strøm at blive sat over paa den modsatte Side. Efterat være passeret Fortet vil man see Mundingen af Kanalen og lidt østenfor denne er der den bedste Ankerplads paa en 12 Favne med Mudderbund lige op til Fisterstagerne med en Fortsikning i Land.

Er man bestemt til Manila ad dette Løb kan man her faae en Lodss enten heelt derhen eller blot igiennem Iloilo Strædet, hvilket strækker sig indtil man er klar af Grunden udenfor „de syv Pecadoes“; for det Sidste vil man have at betale dem en 8—10 Dollars. Forlader man Iloilo med en god Vind, maa man holde midt i Farbandet, men er den skral, da prises Guimaras Kysten indtil de syv Pecadoes; disse gaaer man nordenom, søndenfor er der fuldt af Grunde, og prises da Fisterstagerne paa Panay Kysten. Paa denne Cours faaer man 14 til 7 Favne indtil $1\frac{1}{2}$ engelsk Miil fra Øerne, da det pludseligt vil grunde op til 5 eller 4. Nærved det Snebreeste af Kanalen ville de syv Pecadoes see ud som 3 Øer og være overet med et høit Fjeld og høiliggende Dal der ere lette at stielne og ligge paa Øilandet af Øen Panay. Naar Øen Mampaloongan, der er en høi Ø mellem Negra og Guimaras, er fri af Østenden paa den sidste Ø, styres N. Ø., indtil paa 7 eller 8 Favne, da der kun følges en Cours der fører midtvejs mellem Negra og Panay; man vil faae Lodstid fra 20 Favne nedester paa hele Veien. men bør ikke paa nogen af Siderne gaae nærmere end til 5 Favne. Naar Østenden af Negra habes i Øst, holdes langt fra Kysten for at undgaae en meget usikralt Mudderbunke som her findes. Calabesas Øerne holdes i tilbørlig Afstand; derpaa sættes Coursen først mellem Apiton og Panay, derpaa imellem Sambrero og Balubadindan, derpaa tages hvilken som helst Side af Culibras hen efter Kanalen mellem Calagnan og Canas og derfra mod Nord. Omendstundt alle disse Kanaler ere snebre, saa ere de dog sikre og have en god Ankergrund. 3 October 1849 kunde jeg ride en Lypthon af i Kanalen mellem Calagnan og Canas. Er man kommen klar nordenfor, styres N. N. Ø. efter Sapatas Øerne og, efter hvad der falder

bedst, gaaer man derpaa enten imellem disse eller søndenfor dem, thi nordenfor er det ikke tilraadeligt, formedelsst et svært Næv udfor Sydkysten af Masbate. Derpaa sættes Coursen mellem Tablas og Romblon, og paa denne Vej er der ingen Farer. Kun den lille, høie og tallede Ø „Cresto de Gallo“ vil ses alene mod Nord naar man kommer nær ved Sibugan. Er man kommen mellem Tablas og Romblon, kan man efter Behag vælge Løbet imellem hvilken som helst af de andre Øer, der ere sikkert og temmelig nøiagtigt afslagne i Horsburghs Sølaart.

Det andet Løb, langs Vestkysten af Panay, bruges meest af spanske Skibe i N. D. = Monsunen, naar de komme sydfra, Løbet gaaer tæt langs Vestkysten af Panay, mellem denne og den tørre Sandbanke, derpaa mellem Mavalison og en Ø tæt ved Panay og derfra langs Kysten til Potol-Pynten, idet man gaaer mellem denne Pynt og Caraboos Øerne. Derpaa langs Den Tablas henimod „Maestro de Campo“, der tilligemed de hosliggende Øer tages meget klos. Derfra sættes Coursen efter Manilla, og har man en nordlig Vind, kan man arbeide sig op klos under Tablas Kysten, hvor der ingen Farer findes.

I de sidste Sølaart er der, paa Afstanden mellem Potolpynten og den tørre Sandbanke, afslagt en heel Deel Grunde. Jeg har krydset over disse Grunde forskiellige Gange, men har aldrig fundet nogen, og jeg troer at Panagaton Grunden er den eneste skjulte Fare, som ikke har været fuldkommen bekendt. Derpaa ere flere Skibe hvoriblandt „Marquis of Camden“ forliste; nu er denne Grund nøiagtigt afslagt af E. Belcher

Syrtaarn paa Sydsiden af Kænguruhøen

ved Cap Willoughby er bleven opført ved Munden af Backstairløbet til Bugten St. Vincent. Fyret vil blive benævnt „Stur Fyr“ og vil lede de Søfarende fra Labo-Colonierne øst efter for Adelaide. Det er et omdreieende Fyr beliggende under

35° 50' 37" S. Br. og 138° 8' Ø. Lgd. Hele dets Høide er 241 Fod, synligt tilføes i 8 Leagues Afstand.

(Daily News, Naut. Mag. Febr. 1852.)

Vink for Indløbet i Min River.

(Af engelsk Marine-Officer Cracroft.)

Skibe, der ere bestemte til Min River, kunne finde ypperlig Ankerplads i N. D.-Monsunen under the White Dogs, hvor de bør afvente beleiligt Flodtid inden de prøve paa at passere Barren.

Det er Høivande ved the White Dogs to Timer inden Flodtiden er forbi ved Rees Rock: naar derfor Skibe med en gunstig Vind forlade the White Dogs omtrent 1 Time før Høivande, vil Flodtiden følge dem til Woga Creek (Stationen for Opiums Skibene) hvor de da kunne gaae tilankers, om de skulle høiere op og ikke kunne være sikre paa Flodtiden giennem Kinpai Pass, og vente efter Middelvande inden de gaae videre.

Flodtiden sætter sydi og Ebben nordi lige tværs over Barren; skulde derfor i N. D.-Monsunen Vinden blive stral efterat et Skib har passeret the Knoll, vil Ebben blive en luvart Flodtid.

Man bør formeentlig stedse passere søndenom the Knoll, og da bringe man Bølgebryderen, en stor ivinesfaldende Klippe, tæt til the White Dogs, lidt tilhøire, eller omtrent under den Deel af North-Island (Tong-scha) der seer ud som en fladtrykt Kuppel, og vedblive i den Retning, omtrent i S. D. t. D. Saasnart Høilandet N. for Indløbet til Riviret tydelig kan skielnes, vil den spidse Top i Forgrunden, som man ikke kan tage feil af, vise sig næsten midt under en Abning imellem to meget høie Bakker i Baggrunden; man maa nu holde den spidse Top i den Retning, og naar saa the White Dogs ere blevne altfor utydelige til længer at være nogen Veiviser, vil dette Mærke, som udfylder Abningen altsom Skibet nærmer sig Land, bringe Skibet sikkert giennem Canalen i det dybeste Vand, lige til Rees Rock, som kan passeres fra $\frac{1}{2}$ til $1\frac{1}{2}$ Dvartmiil nordest.

Derefter vil man faae 2 Øer (Brødrene) isigte, midt i Indløbet, der, fornemmelig i taaget Veir see ud som een Ø; den inderste har et hvidtet Mærke paa Sydsiden, hvilket Mærke, holdt frit Nord for den yderste Ø, omtrent i N. B. t. B. $\frac{1}{2}$ V., vil føre over den indre Barre forbi Sharp Peak Point i det dybeste Vand, hvis det nemlig skulde blive nødvendigt at krydse nordest, naar Mærket viser sig syd for den yderste af „Brødrene“.

Naar man er passeret Indløbet, bør man holde sig saa meget som muligt midt i Nebiret, eftersom Mudderbankerne skraae betydeligt ud; den eneste Fare er imidlertid en Plade paa den Klippe-revle der strækker sig næsten tværs over Løbet udfor Temple Point, og som kun har 8 Fod Vand ved Lavvande Springtid. Floden løber her meget stærkt, og i Regntiden løber Ebben som en Gluse i 8—9 Timer; ved Temple Point stiger og falder Floden ved Springtid omtrent 18 Fod.

Liste over Sö-Etaten,

den 1. Januar 1852.

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. Marineminister ad interim. 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 *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.

Tjenstgiörende General-Adjutant hos Hans Majestæt Kongen.

Capitain *C. L. C. Irminger*, C.* DM., Kammerherre.

General-Auditeur.

Conferentsraad Höiesterets-Assessor *H. J. Koefoed*, C.* DM.
(Rang med Nr. 5 i 2den Classe.)

Officerer i den kongelige Sø-Etat.

Vice-Admiral.

A. Schifter, SK.* DM.

Datum
af
Avancement

$\frac{3}{8}$ 1851.

Holmens Over-Equipagemester,
Russiske Stanislaus Orden.

Contre-Admiraler.

H. D. B. Seidelin, C.* DM.

$\frac{1}{4}$ 1848.

C. C. Zahrtmann, SK.* DM.

$\frac{3}{8}$ 1851.

Directeur for Sø-Kaart-Archivet, og General-Inspecteur over Sø-Etatens Chronometre; Kammerherre, Ridder af den franske Orden pour le mérite militaire, af den russiske St. Anna-Ordens 2den Cl, af den svenske Sværd-Orden, af den preussiske røde Ærens Orden, af den græske Frelse-rens Orden.

Commandeurer.

E. Blom, R.* DM.

$2\frac{6}{3}$ 1843.

J. Seidelin, R.* DM.

$\frac{1}{4}$ 1848.

S. L. Tuxen, R.* DM.

$\frac{12}{9}$ —

I. P. Gandil, R.* DM.

— —

C. C. Paludan, R.* DM.

$\frac{1}{3}$ 1850.

H. Fisker, R.* DM.

$\frac{3}{8}$ 1851.

K. E. Mourier, R. DM.

— —

C. L. Ellbrecht, R.*

— —

Chef af 2den Division.

Chef af 1ste Division.

Equipagemester paa Nyholm, Ridder af Æreslegionen, af Sværdordenen, Equipagemester paa Gammelholm.

Kammerherre; Medaillen for ædel Daad, Ridder af Sværdordenen.

Directeur for Admiralitets Bureauet. Ridder af Sværdordenen med Diamanter, af nederlandske Egekroneorden.

Commandeur-Capitainer.

St. A. Bille, C.* DM.

$\frac{6}{8}$ 1848.

J. R. Petersen, R.* DM.

$\frac{1}{8}$ 1850.

Kammerherre, Ridder af Sværdordenen, St. Anna Orden 2. Cl, Ridder af Ordeneu pour den le mérite militaire.

	Datum af Avancement.	
<i>O. W. Michelsen</i> , R.* DM.	$\frac{1}{11}$ 1850.	Tøimester.
<i>P. W. Tegner</i> , C.* DM.	— —	Ridder af Sværdordenen.
<i>J. F. Braëm</i> , R.* DM.	$\frac{3}{8}$ 1851.	Medaillen for ædel Dæd.
<i>P. C. Bruun</i> , R.*	— —	
<i>M. P. Secher</i> , R.* DM.	— —	Ridder af Æreslegionen.
<i>H. Fæster</i> , R.*	— —	

Capitainer.

<i>J. Christmas</i> , R.* DM.	$\frac{1}{2}$ 1847.	Ridder af Sværdordenen.
<i>J. A Meyer</i> , R.*	— —	Hamburgske Medaille i Anled- ning af Branden 1842.
<i>A. C. Polder</i> , R.* DM.	— —	Ridder af Æreslegionen
<i>C. L. Prösilius</i> , R.* DM.	$\frac{20}{9}$ —	
<i>C. E. van Dookum</i> , R.* DM.	— —	Marineminiſter, Kammerherre. Ridder af Æres-Legionen og Ordenen pour le merite mili- taire.
<i>H. E. Krenchel</i> , R.*	— —	Ridder af Sværdordenen.
<i>R. Aschlund</i> , R.* DM.	$\frac{27}{1}$ 1848.	Ridder af Sværdordenen.
Baron <i>E. R. F. Dirckinck-Holm- feld</i> , R.* DM.	$\frac{1}{4}$ —	Kammerherre, Ridder af Æres- Legionen og røde Orns Or- dens 3die Classe.
<i>C. L. C. Irminger</i> , C.* DM.	$\frac{10}{9}$ —	Tjenſtgjørende General-Adju- tant hos H. M. Kongen, og kongelig Jagtespittain; Kam- merherre
<i>M. N. Suenſon</i> , R.*	$\frac{11}{1}$ 1849.	Chef for 1ste Div. 1ste Comp. Ridder af Æres-Legionen.
<i>E. Suenſon</i> , R.* DM.	$\frac{1}{3}$ 1850.	Chef for Sæadeltcorpset, Rid- der af Æres-Legionen, af røde Orns 3die Cl. af den norske St. Olafs Orden.
<i>E. Raffenberg</i> , R.*	$\frac{1}{11}$ —	Chef for 2den Div. 3die Comp. Ridder af Sværdordenen.
<i>J. P. F. Wulff</i> , R.* DM.	— —	Chef for 2den Div. 4de Comp. Ridder af Æres-Legionen.
<i>F. C. G. Muxoll</i> , R.* DM.	$\frac{3}{8}$ 1851.	Takkelmester. Chef for Ma- troscorpset.
<i>H. Schierbeck</i> , R.* DM.	— —	Inspecteur ved Reherbanen og Seildugsvæverværkstedet.
<i>C. N. Wulff</i> , R.*	— —	Chef for 2den Div. 1ste Comp Ridder af Sværdordenen.
<i>P. W. Flensborg</i> , R.* DM.	— —	Chef for 2den Div. 2det Comp.

Capitain-Lieutenanter.

<i>J. F. G. van Dookum</i> , R.*	$\frac{13}{2}$ 1841.	Kammerjunker, Ridder af Æres- Legionen.
<i>P. C. Holm</i> , R.*	$\frac{16}{2}$ 1842.	Ridder af Æres-Legionen.

	Datum af Avancement.	
<i>C. B. Köbke</i> , R.*	$\frac{11}{12}$ 1842.	
<i>H. Oxholm</i> , R.*	$\frac{26}{3}$ 1843.	Kammerherre. Ridder af Alex- Legionen, af St. Anna Ordenen med Brillanter, af Sværdorden Medaillen for ædel Daad.
<i>F. Paludan</i> , R.*	$\frac{1}{12}$ 1846.	
<i>J. L. Gottlieb</i> , R.*	$\frac{1}{2}$ 1847.	Chef for 1ste Div, 2det Comp.
<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.* DM. . . .	— —	Chef for Maskincorpsen, og Sø- Etatens Vandbygmester.
<i>O. F. Suenson</i> , R.* DM. . . .	— —	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 røde Urns 3die Cl.
<i>P. H. C. Smidth</i> , R.* DM. . .	— —	Adjutant hos Hs Maj. Kongen; Kammerjunker. Ridder af Sværdordenen; St. Annaor- denens 2den Classe.
<i>C. H. Möller</i>	$\frac{11}{11}$ —	
<i>A. Bielke</i>	$\frac{24}{12}$ —	Kammerjunker. Ridder af Ne- derlandske Löveorden.
<i>A. C. Schultz</i>	$\frac{1}{3}$ 1850.	
<i>A. J. H. Agerskow</i> , R.* . . .	$\frac{1}{11}$ —	
<i>A. E. L. Knudsen</i>	— —	
<i>H. H. S. Grove</i> , R.*	$\frac{3}{8}$ 1851.	
<i>O. W. de Fine Skibsted</i> , R.* .	— —	
<i>H. L. Mos</i> , R.*	— —	

Premier-Lieutenanter.

<i>O. C. Pedersen</i> , R.*	$\frac{1}{9}$ 1841.	
<i>F. Frölich</i>	$\frac{7}{11}$ —	
<i>P. A. Seidelin</i> , R.*	$\frac{9}{1}$ 1842.	
<i>G. E. Tuxen</i> , R.*	$\frac{15}{2}$ —	Navigationdirecteur.
<i>P. C. Albeck</i>	$\frac{20}{2}$ —	

	Datum af Avancement.	
<i>G. F. W. Wrisberg, R.*</i>	$\frac{16}{6}$ 1842.	Ridder af St. Olafs Ordenen.
<i>S. Lund</i>	$\frac{11}{2}$ —	
<i>A. Krieger, R.*</i>	$\frac{26}{3}$ 1843.	Kammerjunker. Fungerer som Lodsinspecteur, Pakhusfor- valter og Havnemester i Tøn- ning.
<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>	$\frac{1}{2}$ —	
<i>O. A. K. Wilde</i>	$\frac{1}{2}$ 1847.	Ridder af St. 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>E. F. Krieger</i>	$\frac{1}{4}$ 1848.	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. Ad- jutant hos Marineministeren. Fungerer som Militair-Secre- tair under Marineministeriet.
Grev <i>V. Holck, R.*</i>	$\frac{1}{5}$ —	
<i>H. C. C. Colsmann</i>	$\frac{28}{9}$ —	
<i>E. P. C. M. Groth</i>	$\frac{24}{12}$ —	Medaillen for ædel Daad.
<i>J. S. C. Albeck</i>	— —	
<i>E. Duntzfeldt</i>	$\frac{3}{7}$ 1850.	
<i>T. W. Pedersen, R.*</i>	$\frac{1}{11}$ —	
<i>C. F. G. Wrisberg</i>	— —	
<i>A. I. L. Roepstorff</i>	$\frac{7}{5}$ 1851.	
<i>F. E. A. E. Lund</i>	$\frac{25}{6}$ —	
<i>C. J. F. Michelsen</i>	— —	
<i>D. R. Braag</i>	$\frac{3}{8}$ —	
<i>A. T. Ulrich</i>	— —	
<i>L. F. Schmidt</i>	— —	

	Datum af Avancement.
<i>L. Skibsted, R.*</i>	$\frac{3}{8}$ 1851.
<i>O. C. Hammer, R.*</i>	— —
<i>J. A. Garde</i>	$\frac{2}{8}$ —
<i>N. F. Ravn</i>	$\frac{28}{10}$ —

Fungerer som Inspecteur ved
Kryds-Toldvæsenet paa Her-
tugdømmet Slesvigs Vestkyst.

Second - Lieutenanter.

<i>A. B. Rothe</i>	$\frac{5}{8}$ 1844.
<i>H. J. W. Rambusch</i>	— —
<i>C. P. J. Prösilius</i>	$\frac{10}{11}$ —
<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>	$\frac{1}{6}$ 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>	— —
<i>F. L. Holböll</i>	— —
<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>	$\frac{17}{3}$ 1849.
<i>V. Grove</i>	$\frac{24}{8}$ 1850.
<i>W. de Coninck</i>	$\frac{23}{9}$ 1849.

St. Anna Ordens 3die Klasse.

	Datum af Avancement.	
<i>P. F. Giödesen</i>	$\frac{17}{12}$ 1849.	
<i>W. L. Mariboe</i>	$\frac{23}{9}$ —	
<i>St. A. Bille</i>	— —	Ridder af Æreslegionen.
<i>A. C. R. Bærentzen</i>	$\frac{24}{8}$ 1850.	
<i>I. U. A. Holm</i>	— —	
<i>H. L. M. Holm</i>	$\frac{13}{4}$ 1851.	
<i>J. de Lancy Pedersen</i>	$\frac{24}{8}$ 1850.	
<i>H. B. Düus</i>	$\frac{13}{4}$ 1851.	
<i>N. Jacobsen</i>	$\frac{3}{8}$ —	
<i>C. L. Wolff</i>	— —	
<i>C. I. T. Carlsen</i>	— —	
<i>G. A. Friis</i>	$\frac{22}{11}$ —	

Officierer der 2^e à la suite.

	Datum af Avancement.	
Commandeur-Capt. <i>D. W. Holsten</i>	$\frac{16}{9}$ 1847.	
— — <i>M. Meyer, R.*</i>	$\frac{8}{10}$ 1850.	
Capitain <i>P. E. Sletting</i>	$\frac{1}{8}$ 1839.	
— <i>V. A. Graah, R.*</i>	$\frac{28}{6}$ 1840.	Medaillen for ædel Dand.
— <i>E. W. Waltersdorff</i>	$\frac{18}{3}$ 1841.	Kammerherre.
— <i>F. W. Liebmann</i>	$\frac{21}{2}$ 1841.	
— <i>P. C. Simmelkiær</i>	— —	
— <i>J. A. K. Næser</i>	$\frac{27}{11}$ 1846.	
Capt.-Lieut. <i>E. W. Normann</i>	$\frac{16}{8}$ 1840.	

	Datum af Avancement.	
Capt. Lieut. <i>M. A. Thulstrup</i> *)	$\frac{29}{8}$ 1846.	Hamborgske Medaille.
— — <i>C. S. Feilberg</i> . .	$\frac{16}{9}$ 1847.	
— — <i>E. C. Tuxen</i> . .	$\frac{3}{8}$ 1851.	paa Vartpenge.

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. Seidelin*.* Chef.

Commandeur *H. Fisker*.*

— *C. L. Ellbrecht*.*

Command.-Capt. *P. W. Tegner*.*

— — *J. F. Braëm*.*

Capitain *H. Fæster*.*

— *A. C. Polder*.*

Artilleri-Corpsset.

Command.-Capt. *O. W. Michelsen*,*
Chef, Töimester.

Capt.-Lieut. *E. A. Wulff*.*

— — *E. W. Holst*.

— — *A. C. Schultz*.

— — *O. W. de Fine Skib-*
sted.*

Premier-Lieut. *G. E. Tuxen*.*

— — *R. C. M. Bruun*.*

*) Fremdeles endnu paa 1 Aar, paa Grund af Svagelighed, dog med Forbehold af, ved forefaldende Vacance, igjen at kunne indtræde i Nummer i Marinen, hvis han i Løbet af Aaret maatte gienvinde sin Helbred.

Premier-Lieut. G. P. *Schönheyder*.

— — W. C. L. *Jacobsen*.

— — J. C. *Kraft*.

— — J. S. C. *Albeck*.

— — F. E. A. E. *Lund*.

— — N. F. *Ravn*.

Second-Lieut. W. *Michelsen*.

— — P. J. C. H. *Holböll*.

— — H. B. *Duus*.

Sötöihuus - Lieut. A. A. *Schmidt*,
DM. HHM.

— N. F. *Ordrup*, HHM. Töi-
varter.

— J. P. *Gundil*, HHM.

Matros-Corpsset.

Capitain F. C. G. *Muxoll*,* Chef, Tak-
kelmester.

Capitain-Lieut. C. B. *Köbke*,*

— — C. A. *Meyer*,*

— — F. L. F. *Sommer*,*

Premier-Lieut. P. A. *Seidelin*,*

— — P. C. *Albeck*.

— — W. H. *Köbke*.

— — F. A. *Gandil*,*

— — E. P. C. M. *Groth*.

— — A. J. L. *Roepstorff*.

— — A. T. *Ulrich*.

Second-Lieut. H. I. V. *Rambusch*.

— — F. L. *Holböll*.

— — W. I. *Pedersen*.

— — A. C. R. *Bærentzen*.

— — C. L. *Wolf*.

Skipper ved Bradbænken J. D. *Lund*,
DM. HHM. Medaillen for ædel Daad.

Skipper ved Takkelloftet C. M. *Höy*.
DM. HHM.

Skipper i Flaaden, Høibaadsmand,
Chr. Sørensen, const.

Skipper H. *Arentzen*, DM. HHM.,
Regnskabsfører ved Bradbænken og
Chalupskuret paa Gammelholm.

1ste Compagnie.

Capitain M. N. *Suenson*,* Chef.

Capitain-Lieut. P. C. *Holm*,*

— — F. *Paludan*,*

— — P. H. C. *Smidth*,*

— — H. L. *Moe*,*

Premier-Lieut. C. F. *Hedemann*,*

— — C. W. *Schönheyder*,*

Second-Lieut. H. G. F. *Garde*.

— — R. W. *Bauer*.

— — G. L. *Rohde*.

— — P. H. *Braëm*.

— — V. *Grove*.

— — P. F. *Gjödesen*.

— — J. U. A. *Holm*.

— — C. J. T. *Carlsen*.

2det Compagnie.

Capitain-Lieut. J. L. *Gottlieb*,* Chef.

— — H. *Ipsen*,*

— — C. H. *Möller*.

— — H. H. S. *Grøve*,*

Premier-Lieut. O. C. *Pedersen*,*

— — C. F. *Gottlieb*.

Premier-Lieut. C. A. *Obelitz*.
 — — H. C. C. *Colsmann*.
 — — E. *Duntzfeldt*.
 — — D. R. *Braag*.
 — — L. F. *Schmidt*.

Second-Lieut. G. *Gjödesen*.
 — — H. L. M. *Holm*.
 — — J. L. *Pedersen*.
 — — G. A. *Früis*.

2den Division.

Commandeur E. *Blom*,* Chef.

Commandeur C. C. *Paludan*,*

Command. Capt. St. A. *Bille*,*

— — J. R. *Petersen*,*

— — P. C. *Bruun*,*

— — M. P. *Secher*,*

Capitain J. A. *Meyer*,*

— C. L. *Prösilius*,*

— H. E. *Krenchel*,*

— R. *Aschlund*,*

— E. R. F. Baron *Dirckinck-Holmfeld*,*

1ste Compagnie.

Capitain C. N. *Wulff*,* 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. J. S. *Meldal*.

— — W. A. *Carstensen*.

— — G. J. G. *Mac-Dougall*.

— — St. A. *Bille*.

2det Compagnie.

Capitain P. W. *Flensborg*,* Chef.

Capitain-Lieut. C. M. *Meinertz*.

Premier-Lieut. F. *Frölich*.

— — H. J. A. *Hagen*.

— — I. P. *Schultz*,*

— — C. I. F. *Michelsen*.

Second-Lieut. V. *Falbe*.

— — L. C. *Braag*.

— — A. W. *Schiwe*.

— — M. A. C. C. *Wulff*.

— — N. *Jacobsen*.

3die Compagnie.

Capitain E. *Raffenberg*,* Chef.

Capitain-Lieut. H. P. *Rotho*,*

— — A. *Bielke*.

Premier-Lieut. A. R. *Hedemann*,*

— — C. F. G. *Wrisberg*.

— — L. *Skibsted*,*

Second-Lieut. J. *Schoustrup*.

— — F. W. *Lüders*.

— — I. C. *Tegner*.

4de Compagnie.

Capitain J. P. F. *Wulff*,* Chef.

— — M. B. *Böcher*,*

Capitain-Lieut. A. J. H. *Agerskow*,*

Premier-Lieut. G. F. W. <i>Wrisberg</i> .*	Second-Lieut. A. B. <i>Rothe</i> .
— — O. A. K. <i>Wilde</i> .	— — C. P. J. <i>Prösilius</i> .
— — J. A. <i>Garde</i> .	— — W. de <i>Coninck</i> .
	— — W. L. <i>Mariboe</i> .

Officierer ansatte ved Holmene m. m.

Vice-Admiral A. *Schifter*,* Over-Equipagemester.

Commandeur S. L. *Tuxen*,* Equipagemester paa Nyholm.

— J. P. *Gandil*,* Equipagemester paa Gammetholm.

Commandeur-Capitain O. W. *Michelsen*,* Töimester.

vacant — — Undertöimester.

Capitain F. C. G. *Muxoll*,* Takkelmester.

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*,* Chef for Maskincorpsset, og Söetatens Vandbygmester.

Capitain-Lieut. O. F. *Suenson*,* Fabrikmester.

vacant — Underfabrikmester.

Premier-Lieut. G. P. *Schönheyder*, assisterer midlertidig ved de Fabrikmesteren tillagte Forretninger.

Inspections-Officierer.

Ved Sö-Artilleriet.

Premier-Lieut. W. C. L. *Jacobsen*.

— — I. S. C. *Albeck*.

Second-Lieut. W. *Michelsen*.

Ved Takkelvæsenet.

Second-Lieut. F. L. *Holböll*.

— — W. J. *Pedersen*.

— — A. C. R. *Bærentzen*.

Paa Gammelholm.Premier-Lieut. P. C. *Albeck*.Second-Lieut. R. W. *Bauer*.**Paa Nyholm.**Second-Lieut. L. C. *Braag*.— — J. L. *Pedersen*.— — M. A. C. C. *Wulff*.**Ved Reberbanen og Seildugvæver-Værkstedet
paa Gammelholm.**Captain H. *Schierbeck*.*Cand. polyt. F. *Grove*, Assistent ved Seildugvæver-Værkstedet.**Ved Dokken.**Captain-Lieut. N. E. *Tuxen*.***Constructions- og Reglerings-Commissionen.**Contre-Admiral C. C. *Zahrtnmann*.*Commandeur S. L. *Tuxen*.*— J. P. *Gandil*.*Command.-Capt St. A. *Bille*.*— — O. W. *Michelsen*.*— — J. F. *Braëm*.*Captain E. *Suenson*.*— J. P. F. *Wulff*.*Captain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*— — O. F. *Suenson*.*

— — O. W. de

Fine *Skibsted*.*Pr.-Lieut. G. *Schönhey-*
der.{ som Ascul-
tanter.Krigsraad G. F. *Lipke*, const. Com-
missionssecretair.**Navigations-Directeur.**Prem.-Lieut. G. E. *Tuxen*.*

Navigations-Examinator i Hertugdømmerne.

Capitain-Lieut. S. *Middelboe*.

Lector Matheseos.

Professor, Magister Artium C. *Jürgensen*, R.*

Sökaart-Archivet.

Contre-Admiral C. C. *Zahrtmann*,* Directeur, er tillige Generalinspecteur
over Etatens Chronometre og Sö-Uhre.

Capitain-Lieut. H. P. *Rothe*,* Vicedirecteur.

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*.*

— — O. F. *Suenson*.*

Premier-Lieut. G. E. *Tuxen*.*

Lector Matheseos Professor C. *Jürgensen*.*

Regnskabsfører ved Sö-Officierernes Bibliothek, Fuldmægtig U. A. *Rung*.

Defensions-Commissionen.

General-Major af Ingenieurcorpset, C. O. E. v *Schlegel*, C.* DM.

Commandeur K. E. *Mourier*.*

Comm.-Capitain O. W. *Michelsen*.*

Oberstlieutenant af Artilleri-Brigaden W. A. v. *Ulstrup*, R.* DM.

— - Ingenieur-Corpsset 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 Söetaten 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).

Formand F. *Bærentzen*, ansat interimistisk som 2den Assistent.

Krigsassessor J. L. *Möller*, constitueret Commissionsskriver, Materialforvalter og Kasserer.

Nyboder.

Commandeur-Capitain C. L. L. *Harboe*,* Commandant.

F. A. *Krøyer*, Copist.

Huusbygmester.

Professor, Stadsbygmester P. *Malling*.

Sö-Qväst- og Assistentshuset i Kiöbenhavn.

Major E. *Möller*, R.*

Gen.-Krigscommissair N. *Wiborg*.*

Over-Krigscommissair 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*, Contrôleur 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. *Bondrop*, Inspecteur.

Katechet C. *Kierumgaard*, Sygetruster og Prædikant.

P. M. *Knudsen*, Oeconom.

Sö-Etatens Læger.

F. W. *Mansa*, R.*, Med. Dr., Stabs- og Overlæge. Ridder af Nordstjerneorden. (Rang med Commandeur-Capitainer)

Ved 1ste Division.

F. W. *Mansa*,* Overlæge.

P. L. *Seidelin*, har Prædikat af Overlæge.

C. W. *Hornemann*, Underlæge.
 A. L. *Beck*, Underlæge; for en Tid af 4 Aar.

Ved 2den Division.

H. O. C. *Sommerfeldt*, Med. Dr., Overlæge. (Rang med Capt.-Lieut.)
 C. *Müllertz*, har Prædicat af Overlæge.
 J. C. *Krieger*,
 J. G. G. *Courlænder*, R.* } Underlæger.

Ved Vagtstationen paa Batteriet Trekroner.

A. G. *Drachmann*, R.*, Læge.

Holmens Kirke.

General-Krigscommissair N. *Wiborg*.*
 Etatsraad T. C. *Tillge*, R.*, tillige Kirkeskriver, } Kirkeværg
 B. *Münter*, R.* DM., Dr. Theol., Hofprædikant, Provst.
 F. J. *Mynster*, 1ste residerende Capellan
 C. F. *Gram*, 2den — —
 C. *Kierungaard*, 1ste Katechet.
 H. *Paludan*, 2den —
 P. *Jessen*, 3die —
 J. F. *Stjerne*, DM., Klokke.
 Professor, Kammermusicus R. *Bay*, Cantor.
 C. *Raven*, Succentor.
 C. J. *Rauch*, Organist.
 N. *Gerdtsen*, DM., Overgraver.
 C. *Truelsen*, DM. IHM., Undergraver.

Commissionen for Sø-Etatens Drengeskoler.

Contre-Admiral H. D. B. *Seidelin*.*
 Commandeur E. *Blom*.*
 — C. L. *Ellbrecht*.*
 Commandeur-Capt. C. L. L. *Harboe*.*
 Capt.-Lieut. I. L. *Gottlieb*.*
 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. P. W. *Tegner*.*

— — J. F. *Braëm*.*

Capitain J. A. *Meyer*.*

— C. L. *Prösilius*.*

Divisionsquarttermester A. *Jerndorff*.

— — L. *Esskildsen*.

Fæstningen Christiansö.

Commandeur-Capt., Kammerherre, A. G. *Ellbrecht*, Commandant.

Premier-Lieut. C. F. *Hedemann*.

Capitain af Armeen P. C. *Dam*.

Over-Auditeur C. O. *Malling*, Garnisons-Auditeur.

Sö-Krigscommissair J. *Lorentzen*, Proviants- Ammunitions- og Material-
forvalter. 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 Ryholm.

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 Sjællands District: Commandeur H. E. *Wulff*, R.^o DM.

L. *Esskildsen*, Divisions-Quartecrmester, Skriver hos Overlodsen.

Gen.-Krigscommissair J. *Schmidt*, }
 Capitain P. E. *Sletting*, } Lods-Inspecteurer.

I Laalands, Falsters og Möens District: Commandeur H. E. *Wulff* *;
 indtil videre.

I Fyens og Langelands District: Capitain A. C. *Kierulff*; indtil videre.

I Jydske District: Capitain A. C. *Kierulff*.

For Kyholms og Langöres Lodseri: Pladsccommandanten paa Kyholm.

I Slesvigske District: Commandeur-Capitain G. A. W. *Varendorff*, R.^o.

I Holsteenske District: Capitain 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.

Sükrigs-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 Giedserodde Fyr.

Told-Controlleur A. C. W. *Herbst*, ved Hammerhus Fyr.

Fuldmægtig *Christensen* i Skielskør, ved Helholm Fyr.

J. *Mathiesen*, ved Hesselø Fyr.

Toldassistent *Dahl*, ved Hirtsholm Fyr.

II. 1 *Wörmer*, ved Hantsholm Fyr.

Prem.-Lieut. C. C. A. v. *Licht*, DM., ved Kronborg Fyr.

Vadum ved Kyholm Fyr.

Forvalter *Løve*, ved Möens Fyr.

V. A. *Faber*, ved Nakkehoved Fyr.

Proprietair *Barner*, ved Refsnæs Fyr.

W. M. T. *Meyer*, ved Skagens Fyr, const.

Toldcontrolleur *Breyen*, ved Sliphavns Fyr.

Told-Controlleur *Trolle*, ved Spotsbjerg Fyr.

Kastrup, ved Stevns Fyr.

Sognepræst C. W. F. *Bendz*, ved Thunö Fyr.

Höistcommanderende paa Batteriet Trekroner, ved Batteriets Fyr.

J. A. *Lund*, ved Veirö Fyr.

G. J. *Iensen*, Förer af Fyrskibet Drogden.

Due, — — — 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 Peltzerhagen Fyr.

Sö-Cadet Corpset.

Capitain E. *Suenson*,* Chef.

Subalterne-Officierer.

Premier-Lieut. O. C. *Pedersen*,*

— — L. *Skibsted*,*

Second-Lieut. *Falbe*.

Second-Lieut. P. J. C. H. *Holbøll*, Adjutant.

Lærere.

Premier-Lieut. G. E. *Tuxen*,*

— — J. C. *Tuxen*,

— — N. F. *Ravn*,

} i Mathematik og Navigation.

Commandeur-Capitain O. W. *Michelsen*,* i Artilleri.

Premier-Lieut. O. C. *Pedersen*,* i Sømandskab.

Cand. polyt. *Knap*, i Chemie og Physik.

Professor H. P. *Holst*, R.* DM., i Dansk.

Cand. *Berg*, i Historie og Geographi.

Cand. juris H. *Christensen*, i Retslære.

Professor L. *Abrahams*, R.* DM., i Fransk og Tydsk.

M. *Fries*, i Fransk.

Kammerraad H. *Rosing*, R.* } i Engelsk.

C. *Jork*,

Premier-Lieut. J. C. *Tuxen*, i Regning.

Helsted, i Frihaandstegning.

Cand. Theol. E. *Glahn*, i Christendom.

Bjerring, i Skrivning.

Premier-Lieut. O. A. K. *Wilde*, i Fægtning, Gymnastik og Svømning.

Dandser G. *Brodersen*, i Dands.

Overlæge J. J. *Zahlmann*, Læge.

J. E. W. *Boëtius* (Fuldmægtig under Finants - Ministeriet), Inspecteur,
Regnskabsfører, Bibliothekar og Haandskriver hos Chefen.

Cadetter.

1. L. E. A. *Mac-Dougall*.

2. A. E. *Christiansen*.

3. H. E. *Blukme*.

4. G. J. J. P. *Jacobsen*.

5. O. L. *Munthe Mor-*
genstjerne.

6. A. A. *Schneider*.

} Under-
officierer.

7. J. S. *Hohlenberg*.

8. A. V. *Buchwald*.

9. C. S. *Dorph*.

10. P. C. H. U. *Jessen*.

11. N. C. *Hansen*.

12. C. A. *Garde*.

13. C. F. *Recke*.

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| 14. L. A. <i>Mourier.</i> | 23. C. A. <i>Bruun.</i> |
| 15. T. <i>Jessen.</i> | 24. L. A. <i>Stjernholm.</i> |
| 16. P. U. <i>Bruun.</i> | 25. H. J. <i>Marcher.</i> |
| 17. O. <i>Suenson.</i> | 26. A. B. <i>Münter.</i> |
| 18. V. E. <i>Ellbrecht.</i> | 27. H. H. <i>Koch.</i> |
| 19. N. A. <i>Wolff.</i> | 28. J. E. V. <i>Hansen.</i> |
| 20. G. J. <i>Blom.</i> | 29. F. H. <i>Jöhncke.</i> |
| 21. N. J. <i>Jespersen.</i> | 30. O. F. H. <i>Irminger.</i> |
| 22. F. P. A. <i>Uldall.</i> | 31. C. L. C. E. <i>Thienen.</i> |

Sö-Etatens Justitsvæsen.

General-Auditeur. Conferentsraad og Høiesterets-Assessor H. J. *Koefoed*, C.* DM.

Over-Auditeur. Admiralitets-Secretair I. N. *Suenson*, R*.

Auditeur ved Sö-Etatens combinede Ret. Kammerjunker, Baron J. H. *Rosenkrantz*, R.*

Garnisons-Auditeur paa Fæstningen Christiansö. Over-Auditeur C. G. *Malling.*

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*, R*, Civil Expeditions-Secretair.

L. C. *Tuxen*, Fuldmægtig.

F. A. J. E. *Stjerne*, Cancellist.

Under 2^{den} Afdeling, Admiralitets-Bureau:

Over-Auditeur J. N. *Suenson*, R* Contoirchef. Medaillen for ædel Daad.

Krigs-Assessor C. W. *Wellmann*,
J. L. *Qvistgaard*, } Fuldmægtige.

A. F. *Recke*,
C. F. *Andersen*, const. } Cancellister.

A. V. *Sommersted*, Volontair.

Under 3^{die} Afdeling, Commissariats-Bureau, Commissariats- og Bogholder Contoir:

Krigsraad F. C. *Esskildsen*, R* Chef.

Krigs-Assessor F. W. *Agesen*, Bogholder.

U. A. *Rung*,
F. C. *Bagger*, } Fuldmægtige.

Krigs-Cancellisecretair E. *Bisserup*,
C. J. *Ramus*,
H. *Beck*, Hofjunker,
C. C. *Deegen*, const.,
C. F. *Borre*, Volontair. } Cancellister.

Under 4^{de} Afdeling, Revisions-Bureau, Revisions-Contoir:

Justitsraad H. C. *Hansgaard*, R* Revisor, Chef.

Krigs-Assessor R. *Nørregaard*,
Krigs-Cancellisecretair L. F. *Rist*, } Fuldmægtige.

E. F. *Ancker*,

C. F. *Gede*,

N. C. M. *Velschou*,

F. C. *Borre*,

H. C. *Schwartzkopf*, const. } Cancellister.

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 - Quartecrmestere.

A. *Jerndorff*, ved 2den Division.

L. *Esskildsen*, ved 1ste Division.

H. L. *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*,

Hoved- og Klædningsmagazins-Contoir.

Justitsraad D. C. *Wibe*, R.* Chef; Forvalter.

Krigs-Assessor J. L. *Möller*, Fuldmægtig.

J. S. *Knub*, } Copister.

L. P. *Sörensen*,

Veier-Contoir.

Krigs-Cancellisecretair H. F. *Schæffer*, Veiermester.

C. A. *Rasmussen*, Copist.

Sjoverskriver.

Justitsraad 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 Skibsreparationsarbejdet og Dokken.
 C. *Henrichsen*, DM. R.* HHM., Constructeur.
 N. S. *Jessen*, DM., Bøsse-mager.
 J. C. *Hansen*, DM. HHM., Underconstructeur.
 P. *Berg*, DM., Seil- og Compasmagermester. (Rang med de af Holmens Mestere, der ere benaadede med HHM.)
 H. W. *Lind*, DM. HHM., Snedker- og Stølemagermester.
 J. C. *Fugelsang*, DM. HHM., Underskibbygmester; har Prædicat af Skibbygmester.
 D. J. *Svendsen*, DM. HHM., Dreiermester.
 J. C. *Degenkolw*, DM. HHM., Grovsmedmester.
 L. J. *Arendtzen*, DM. HHM., Kleinsmedmester.
 P. *Alberg*, DM. HHM., Rebslagermester. Medaillen for ædel Daad.
 J. C. *Caspersen*, DM. HHM., Mastemagermester.
 H. J. *Richter*, DM. HHM., Baadebyggermester.
 F. F. *Witkow*, DM., Pælebukker- og Rapertmagermester.

Ved Maskincorpsen.

W. *Wain*, DM., Overmaskinmester.

S. *Steele*,

S. *Hickins*, DM.,

D. *Nelson*,

L. *Blom*, DM.,

J. *Bundesböll*,

L. H. *Ursin*,

Maskinmestere af første Classe.

Liste over Flaaden.

Linieskibe.

<i>Skjold</i>	84	Kanoner.
<i>Frederik den 6te</i>	84	—
<i>Valdemar</i>	84	—
<i>Dannebrog</i>	72	—
<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>Nymphen</i>	40	—
<i>Fylla</i>	40	—
<i>Tordenskjold</i>	44	— paa Stabelen.

Corvetter.

<i>Galathea</i>	28	—
<i>Valkyrien</i>	20	—
<i>Flora</i>	20	—
<i>Najaden</i>	20	—

Brigger.

<i>Örnen</i>	16	— i Vestindien.
<i>St. Thomas</i>	16	—
<i>Mercurius</i>	12	—
<i>St. Croix</i>	12	—

Barkskib.

<i>Saga</i>	paa 12 Kanoner.
-----------------------	-----------------

Skonnerter.

<i>Elben</i>	8 Kanoner.	
<i>Pilen</i>	1 Kanon.	
<i>Delphinen</i>	1 —	stationeret ved Nyborg.

Cuttere.

<i>Lystjagten Neptun</i> . . .	6 Falconetter.
<i>Helsingöer</i>	2 —

Ro-Flotillen.

<i>Bombe-Kanonchaloupper</i> . .	23.
do. <i>Joller</i>	17.
Almindelige <i>Kanonchaloupper</i> .	40, hvoraf 24 indrettede til Brug ved Troppetransporter.
do. <i>Kanonjoller</i>	4, paa Christiansö. ialt 84.

Dampskibe.

<i>Thor</i> (Skrue) . paa 260 Hestes Kraft,	12 Kanoner.
<i>Holger Danske</i> — 260 — —	1 Bombekanon, 6 Kanoner.
<i>Hekla</i> . . . — 200 — —	1 Bombekanon, 6 Kanoner.
<i>Geiser</i> . . . — 160 — —	2 Bombekanoner, 6 Kanoner.
<i>Skirner</i> . . . — 120 — —	2 Kanoner.
<i>Ægir</i> (Jernskib) — 80 — —	2 Kanoner.
<i>Kiel</i> — 40 — —	Transportskib.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger &c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando &c.

Under 10de November 1851. Efterat den Commission, der ved allerhøieste Resolution af 8de October 1850 blev nedsat for at overveje og gjøre Forslag til den hensigtsmæssigste Ordning af Afdgangen til at blive Søofficier, havde indgivet sin Betænkning i Sagen,* og den senere ansatte Chef for Søcadetcorpsen, Capitain L. Suenson, i den Anledning havde afgivet sin Erklæring, har Marineministeriet forelagt Hans Majestæt Kongen „Udkast til Bestemmelser om Afgang og Antagelse til Søcadet og om Søcadet-akademiet's Ordning“, og i Overensstemmelse dermed har det behaget Hans Majestæt under 10de November allernaadigst at approbere følgende Bestemmelser til Jagttagelse fra Begyndelsen af det Cursus der, efter endt Cadetstibstogt i 1852, vil indtræde ved Akademiet, dog at de nuværende Cadetter og de Aspiranter, der i Mæret 1852 antages til Cadetter, fritages for, medens de ere ved Akademiet, at erlægge den i § 39 foreskrevne Betaling for Underviisningen iland og ombord.

A. Bestemmelser om Afgang og Antagelse til Søcadet.

I. Afgang i en Alder af 12—14 Aar.

§ 1. De, som uden tidligere Søfart, søge Afgang til Søcadet-akademiet, maae fremstille sig til den almindelige Afgangsprøve i de Aar, i hvilke de fylde deres 13de eller 14de Aar.

Anmeldelse, Syning og Indskrivning.

§ 2. Den, som agter at underkaste sig den almindelige Afgangsprøve, har, senest een Maaned før Proven 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.

*) Eft. b. Bdff. 6te Bind Pag. 153 sqq.

Derjom han har deeltaget i nogen Estour, da meddeles ligeledes Oplysning om saadan Estours Beskaffenhed 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 Proven.

§ 3. Omtrent 14 Dage før Afgangsprøven skal afholdes, lader Cadetchefen de Anmeldte fremstille sig for en Commission, bestaaende af 2 Exofficerer og en Læge. — Denne Commission undersøger dem for at afgive Skion, om de lide af Tungbørighed, Nærsynethed eller andre Legemsfeil.

§ 4. Commissionens Beretning indsendes med Cadetchefens Betænkning til Ministeriet, som derefter bestemmer, om nogen af de Anmeldte ikke kan stedes til Afgangsprøven.

Den almindelige Afgangsprøve.

§ 5. Den almindelige Afgangsprøve bestaaer af en Afgangsprøve iland og et Prøvetogt med Cadetstibet.

1. Afgangsprøve iland.

§ 6. Afgangsprøven iland afholdes aarlig, ført før Cadetstibet skal afgaae.

§ 7. Proven er offentlig. Ved dens Ordning er at iagttage, at det ikke tilstodes Noget at afbøre Den, i hvis Undervisning han har taget Deel i Løbet af det sidste Aar.

§ 8. Fordringerne ved Afgangsprøven ere:

Dansk, mundtlig: Dplæsning; skriftlig: Siengivelse af en forelæst Fortælling; (ved Bedømmelsen sees hen til Fremstilling, sprogrigtigt Udtryk og Afskrivning, samt nogenlunde skionsom Brug af Skilletegn).

Fransk, Engelsk og Tydsk, mundtlig: Dplæsning 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 ihende).

Historie, mundtlig: Historiens vigtigste Begivenheder, efter

en Maalestof som Rosfod'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.

Regning, skriftlig (med fælleds Opgaver): de fire Regningsarter i hele og brudne, ubenævnte og benævnte Tal; Regeldet i hele Tal; Regning med Decimaler; **mundtlig:** samme Slags Regning i Hoved og paa Table.

Mathematik, mundtlig: Plangeometri, — de geometriske Grundbegreber, Sætningerne om Triangler's Congruents, Perpendicularer, Paralleler, Vinklers Maal; (ved Overhøringen maa saavidt muligt prøves, om Examinanden har forstaaet disse Begreber og Sætninger).

Tegning: lettere geometrisk Tegning og Frihaandstegning efter fristaaende Gienstande af simpel Form.

Skrivning: dansk og latinsk Skrift; de skriftlige Arbejder tages i Betragtning ved Bedømmelsen.

§ 9. Den høieste Character, som kan opnaaes i de forskellige Fag, ansættes i Regning til 6, i Dansk til 5, i Skrivning til 4, og i hvert 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 de 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 paagældende Fag.

2. Prøvetogt.

§ 10. 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

Derjom nogen af dem tidligere har været tilføjet, maa den derved opnaaede Qvælfæ skielnes fra virkelige Anlæg for Søen.

§ 13. Skibsofficererne indgive ugentlig til Chefen Characterer for dem, som de i den forløbne Uge have haft under sig paa Bagt. 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, 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 Rahytsprøve affholdes over Cadetterne, afgiver enhver af Dommerne sine Characterer over dem, der have gjort Prøvetogt; de heraf uddragne Middelscharacterer for enhver især udfrykke Commissionens Dom om deres Dygtighed og Anlæg.

§ 14. Den højeste Character, der kan opnaaes ved Prøven ombord, skal være 12, som er Treiedelen af den største Sum, der kan opnaaes ved Udgangsprøven iland. For at der efter Prøvetogtet kan blive Spørgsmaal om Antagelse, udfordres idetmindste 6, som Halvdelen af den højeste Character.

§ 15. For dem, som tages til Prøve ombord, betales til Messen de samme Kostpenge som for Cadetterne. Heraf betaler Staten det Halve, den anden Halvdeel indbetales af deres Forældre eller Værger til Akademiet, forinden Cadetstibets Afsejling.

Rækkefølgen for Antagelsen.

§ 16. Efter den Hovedsum, som udkommer ved at sammenlægge Charactererne ved Udgangsprøven 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-Dittendedele af den største Hovedsum.

Omprøve.

§ 17. De, der, efter Udgangsprøven iland, ei ere stede til Prøvetogt, eller som, efter dette, 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 Kospenge.

II. Afgang for Søfarende.

§ 18. 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 Skib —, hovedsagelig Aaseiler. Dog skal en Reise om Cap Horn ansees for fyldstgjørende 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.

§ 19. Den, som agter at underkaste sig Afgangsprøven for Søfarende, har, senest en Maaned før Prøven afholdes, at indsende skriftlig Anmeldelse til Cadetbæsen, 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.

Endeligen 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.

§ 20. Omtrent 14 Dage før Afgangsprøven skal afholdes, lader Cadetbæsen de Anmeldte fremstille sig for en Commission bestaaende af to Søofficerer og en Læge. Denne Commission undersøger dem for at afgive Skøn, om de lide af Lungbørighed, Nærsynethed eller andre Legemsfeil.

§ 21. Commissionens Beretning indsendes med Cadetchefens Betænkning til Ministeriet, som derefter bestemmer, om Nogen af de Anmeldte ikke kan stedes til Afgangsprøve.

Afgangsprøve for Søfarende.

§ 22. Afgangsprøven for Søfarende bestaaer af en Afgangsprøve iland og et Prøvetogt med Cadetflibet.

1. Afgangsprøve iland.

§ 23. Afgangsprøven iland afholdes aarlig, kort før Cadetflibet skal afgaae.

§ 24. Prøven er offentlig. Ved dens Ordning er at iagttage, at det ikke tilstodes Nogen at afhøre Den, i hvis Underviisning han har taget Deel i Løbet af det sidste Aar.

§ 25. Fordringerne ved Afgangsprøven ere:

Dansk, skriftlig: 1, Afhandling over en Opgave, som falder indenfor den Forestillingskreds, Skolen og Livet kan have klarat; 2, Giengivelse af en længere Fortælling eller et Digt, som er forelæst.

Fransk, Engelsk og Tydsk, mundtlig: Oplæsning 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 Maalestok som Rosod's eller Ingerslev's „Historiens vigtigste Begivenheder“, Mørk-Hansen's kortsattede Lærebog i Verdenshistorien o. d.; Fædrelandshistorie efter en større Maalestok.

Geographi, mundtlig: efter en kortsattat Lærebog, som Ingerslev's mindre, Thrige's o. d.

Mathematik, mundtlig: Plangeometri, indtil Læresætningerne om Triangler indbefattede (efter Akademiets Lærebog); skriftlig: practisk Anvendelse af det Ovenførte, i forskellige lettere Opgaver.

Navigation, mundtlig og skriftlig: Indledning, den

terrestriske Deel (efter Akademiets Lærebog); herved prøves tillige Færdighed i Decimalregning, i Brugen af Logarithmer, i Oplosning af retvinklede Triangler og Kendskab til de trigonometriske Linier. Endvidere af den astronomiske Deel saa meget som fordrer til Brede-Examen, med Undtagelse af at finde Bredden ved 2de Høider af Solen udenfor Meridianen.

Regning, skriftlig: de fire Regningsarter og Reguladetri i hele og brudne Tal.

Tegning: lettere geometrisk Tegning og Frihaandstegning efter fritstaaende Gienstande af simpel Form.

Skrivning: de indgivne Arbejder bedømte med Hensyn til Haandskrift og ordentlig Behandling.

§ 26. Den høieste Character, som kan opnaaes i de forskellige Fag, ansættes, 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 Characteren 1 i ethvert af de efternævnte Fag, nemlig: Dansk, 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 paagældende Fag.

2. Prøvetogt.

§ 27. 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 § 33, tredie Led, kunne ventes antagne til Cadetter efter at have bestaaet Afgangsprøven for Søfarende.

§ 28. Paa Prøvetogtet iagttages, hvorvidt de ere udviklede og søvante i Forhold til deres tidligere Fart; forøvrigt gælde for dem de i §§ 11, 12, 13 og 15 indeholdte Bestemmelser.

§ 29. Den høieste Character, der kan opnaaes ved Prøven ombord, skal være 16, som er Halvdelen af den største Sum der kan opnaaes ved Udgangsprøven iland. For at der, efter Prøvetogtet, kan blive Spørgsmaal om Antagelse, udfordres idetmindste 8, som Halvdelen af den høieste Character.

Rækkefølge for Antagelsen. Kbhysprøve.

§ 30. Efter den Hovedsum, som fremkommer ved at sammenlægge Charactererne ved Udgangsprøven 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-Ottendedele af den største Hovedsum.

§ 31. Saa snart det, ifølge § 33, andet og tredje Led, er afgjort, hvormange og hvilke af de Søfarendes Linie der ville blive indstillede til Antagelse, stedes disse til særskilt Kbhysprøve, efter hvis Udfald de, som blive antagne til Cadetter, sættes i Klasse tilføjes.

Omprøve.

§ 32. De, der efter Udgangsprøven iland ei ere stede til Prøvetogtet, 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 Kofpenge.

III. Antagelse til Søcadet.

§ 33. Efterat Udgangsprøven iland samt Prøvetogtet er tilende og Charactererne opgjorte, holdes Kbhysprøve for Cadetterne, hvorefter afgjøres, hvor stor Tilgang Corpset behøver.

Af dem, der have bestaaet den almindelige Udgangsprøve (§ 5—15) eller Udgangsprøven for Søfarende (§ 22—29), indstilles til Antagelse, efter den i § 16 og § 30 angivne Rækkefølge, saamange som behøves for at gjøre Søcadetcorpsen fuldtalligt.

Forsaavidt Udgang søges fra begge Linier, bestemmes For-

bholdet 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.

§ 34. Enhver der antages til Søcadet erlægger, ligesom hidtil ved Indskrivningen og under samme Forbehold, en Sum af 100 Rbd., foruden 5 Rbd. i Indskrivningspenge.

B. Bestemmelser om Søcadetakademiets Ordning.

Almindelige Bestemmelser.

§ 35. Antallet af Cadetter bestemmes til 30. De saakaldte Volunteerpladser bortfalde. Indskrænkningen af Antallet sker med 1 aarlig, dog saaledes, at de Pladser, der blive ledige ved at Cadetter afgaae uden at blive Officerer, ikke blive at besætte.

§ 36. Cadetterne deles i to Classer. De, der have opnaaet at komme i første Ondtveirs-Classe, samt have bestaaet 1ste Examen og dermed aflagt fuldstændig Prøve i Navigation, ere Cadetter af 1ste Classe, de øvrige af 2den Classe. For 1ste Classe reglementeres 2 Knaphuller paa Kraven, og for 2den Classe 1 Knaphul.

§ 37. De 6 Ældste af 1ste Classe udføre Underofficiertjeneste, uden derfor at erholde Gage, hvorimod der af Akademiet udbetales dem en Godtgjørelse for de med Underofficiertjenestens Udførelse forbundne Udgifter.

§ 38. Cadetterne anskaffe selv den forestkrevne Uniform.

§ 39. Cadetterne betale for Underviisningen iland og ombord 5 Rbd. maanedlig (60 Rbd. aarlig), hvilke erlægges kvartalliter forud, fra deres Antagelse til deres Afgang fra Akademiet.

Til Lettelse for flittige og ubemidlede Cadetter oprettes 8 Fripladser, som besættes af Ministeriet efter Cadetchefens Indstilling. Ved disses Besættelse bør Sønner af Søofficerer komme i fortrinlig Betragtning.

§ 40. 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.

§ 11. I Forbindelse med de øvrige for Akademiet gjældende Regler fastsættes, at for dem, der ere antagne efter Afgangsproven for Søfarende, afgives den befalede aarlige Bedømmelse, efterat de have deeltaget i et Søtogt som Cadet og to Aar i Underviisningen iland.

§ 12. Alle Prøver afholdes, saavidt Forholdene tillade det, offentlig.

1ste Examen.

§ 43. 1ste Examen omfatter den hele Navigation, og saameget af de nedenanførte 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. Nærmere Forslag om disse Fordringer bliver af Cadetchefen at forelægge Ministeriet.

§ 44. 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 fremmede Sprog.

§ 45. 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.

§ 46. De bedste Characterer, som kunne opnaaes, ere følgende:

1ste Deel:

Mathematik	4
Navigation	8
	Sæters 12

2den Deel:

Transport 12

Artilleri	4
Geom. Tegning	2
Frihds. Tegning	2
	8

3die Deel:

Historie	3
Geographi	3
Dansl	4
Fransl	3
Engelsl	3
Lybsl	3
	19

Største Hovedsum 39

§ 47. For at bestaae 1ste Examen udfordres at have bestaaet saavel i hvert enkelt Fag, som i 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 dennes største Sum.

§ 48. 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 hele den tilhørende Deel.

§ 49. 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.

§ 50. For den Cadet, der har bestaaet 1ste Examen, foruges 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.

§ 51. Til 2den Examen fordres i Mathematik: Plan-Geometri, Stereometri og hele Algebra, og i de øvrige af neden-
anførte Fag saameget, som almindeligviis kan være lært i den Tid,
Mathematik-Underviisningen vil medtage. Nærmere Forslag om
disse Fordringer vil af Cadetchefen blive at forelægge Ministeriet.

§ 52. 2den Examen kan tages i tre Dele, nemlig:

1ste Deel: Mathematik og Naturlære.

2den Deel: Artilleri, Geometrisk og Frihaands-Tegning.

Tredie Deel: Historie, Geographi, Dansk og de tre frem-
mede Sprog.

§ 53. De høieste Characterer, som kunne opnaaes, ere
følgende:

1ste Deel:

Mathematik	8
Naturlære	4
	12

2den Deel:

Artilleri	4
Geometrisk Tegning	2
Frihaands Tegning.	2
	8

3die Deel:

Historie	3
Geographi	3
Dansk	4
Fransk	3
Engelsk	3
Tydske	3
	19

Største Hovedsum 39

§ 54. For at bestaae 2den Examen udfordres at have be-
staaet saavel i ethvert enkelt Fag, som til enhver af Provens tre
Dele.

For at bestaae i de enkelte Fag udfordres at have opnaaet i Mathematik 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.

§ 55. Iøvrigt gielder for 2den Examen de samme Bestemmelser, der ere anførte ved 1ste Examen i §§ 45, 48, 49 og 50.

Afgangsprøven.

§ 56. Afgangsprøven afholdes hvert Aar i April Maaned, i alle Fag under Et.

De højeste Characterer, som kunne opnaaes, ere følgende:

Mathematik	6
Navigation	5
Artilleri	4
Naturlære	4
Geometrisk Tegning	2
Historie	3
Geographi	3
Dansk	4
Fransk	3
Engelsk	3
Tysk	3
Netskete	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, Dansk, 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 har bestaaet Afgangsprøven, men

som ei ved det paafølgende Cadetstibstogt ansees for moden til Officier, er ikke forpligtet til at underkaste sig Afgangsproben paany.

Derksom han ikke agter at tage denne Prøve om, staaer han ligesuldt under Akademiets Tilsyn, men ansættes verelviis hos Fagmændene ved Orløgsværftet, for at uddannes yderligere i de forskellige Retninger. Hans Arbejder fremlægges, naar det næste Togt 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 Afgangsproben.

Underofficiers-Tjeneste.

§ 59. Underofficiers-Tjeneste udføres efter en af Chefen meddeelt Forfæst, og skal være udført af Enhver mindst i 3 Maaneder, før han kan udnævnes til Officier.

§ 60. For den Activitet og Paaalidelighed, han som Underofficier giver Prøve paa, tillægges ham af Chefen og Cadetofficierne en Character af indtil 3, der bliver at medregne ved den endelige Opgiørelse, for at bestemme hans Plads mellem dem, der samtidig udnævnes til Officierer.

§ 61. 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 Maaneder til at udføre Underofficiers-Tjeneste.

Cadetstibstogter.

§ 62. Hver af de 5 Seclasser deles i tre Afdelinger. En Cadet maa have opnaaet at komme i den øverste Afdeling af de 4 første Seclasser, inden han kan opflyttes i den næste.

§ 63. Naar Cadetten har giennemgaaet alle Seclasserne, afgive Dommerne Vidnesbyrd om hvorvidt han ansees at være moden til at forrette Lieutenants-Tjeneste i et Krigsstib.

Vidnesbyrdet afgives under følgende fire Afdelinger, hvis højeste Characterer ansættes saaledes:

Kundskab i Sømandsfaget	9
Manoeuvrer	9
Togter og Styrmandskunst	9
Stikket til Officier	12

Største Sum 39

§ 64. For at anses duelig til Lieutenants-Tjeneste udføres at have opnaaet Summen 19½, som er Halvdelen af den største Sum, og endvidere at have opnaaet Trediedelen af den højeste Character i enhver af de nævnte Afdelinger.

§ 65. Den Cadet, der har erholdt Vidnesbyrd om Duelighed, men ikke bestaaet Afgangsprøve iland, bør, ifølgelig at gjøre Togt med Cadetfløjen, om muligt anbringes paa et andet Skib, der foretager et Sommertogt, eller paa Togtfløjen i Sundet, for at forrette Tjeneste som Officier, dog saaledes at han kommer tilbage til Akademiet, 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 tildeler ham derefter en Character af indtil 4, som lægges til den Sum, der er ham tilkiendt i Vidnesbyrdet om Duelighed.

Indstilling til Afsked.

§ 66. Naar en Cadet, antaget ved den almindelige Afgangsprøve, ikke efter 3 Mars Underviisning har bestaaet 1ste Examen, efter 5 Mars Underviisning 2den Examen, efter 7 Mars 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 Vidnesbyrd om Duelighed til Officier, indstilles han til Afsked.

Ligeledes: naar en Cadet, antaget efter Afgangsprøven for Søfarende, ikke efter 2 Mars Underviisning har bestaaet 1ste Examen, efter 4 Mars Underviisning 2den Examen, efter 5 Mars 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 Vidnesbyrd om Duelighed til Officier, indstilles han til Afsked.

Udnævnelse til Søofficier, og Anciennetetsbe- stemmelse.

§ 67. Naar en Cadet har opfyldt alle Akademiets Fordrin-
ger, 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 forskellige Prøver af Enhver især op-
naaede Charactersummer.

Under 10de November. Efterat den franske Regiering havde
indvilliget i at give et Antal af indtil 4 danske Søofficierer An-
sættelse paa Flaaden, er det, efter derom indgivne Ansøgninger,
allernaadigst tilladt Secondlieutenanterne Meldal, Carstensen og
Mac Dougall at modtage Ansættelse i den franske Marine for en
Tid af 2 Aar.

Under 11te s. M. ere følgende Lov-Udkast tilstillede For-
mændene for Folkethinget og Landstinget, for af Marineministe-
ren at forelægges forstaaente Thing:

a) Udkast til Lov om Flaadens Størrelse og Bestanddele.

§ 1.

Flaaden skal bestaae af følgende Skibe:

Seilskibe: Linieskibe	4.
Fregatter	6.
Corvetter	3.
Brigger	4.
Kanonchalupper	24.
Kanonjoller	18.

foruden Smaaskibe.

Dampskibe: Fregatter fra 3-400 Hestekraft . . .	2.
Corvetter " 2-300 — . . .	4.
Dampskibe " 150-200 — . . .	2.
— " 100-150 — . . .	2.

Det bliver nærmere at fastsætte, af hvilken Art og i hvilket Antal der skal bygges Fartøier, særligen bestemte til Overførelse af Tropper.

Motiver

ad § 1.

Fastsættelsen af Flaadens Størrelse og Bestanddele er for Søværnet af saa meget større Betydning som en Plan for Flaaden, paa Grund af det betydelige Materiel og den Tid, dets Tilvebringelse maa medtage, nødvendigen maa gennemføres i en Række for at give et tilfredsstillende Resultat, og Overgang fra et System til et andet altid maa foranledige betydelige Udgifter for Statskassen.

Med at bestemme Søværnets Størrelse fremstiller sig naturligvis som Hoved-Udgangspunkter: det finansielle Hensyn til hvad Landet til sit Søforsvar kan udrede, og, i Forbindelse dermed, Bemedet som tilsigtes med Flaaden, nemlig at danne Landets ydre Forsvar og at sikre Forbindelsen imellem Landets adspredte Dele.

Efter de Midler, Staten kan disponere over til Bygning og Vedligeholdelse af sit Søværn, vil der ikke kunne blive Spørgsmaal om at vor Flaade skulde kunne afgive nogen tilsvækkelig defensiv Styrke mod en af de større Sømagter. I Tilfælde af Krig med en saadan Magt maatte Danmark altsaa søge Støtte i Alliance, men styrket paa denne Maade, maatte Danmark dog besidde saa megen Kraft tilføjes, at Landet ikke reduceredes til at stole alene paa fremmed Hjælp; navnlig maatte Forbindelsen imellem Landets forskellige Dele finde yderligere Beskyttelse i Landets eget Søværn, idet Statens Dele, uden sikret Forbindelse og Sammenhæng, ville blive et forholdsvis let Bytte for en Fiende.

Mod en mindre Sømagt maatte Danmark derimod ved egne Kræfter staae som fuldkommen Herre i egne Farvande og være

istand til at værne mod Angreb paa sine Kyster. Kan Danmark nemlig ikke under Krig med en af de mindre Sømagter forblive i Besiddelse af afgjort Overmagt tilføes, saa vil den Tryghed være tilintetgjort, uden hvilken Handelen maa lammes, Communicationerne alle blive affaarne, og Statens Tilværelse vil være truet. Hertil udfordres en Sømagt, der ikke udelukkende bestaaer af lette Skibe, hvilke kunne tænkes selv hos en mindre Sømagt at være tilstede i større Antal, men navnlig maatte enkelte Linieskibe bibeholdes for at sikre en vedvarende Overlegenhed paa Søen. Linieskibet staaer nemlig i militair Henseende saa høit over hvilken som helst anden Klasse af Skibe, at ingen flydende Styrke endnu kan stilles istedet eller træde op imod det, og Linieskibet maa derfor være Bestandsdeel af den Flaade, hvorved Overlegenhed skal sikres.

Den politiske Stilling, Danmark hidtil har indtaget blandt Europas øvrige Stater, er væsentligst begrundet paa at Danmark ved sin Belliggenhed er Sømagt; men ogsaa i denne Henseende er der af Betydning at Linieskibe bibeholdes; thi uden Linieskibe kan en Stat siges i militair Henseende at træde ud af Søstaternes Række. I enkelte andre Stater er Planen at gaae over til Fregat- og Dampskibs Styrke til forskellige Tider bleven bragt i Forslag; denne Plan er imidlertid atter bleven opgivet, idet flere Stater (blandt hvilke Østerrig) paany søge at skaffe sig Linieskibe, og det i Sverrig kan ansees for afgjort, at Folkerepræsentationen, efterat et udførligt Forslag under sidste Møde er bleven samme forelagt angaaende Overgang til et Fregat-System, vil bestemme, at Linieskibene skulle bibeholdes.

Støttet til disse Grunde er i Lovudkastet foreslaaet en Styrke af 4 Linieskibe, et Antal, ved hvis Fastsættelse Hensynet til hvad Landets pecuniære Stilling antages at kunne bære, væsentligen er taget i Betragtning, men som dog i Forbindelse med den øvrige foreslaaede Styrke maa ansees passende for Landets Forsvar. efter de Diemed, som med Flaaden nærmest maae have for sig. Dette Antal af Linieskibe er det samme som siden 1840 har været bestemt, medens Flaadens Styrke af Linieskibe i 1815 var fastsat

til 6. Det foreslaaede Antal af andre Seilskibe er ligeledes tvende Fregatter svagere end i 1815 blev normeret, og omtrentlig det samme som i 1840 blev fastsat, hvorimod Dampskibsstyrken er foreslaaet forøget ud over hvad Flaaden hidtil har havt. Den større Fuldkommenhed, som Dampens Anvendelse paa Krigsskibe i Løbet af de senere Aar har naaet, giver dette Baaben en forøget Betydning, og efter vore Farvandes Beskaffenhed vil det erkiendes, at Udbielsen af vor Dampskibsstyrke maa betragtes som uafviselig Nødvendighed, medens en forholdsvis Indskrænkning af Kanonbaadsflotillen derved gives mulig. Foruden de foreslaaede større Dampskibe vil der endnu behøves et ikke ubetydeligt Antal mindre Dampbaade, deels til Hærens Mobilisering, deels til at lette Kanonbaadenes Bevægelser. Det er imidlertid anseet uønsigtsmæssigt at bebyrde Staten med den betydelige Udgift til et saa kostbart Materiel, som ad anden Vei, om end i mindre fuldkommen Skikkelse, kan bringes tilveie, idet de Dampskibe, der tilhøre Staten under andre Bestyrelsesgrene, og de private Dampskibe ville kunne anvendes hertil, og Dampskibsfartens Tiltagen borger for at det bestandigt vil blive lettere ved udbrydende Krig at faae denne Tjeneste udført ved Dampskibe udenfor Marinen.

Sammenligner man Flaadestyrken, saaledes som Tvinget foresagt, med hvad der i Aaret 1815 for Flaaden blev fastsat, da stiller den militaire Styrke samt Beføstningen sig som følger:

1815.

Militaire Styrke.

1851.

	Antal.	Antal af Kanoner.	Prima Plan Besætning.
Seilskibe.			
(6 Linieskibe, idetmindste paa 74 Kanoner.)			
Linieskibe paa 74 Kanoner	3	222	1755
do. " 84 "	3	252	1995
(8 Fregatter med 28 Kanoner paa Batteriet.)			
Fregatter paa 40 Kanoner	8	320	2400
(8 smaa Fregatter saavel som større og mindre Brigger.)			
Corvetter paa 20 Kanoner	4	80	512
Brigger " 16 "	4	64	388
	22	938	7050
Roflotillen.			
Kanonchalupper	80	80	5067
Morteerchalupper	6	6	360
	86	86	5427
Talt	108	1024	12,477

	Antal.	Antal af Kanoner.	Prima Plan Besætning.	Hæftekraft
Seilskibe.				
Linieskibe paa 80 Kanoner	4	320	2660	
Fregatter " 48 "	6	288	2382	
Corvetter " 20 "	3	60	441	
Brigger " 16 "	4	64	388	
	17	732	5871	
Skonnerter og Kuttere m. m.	4		78	
Roflotillen.				
Kanonchalupper à 2 Kanoner	24	48	1520	
Kanonjoller à 1 "	18	18	418	
	42	66	1938	
Dampskibe.				
Fregatter paa 40 Kan. af 400 Hæftekraft	2	80	794	800
Corvetter " 12 " " 200à300 "	4	48	616	1040
Dampskibe " 8 " " 160 "	2	16	236	320
" " 2 " " 120 "	2	4	90	240
	10	148	1736	2400
Talt	73	946	9623	2400

verte

Efr. foregaaende Side.

1815.

Beføstning.

1851.

3 Liniesfibe paa 74 Kan. (Danmark) 637,000 Rbd.	1,911,000 Rbd.	4 Liniesfibe paa ca. 80 Kan., for Bygn. og Udrustn.	3,060,000 Rbd.
3 " " 84 " (Fred. VI) 765,000 "	2,295,000 "	6 Fregatter " 48 " " "	2,580,000 "
8 Fregatter " 28 " paa Batteriet 430,000 "	3,440,000 "	3 Corvetter " 20 " " "	564,000 "
(Smaa Fregatter)		4 Brigger " 16 " " "	520,000 "
opføres som 4 Corvetter paa 20 Kan.		2 Dampfibe " 400 Hestekraft "	1,450,000 "
(Najaden) . . . 132,000 "	528,000 "	1 do. " 2-300 " " "	1,496,000 "
4 Brigger paa 16 Kan.		2 do. " 150-200 " " "	486,000 "
(St. Thomas) . 107,000 "	428,000 "	2 do. " 100-150 " " "	360,000 "
80 Kanonchalupper . 17,600 "	1,408,000 "	24 Kanonbaade à 17,600 Rbd. "	422,000 "
6 Morteerchalupper 15,000 "	90,000 "	18 Kanonjoller à 7,100 Rbd. "	127,800 "
		Smaaafibe "	86,000 "

Talt 10,100,000 Rbd.

i Alt Materiel til omtrentlig Værdie af 11,152,200 Rbd.

For at opnaae og vedligeholde en Flaade af den foreslaaede Størrelse, vil det, efter de hidtil gjorte Erfaringer om Varigheden af Krigsskibe, og naar der tages Hensyn til de Skibe, Flaaden nu har, og deres Tilstand, være nødvendigt, i de første 15—20 Aar aarlig omtrentlig at bygge $\frac{1}{2}$ Linieskib, $\frac{1}{2}$ Fregat, $\frac{1}{2}$ Corvet eller Brig, og Dampskib, hvad der omtrent kan sættes lige med Halvdelen af et Dampskib som Thor, ialt til en Beføstning af omtrent 550,000 Rbd. Vedligeholdelsen af Flaaden vil efter de gjorte Erfaringer, der vise at dertil medgaaer, for Skrogene ca 1 pCt. og for Meisning, Inventarium, Dampmaskiner o. s. v. ca. 1 pCt. aarlig, omtrentlig koste 309,400 Rbd., og naar hertil kommer, til Vedligeholdelsen af Holmen og Dokken, ca. 52,000 Rbd., og til Dunkrafter, Bægtene, Nordbaade, Pramme, Arbeidsredskaber o. s. v. samt Sjouerløn til Tømmerflaet, Inventarium og Bærkøi, 37,300 Rbd., kan det antages, at der til den foreslaaede Flaades Bygning og Vedligeholdelse omtrentlig vil medgaae 948,700 Rbd. aarlig.

Heri er imidlertid indbefattet den Arbeidskraft, der anvendes til Bygninger m. v., og hvis Beføstning ligger i Divisions-Mandskabets Lønning. Efter den nu foreslaaede Lønningsmaaade vil denne Arbeidskraft kunne anslaaes til ca. 268,000 Rbd., hvilke maae drages fra den ovennævnte Sum for at udfinde Beføstningen ved Material-Anskaffelse og Folkekraft udenfor Divisions-Mandskabet til den foreslaaede Flaadestyrke, og sammenlignes da det udfomne Beløb, 680,700 Rbd., med den Sum, der efter Regnskaberne for Havene 1827—47 i Giennemsnit aarlig har været anvendt i samme Diemed, nemlig 483,000 Rbd., viser det sig saaledes, at Beføstningen for Material og Extra-Arbejde til den foreslaaede Flaade omtrentlig vil forøges med 200,000 Rbd. aarlig.

ad § 2.

Under Krigen har det været under Forhandling, af hvilken Art og i hvilket Omfang der bør holdes Transportfartøier til Hærens Overførelse, men da der i saa Henseende hidtil intet bestemt Resultat er bleven opnaaet, er det ønsket hensigtsmæssigt, at

den endelige Bestemmelse om dette vigtige Punkt udsættes, indtil de indledede nødvendige Prøver og Undersøgelser have fundet Sted.

- b. **Udkast til Lov, hvorved den i Interims-Reglementet for Kallundborg Lodserie af 22. October 1846 § 3 foreskrevne Lodstvang hæves, og Marineministeriet bemyndiges til at paalægge en Priskeafgift til Lodseriet.**

Den i Interims-Reglementet for Kallundborg Lodseri af 22de October 1846 foreskrevne Lodstvang skal, fra 1ste Januar 1852, være hævet.

Marineministeriet bemyndiges til at bestemme, at der, for et Antal Prikker, som af Lodseriet blive at udlægge og vedligeholde til Veiledning for Skibsfarten, skal erlægges af alle over 3 Commercelæster drægtige Skibe, der løbe ind i eller ud af Kallundborg Havn, og ikke bruge Lods, en Priskeafgift af 2 $\frac{1}{2}$ pr. Commercelæst for Indgaaende og ligesaameget for Udgaaende. Fra denne Bestemmelse undtages dog Færgeskallerne og det eller de Dampskibe, der bruges ved Post- eller Færgefarten, hvilke fremdeles skulle erlægge den Betaling, der er fastsat i Anmærkningen til den, førnævnte Reglement vedførte Tært, mod at der af Lodserne gives dem den, i § 2 af det gjældende Reglement og i Anmærkningen til Tærten, nævnte Hjælp. (Sfr. Pag. 56).

Motiver til foranstaaende Lovudkast.

I Interims-Reglementet for Lodsvæsenet i Kallundborg, dat. 19de Mai 1800, var bestemt, at der af ethvert mellem Gisseløre-Sand og Byen ind- og udgaaende Skib skulde erlægges Lodsbetaling, naar Lodsen havde indfundet sig til dets Lodsning, uagtet man ikke havde modtaget eller villet gjøre Brug af ham.

Et Udkast til nyt Interims-Reglement og Tært blev, hvad Lodstvangens Vedbliven angik, forelagt Østifternes Provindsialstænder i Maret 1846, og i dette Udkasts 3die § modificeredes den

da bestaaende Lodstvang derhen, at den hævedes for alle Skibe og Fartøier paa 3 Commercelæster og derunder, og nedfattes i visse Tilfælde til det Halve for de større Skibe, for hvilke sidste dog Afgiften i det Hele ved Tarten blev forhøiet. Dette Udlast emanerede derefter ifølge kongelig Resolution af 19de October 1846 under 22de næstefter som Interims-Reglement, gældende for 5 Aar; det blev i December s. A. expederet til Thinglæsning, traadte i Kraft fra 1ste Januar 1847, og taber saaledes sin Gyldighed ved Udgangen af indeværende Aar.

Efter de af Ministeriet om Lodstvangens Vedbliven eller Ophævelse ved dette Lodseri indhentede Betænkninger og erhvervede Oplysninger, dels fra vedkommende Overlods, dels giennem Holbæk Amt fra Kallundborg Communalbestyrelse og Havnecommission, er Ministeriet kommen til den Anskuelse, at Lodstvangen bør hæves.

Nævnte Localautoriteter have foreslaaet at udlægge et Antal Prilker til Veiledning for Skibsfarten til Kallundborg, og som Erstatning for deres Udlæggelse og Vedligeholdelse at paalægge en Prilleafgift af 2 p pr. Commercelæst ved Indgaaende og ligesaa meget ved Udgaaende af alle over 3 Commercelæster drægtige Skibe, der ikke tage Lods. Dette Forslag finder Ministeriet hensigtsmæssigt og billigt, dog saaledes, at Færgeomfakterne og Postdampstibene ikke erlægge denne Prilleafgift, men at de for dem gældende Bestemmelser bibeholdes, da disse ere til Fordeel saavel for Post- og Færgevesenet som for Lodseriet. Hertil har Generalpostdirecteuren givet sit Samtykke.

Det Beløb, der ved Prilleafgiften kan antages at ville tilflyde Lodseriet, udgjør omtrent 200 Rbd. Det er nemlig i de indkomne Beretninger antaget, at kun $\frac{1}{8}$ eller høist $\frac{1}{4}$ af de Havnen aarligt besøgende Skibe ville tage Lods, naar Lodstvangen hæves, da Farvandet ind til Kallundborg for en stor Deel er reent. Regnet paa $\frac{1}{8}$ Deel, ville Lodseriets samlede Indtægter, der efter Mediumsberegning for Aarene 1847—1850 nu aarligt udgjøre 1459 Rbd. 43 p , dersom nærværende Udlast bliver Lov, andrage 683 Rbd. 66 p . Om end denne Indtægt er ringe, saa antager Ministeriet dog, at

den vil være tilstrækkelig til et Lodseries Bedligholdelse, naar tilsvarende Indskrænkning foretages i Lodsernes Antal og øvrige Udgifter ved Lodseriet.

Vel er det kommet under Overveielse om ikke dette Lodseri, der under almindelige Forhold kun lidet benyttes af søgaaende Skibe, aldeles kunde nedlægges, og indskrænktes i sin Virksomhed til et Havnelodseri. Ministeriet har imidlertid fundet det betænkeligt at berøve Skibsfarten den Tryghed og den Bistand, som Lodseris Tilstedeværelse paa et saa vigtigt Punct som Kallundborg i flere Tilfælde kan yde, ligesom Veiledning i de omliggende Farvande maa anses af Bigtighed under en udbrydende Søkrig, hvor Kallundborg, deels som Tilflugtssted og deels som Indstibningssted, nødvendigen maa blive et Punct af særegen Betydning.

Under 12te Novbr. er Dampcorvetten Thor beordret indlagt og desarmeret.

Under 1. D. Efterat en af Capitain Schierbedt indgiven Rapport om Tougfabrikationen i Musland har været forelagt saavel Holmens Overcqvipagemester som Constructions- og Negleringscomissionen, har Ministeriet bifaldet, at følgende af Capitain Schierbedt foreslaaede Forbedringer indføres ved Marinens Reverbane:

- 1) at der for Fremtiden kun spindes eet Slags Garn af 2½ Tø Bøgt til 155 Favnens Længde, og at dette erholder omtrent 2 Omdreininger pr. Tomme;
- 2) at Nølerne i alle Nøllerne efterbaanden gøres faste;
- 3) at de nuværende Træ Garnveivisere ombyttes med lignende af støbt Jern;
- 4) at de nuværende Fordelingsplader ombyttes med Fordelingsplader af støbt Jern, dobbelt saa tykke som de havende, med Høller, der ere forgyldede til begge Sider, samt
- 5) at Ballasten omstøbes til Cylindere af passende Bøgt.

Under 14de Nov. er Kutteren *Neptun* beordret indlagt og desarmet.

Under 15de s. M. er 1ste Lærer i Mathematik ved Søcadetcorpsset, Premierlieutenant G. L. Tuxen, beordret at indtræde som Medlem i Commissionen for de studerende Søofficerers Underviisning.

Under 22de s. M. ere Secondlieutenanterne Meldal og MacDougall beordrede at fratræde Tjeneste resp. som Adjutant ved Søcadetcorpsset og Inspectionsofficer ved Taffelvæsenet.

Under s. D. er Cadetunderofficer Gustav Adolph Friis allernaadigst udnævnt til Secondlieutenant i Søetaten.

Under 25de s. M. er Cadet Schneider oprykket til Underofficer, og Volontair Trminger til virkelig Cadet ved Søcadetcorpsset.

Under 28de s. M. er Secondlieutenant P. J. C. S. Solbøll beordret til Adjutant ved Søcadetcorpsset.

Under 29de November er Secondlieutenant Bærensen beordret til Inspectionsofficer ved Taffelvæsenet.

Under s. D. er Dampstibet *Ugir* beordret desarmet.

Under 6te December er Cadet S. A. Jurs, efter Ansøgning, meddeelt Afsked fra Søcadetcorpsset.

Under 13de s. M. beordret Commandeur Sisker og Commandeurcapitain P. C. Bruun til, ved Udgangen af Havet at fratræde, samt Commandeurcapitain Bræm og Capitain Prästlius til, fra samme Tid at tiltræde Søetatens Over-Munderings-commission.

Under 17de s. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst approberet følgende Bestemmelser for Søcadetternes Uniformering til Jagttagelse fra Begyndelsen af det Cursus, der, efter endt Cadetstibstogt i 1852, vil indtræde ved Akademiet.

Uniform for de Kongelige Søcadetter.

Blaa Klædes Trøje med 2 Rader Underknapper og rød Krave, hvorpaa 2 eller 1 Knaphul af Guldtresse (efter Klassen), blaa Klædes Vest med 1 Rad Underknapper,

blaastribede Bærreths Beenklæder,
 blaa Klædes Beenklæder (om Vinteren og, undertiden, ombord),
 blaa Klædes Hue med Cocarde,
 Dolt i Skuldergebærg,
 Sort Halsstørklæde og
 Støvler;

Alt efter de ved Akademiet gjældende Bestemmelser og Mønstre.

Skø ere tilladte, naar dertil bæres hvide Strømper;
 blaa Dverkjole af Søjole-Facon med Ankerknapper,
 en galla bæres:

Hvide Beenklæder af Dreil,
 Hvid Best med 1 Rad Ankerknapper.

Sor Underofficiererne reglementeres:

Til Distinction bæres paa høire Skulder af Kjolen en Contra-
 Epaulette, af Treien en Secondlieutenants Brandebourg,
 omkring Huen en glat Guldgalon 6''' bred.

Det tillades dem at bære blaa Klædes Kjole.
 en galla bæres:

Blaa Klædes Kjole og

Trekantet Hat med Krampe af smal Guldtresje.

Under 17de Decbr. resolveret, at Prikken paa Nødslatgrunden inddrages, og at der skal udlægges een Priik paa Svelms-Laafe-grund og een paa S. D.-Enden af Bjørns.

Under f. D. er emaneret følgende Lov, hvorved den i Interims-Neglementet for Kallundborg Lodseri af 22de Octbr. 1846 § 3 foreskrevne Lodstvang hæves, og Marineministeriet bemyndiges til at paalægge en Priikleafgift til Lodseriet (Sfr. Pag. 52).

Den i Interims-Neglementet for Kallundborg Lodseri af 22de October 1846 foreskrevne Lodstvang skal fra 1ste Januar 1852 være hævet.

Marineministeriet bemyndiges til at bestemme, at der for et Antal Prikker, som af Lodseriet bliver at udlægge og vedligeholde til Beileddning for Skibsfarten, skal erlægges af alle over 3 Com-

mercækæster drægtige Skibe, der løbe ind i eller ud af Kallundborg Havn og ikke bruge Lods, en Prilleafgift af 2 $\frac{1}{2}$ pr. Commerceløst for Indgaaende og ligesaameget for Udgaaende. Fra denne Bestemmelse undtages dog Færgeomakkerne og det eller de Dampskibe, der bruges ved Post- eller Færgefarten, hvilke fremdeles skulde erlægge den Betaling, der er fastsat i Anmærkningen til den for nævnte Reglement vedføjede Takt, mod at der af Lodserne gives dem den i § 2 af det gjældende Reglement og i Anmærkningen til Tarten nævnte Hjælp.

Under 19de Novbr. Ifølge et giennem Finantsministeriet modtaget Andragende fra endeel Handels- og Skibsredere heraf Staden, har Ministeriet foranstaltet, at Toldboddommen for Fremtiden, i Wintermaanederne, ligesom den øvrige Deel af Aaret, holdes aaben om Dagen, med Undtagelse af de Tider, da den efter Bestemmelserne skal lukkes for Holmens Mandskabs og Bagternes Passage, og med Jagttagelse af at Bommen ikke holdes aaben saalænge, at Havnens Tillægning skulde kunne forhindre dens Tillukning.

Under 22de Decbr. Officier i nederlandsk Tjeneste, *J. la Soré* (artificier en chef de la Marine Néerlandaise), har meddeelt Ministeriet et af ham opfundet Percussionsblindefyr (fanal à percussion) hvilket han har tilbudt det danske Marine. Ministeriet har ladet anstille Forsøg med dette Blindefyr, der er fundet hensigtsmæssigt ved sin stærke Lysning og bekvemme Antændelsesmaade, og derfor er reglementeret under Navn af Percussionsblus, til at medgives Skibene.

Under 24de f. M. er Capitainlieutenant *Moe* beordret at afgaae fra, og Secondlieutenant *M. C. Wulff* at tiltræde Tjeneste som Inspectionsofficier ved Equipagen paa Nyholm.

Under 28de f. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadgibt resolveret, at Auditeurposten ved Søcadetcorpsen, fra den 1ste i næste Maaned, inddrages, og de derhenhørende Forretninger udføres i paakommende Tilfælde af Auditeuren ved combinerede Ret, og at Justitsraad *A. L. Drewsen* meddeles Afsted i Maade fra denne Post med Bartpenge.

Under 28de Decbr. er det allernaadigst tilladt Secondlieutenant **Wille** at anlægge og bære den ham af den franske Republiks Præsident tildeelte Decoration som Ridder af Æreslegionen.

Under 1. D. er det allernaadigst tilladt Sommermand af 2. Div. 1. Comp. Nr. 189, **Jacob Sellmer**, at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Medaille „För berömliga Gerningar“ til at bære i et blaat og gult Baand paa Brystet.

Under samme Dato er det allernaadigst tilladt Capitainlieutenant **Thulstrup**, endnu i 1 Aar at maatte forblive staaende à la suite i Marinen.

Under 29de s. M. udfærdiget Interims-Reglement og Takt for Kallundborg Lodseri.

Under 31te s. M. er Commandeureapitain **Braem**, der ifølge allerhøieste Resolution af 3die August d. A. fra 1ste i næste Maaned fratræder Sælfestmesterposten, beordret til, som Følge heraf, at udtræde af Constructions- og Reglerings-Commissionen, og er Capitain **Muxoll**, der allernaadigst er udnævnt til Sælfestmester, beordret at tiltræde bemeldte Commission som Medlem.

Dødsfald.

Comd.-Capt. **H. Aschehoug**, R* DM., d. $\frac{4}{10}$ 1850.

Capitain **P. T. Grove**, à la suite, d. $\frac{1}{2}$ 1851.

Premierl. **Sarboe**, d. $\frac{1}{6}$ 1851.

Comd.-Capt. **C. S. Willens**, à la suite, d. $\frac{1}{2}$ 1851.

Officielle-Deel.

II.

Officielle-Deel

H.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 2den Januar 1852 er Capitainlieutenant Grove beordret at fungere som Inspecteur ved det forenede Krydstoldvæsen paa Østkysten af Danmark og Hertugdømmerne i 3 Aar fra 1ste f. M. at regne.

Under 6te f. M. ere Commandeur Seidelin, Capitainlieutenant O. Suenfson og Premierlieutenant G. Tuxen beordrede at sammentræde som Commission, for at udarbejde Forslag til Compassernes Placering, Belysning m. m. i de større Krigsskibe, der fremtidigen maatte blive byggede.

Under 10de f. M. er Premierlieutenant Seidelin beordret til, under Premierlieutenant Frølich's Sygdom, at overtage Commandoen af Bagtstationen paa Batteriet Trekroner.

Under 3die f. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Corvetten Najaden casseres og udgaaer af Flaadens Tal for derefter at bortselges, saafremt en antagelig Riøbesum kan opnaaes.

Under 13de f. M. er Premierlieutenant S. E. A. E. Lund beordret til, fra 1ste Marts d. A. og indtil videre, med Rutteren Løvensørn at udføre de Fyr- og Vagerbæsenet vedkommende Forretninger og Inspectioner, foreløbig under den constituerede Fyr- og Vagerinspecteurs Dvertilshn.

Under 14de f. M. er Secondlieutenant Grove beordret at forrette Tjeneste som subalterne Officier ved Sølaartarchivet.

Under 19de Jan. er Auditeuren ved Sætatens combinede Met, Baron J. J. Rosenkrantz, allernaadigst meddeelt Overauditeurs Character.

Under 20de f. M. er udfærdiget en Instrux for Talletmesteren.

Under 27de f. M. er Capitain C. van Doekum, efter Ansøgning, allernaadigst bevilget Afsted som Marineminister, og er Commandeur-Capt. Steen Bille allernaadigst udnævnt til Marineminister for hele Monarchiet.

Under 31te f. M. er Capitain C. van Doekum allernaadigst udnævnt til paany at indtræde og tage Sæde som Medlem i Constructions og Reglerings-Commissionen.

Under 7de Februar ere Commandeur Seidelin, Commandeurcapitainerne Tegner og Braëm, samt Capitain M. Suen son beordrede at sammentræde i en Commission for at revidere Flaadens Signalebog.

Under 8de f. M. ere følgende Officierer udcommanderede med Dampskibet *Sekla*, der er beordret strax at gøres seilklart:

Capitain Slensborg som Chef,

Premierlieutenanterne Kraft og A. Garde,

Secondlieutenanterne Rothe og Friis.

Under f. D. er Capitainlieutenant Ipsen beordret at afreise til Hertugdømmet Slesvig, for, under Commandeurcapitain Varendorffs Sygdom, at varetage de Indrulleringschefen og Søkrigscommissairen i Hertugdømmet paahvilende Forretninger paa Sessionerne.

Under 11te f. M. er Premierlieutenant J. Luxen beordret

at fungere som *Secretair* ved den *Commission*, der under 7de f. M. er nedsat for at revidere Flaadens *Signalbog*.

Under 16de Februar er *Commandeur Gandil* beordret at afreise til Kiel, for, paa *Ministeriets Vegne*, at modtage det til den ballestenske *Marine-Udelling* hørende *Materiel* og *Inventarium*.

Under 17de f. M. er udfærdiget en *Bekendtgjørelse* om at fra 1ste Marts blive de *Hertugdømmet Slesvig* vedkommende Sager, som ved allerhøieste *Kundgjørelse* af 28de f. M. ere henlagte til *Marineministeriet*, at stille til dette og sende til *Kjøbenhavn*.

Under 19de f. M. ere *Premierlieutenant Bruun* og *Secondlieutenant G. Gjodesen* beordrede til, respective som *Fører* og *subalterne Officier*, at fare i indværende *Mar* med *Dampskibet Skirner* i *Postfarten*.

Under 24de f. M. har *Hans Majestæt Kongen* allernaadigst resolveret, at *Capitainerne* i *Søetaten* for *Fremtiden* fritages for at deeltage i *Bagttjenesten* paa *Nyholms Hovedvagt*, hvilken *Tjeneste*, som *Følge* heraf, vil være at udføre af *Capitainlieutenants-Klassen* alene.

Under 25de f. M. er det tilkiendegivet *Divisionerne*, at fra 1ste i næste *Maaned* vil *Capitain* da *jour* have dagligen at inspicere de *militaire Bagter* paa *Holmene* og, efter endt *Inspection*, at afgive fornøden *Melding* til *Holmens Overquippagemester*, samt at denne *Tjeneste* udføres skifteviis een Uge ad *Gangen*.

Under f. D. ere efternævnte *Officierer* beordrede til i indværende *Mar* at fare med *Postdampskibene*,

med *Dampskibet Lideren*:

Capitainlieutenant Ugerskov som *Fører*,

Secondlieutenant Schoustrup som *subalterne Officier*.

med Dampskibet Slesvig:

Premierlieutenant H. Hedemann som Fører,

Secondlieutenant P. Solbøll som subalterne Officier.

Under 26de Februar er Premierlieutenant Ulrich beordret til, fra 1ste April at overtage Posten som Fører af Bugseerdampskibet Zertba i en Tid af 2 Aar.

Under f. D. ere efternævnte Officierer beordrede til Bagtskibschefer iaar:

Capitainlieutenant Solm for Corbetten Galathea som Bagtskib i Sundet;

Capitainlieutenant Røkke for Bagtstationen paa Batteriet Trekroner;

Capitainlieutenant Ipsen for Bagtskibet i Storebelt, Skonnerten Delphinen.

Under 27de f. M. er Dampskibet Zella beordret oplagt som i Krigstid.

Officielle - Deel.

III.

OTTOMAN BOOK

III

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger ic.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando ic.

Under 2den Februar 1852 har Hans Majestæt Kongen allernaadigst approberet følgende Bestemmelser om Tillæg, som Chefene for de i Fremtiden udrustede Krigsskibe kunne tilstaae Topgaster, Kanoncommandeurer m. Fl.

Bestemmelser

for

Størrelsen af det Tillæg, som Chefen maanedlig kan tilstaae Topgaster, Kanoncommandeurer m. Fl., samt hvad der betinger dets Udbetaling.

Som Belønning for de Flinkeste og for at tilveiebringe større Iver og Rappelyst blandt Besætningerne ombord i Krigsskibene, bemyndiges Chefen til,

A. Paa et længere Tøgt, der varer over 3 Maaneder, at tilstaae:

- | | | | |
|--|--------|------------------|---|
| 1) samtlige Kanoncommandeurer | 1 Rdd. | til hver om Mnd. | |
| 2) samtlige Ladere | 48 R | — | — |
| 3) de Matroser, der ansættes som Qvarttermestere paa et Fartoi | 1 Rdd. | — | — |

Endvidere til det paa omstaaende Reglement for de forskellige Klasser Skibe anførte Antal af,

- | | | | |
|---------------------------|---|---|---|
| 4) Topgaster | 1 | — | — |
| 5) Morgængere | 1 | — | — |
| 6) Lodbivere | 1 | — | — |
| 7) Sygebogetere | 1 | — | — |

B. Paa et kortere Togt af indtil 3 Maaneders Varighed bemyndiges Chefen til at tilstaae ovennævnte Tillæg til Halvdelen af det ovenfor angivne Antal, med Undtagelse af de under Post 3 og 7 Anførte, der nyde Tillæget i samme Udstrækning som paa et længere Togt. Er Antallet paa dem, der kunne erhverve Tillæg, ulige, tillægges 1 forinden det halveres.

Forsaaavidt der medgives Skibene af de paa Sætatens Høspital specielt uddannede Sygevogtere, der ifølge Ministeriets Resolution af 23de Mai 1851 hver erholde 2 Rbd. maanedlig, drages disse fra det i Reglementet anførte Antal af Sygevogtere.

Naar en Mand bestrider 2 af de Poster, for hvilke der kan gives Tillæg, kan ham udbetales $1\frac{1}{2}$ Tillæg; bestrider han 3 Poster, kan der udbetales ham 2 Tillæg.

Paa Bagflibe bortfalder Tillæget for Morgængere og Lodgivere.

Tillæget beregnes fra Commandoen heises til den stryges, efter de samme Regler som Søgagen; men Bestemmelsen om hvem der skal have det maa først tages 2 Maaneder efter at Commandoen er heist, forsaavidt Togtets Varighed tilsteder dette.

Tillæget ophører fra den Dag Vedkommende efter Chefens Stign beordres at fratræde Posten.

Det udbetales kun naar Vedkommendes hele Forhold har gjort ham værdig dertil, og som Følge heraf vil Antallet blive at indskrænke, naar de ovennævnte Poster ikke kunne udfyldes med tilstrækkelig dygtige Kolk.

Bestemmelsen om hvem der skal tilstaaes Tillæg tages af Chefen efter Indstilling af Skibets Næstcommanderende.

Reglement

for

Maximum af det Antal Kanoncommandeurer, Ladere, Topgaster m. Fl., som Chefen maanedlig kan tilstaae Tillæg, samt dets Beløb.

		Linieskibe	Fregatter	Corvetter som Galathea	Corvetter med aabent Batterie	Barkskib som Saga, samt Brigger	Dampfskibe som	Thor	Holger Danse	Mindre Seilskibe end Brig- ger, samt uarmerede Dampfskibe
Label A.										
Paa et Togt af over 3 Maanedes Varighed.										
Kanoncommandeurer hver 1 Mbd. maanedlig										
Ladere " 48 St. "										
Topgaster " 1 Mbd. "										
Morgængere " 1 — "										
Lodhivere " 1 — "										
Sygeoppassere " 1 — "										
Label B.										
Paa et Togt af indtil 3 Maanedes Varighed.										
Kanoncommandeurer hver 1 Mbd. maanedlig										
Ladere " 48 St. "										
Topgaster " 1 Mbd. "										
Morgængere " 1 — "										
Lodhivere " 1 — "										
Sygeoppassere " 1 — "										

Matroser, der ansættes som Qvarttermestere paa et Fartoi, kan maanedlig gives 1 Mbd. hver i Tillæg, saabel paa et længere som et kortere Togt.

Under 19de Februar er den ved Candidat Soghs Befordring ledigblevne Lærerpост ved Svætstens Aften-Pigeskole overdraget Overlærer Schaarup i Forbindelse med hans Post som Lærer ved Forberedelsesskolen, fra 1ste Marts d. A., med den derfor bestemte Løn.

Under 24de f. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst bifaldet:

at Holmens Overeqvipagemester, fra 1ste April d. A. fratræder de ham ved Kgl. Resolution af 5te April 1816 paalagte Forretninger vedkommende Kiøbenhavns Opmudringsvæsen, og

at Commissionen for Kiøbenhavns Opmudringsvæsen indtil videre vedbliver i samme Skikkelse og med samme Functioner som hidtil, men i directe Communication med Ministeriet.

Under 3die Marts har Ministeriet beordret et Skibsbibliotek oprettet i Skolebygningen paa Christiansholm, under Søstimesterens Varetægt, med den Bestemmelse, at de derbærende Bøger aarligt af Søstimesteren fordeles ombord i de udrustede Skibe, hvor Canoneren efter en medfølgende Liste tager dem i Regnskab og sørger for deres Aflevering ved Togetts Ende. Dette Bibliotek er grundlagt med de Bøger, som en i Marhuus niftet Committee for Armeens Forsyning med Læsning har skienket til Fordeling blandt udrustede Krigsskibe.

Under 4de f. M. er Capitain Schumacher beordret til igjen at overtage sit Embede som Indrulleringschef og Overlods i Holstens District.

Under 6te f. M. er det bestemt, at af de Aspiranter, der iaar indstille sig til Præliminairexamen ved Escadetacademiet, skulle de otte, der bestaae Examen bedst, antages til at gjøre Prøvetogt med Cadetstibet.

Under f. D. ere følgende Officierer beordrede til Tjeneste i Corvetten Galathea som Bagstib i Sundet:

Premierlieutenanterne Frølich og Schmidt,

Secondlieutenanterne Tegner og Carlsen;

til Tjeneste ved en Artillerieskole, der er beordret oprettet ombord, ere

Premierlieutenant Sagen og

Secondlieutenant W. Michelsen commanderede.

Under 6te Marts er Antallet af de Bare-Hundholter og Spiir, der skulle medgives Skibene, reglementeret saaledes:

A. Linieskibe, Fregatter og Corvetter med luftet Batterie:

Storstang 1

Forstang 1

Storemærseraa 1

Foremærseraa 1

Korte Bramstænger 3

Klyverbom 1

Skaaler 3: Banger 2

Fyrrespir til Løseilspir 2

Gran-Varetræer til Løseilstræer eller

Fartøismaster 2

rue Salingsborn 2

B. Mindre Skibe end ovennævnte medgives samme Antal Bare-Hundholter og Spiir som disse, med Undtagelse af en Foremærseraa, dog tillades det Chefen at erholde en Foremærseraa i Bare, naar en saadan efter Togtet Beskaffenhed ansees nødvendig.

Paa kortere Togter og i vore egne Farvande kan bemeldte Antal Bare-Hundholter og Spiir indskrænkes paa de mindre Skibe efter Chefens Begjæring, ligesom der paa disse Expeditioner kun bliver at medgive bemeldte Skibe 1 Sæt Bramstænger.

Under f. D. ere nogle Forandringer beordrede foretagne ved Dampskibet *Solger* Danske sigtende til at formindste dette Skibs Hantled, og er det bestemt, at der paa Dampskibet *Thor* skal anbringes til Prøve et complet Jernbantsætnings Apparat til dets Storvant, Stag og Varduner, hvilket vil være at anskaffe fra Frankrig.

Under f. D. er Lieutenant *Sommerfeldt*, Dannebrogsmænd,

constitueret som Dymudringscontroleur ved Kjøbenhavns Dymudringsbørsen fra 1ste April d. A.

Under 8de Marts ere Premierlieutenant P. Ulbeck og Secondlieutenant de Lancy Pedersen beordrede til Tjeneste ved Bagtskibstationen i Store-Belt, fra 1ste April.

Under 9de s. M. er Premierlieutenant Købke beordret til Tjeneste ved Bagtskibstationen paa Batteriet Trekroner, fra 1ste April.

Under 10de s. M., efter Andragende fra Bestyrelsen af "Foreningen for Søfartens Fremme", har Ministeriet tilladt, at der paa de iaar udgaaende Krigsskibe maae antages nogle Frivillige til at uddannes i Styrmandsfaget.

Under s. D. beordret Lieutenant M. Aagesen at tiltræde sin Tjeneste som Proviantregnskabsfører og Secretair ved Bagtskibet i Sundet for indeværende Aar, — Krigs-Cancelliesecretair Mariager, fra 1ste April at tiltræde sin Tjeneste som Proviantregnskabsfører og Secretair ved Bagtskibstationen i Store-Belt for indeværende Aar, og derhos at fungere som Regnskabsfører ved Stationen i Wintermaanederne 1852, — og Søkrigs-Commissair Nielsen, ligeledes fra 1ste April at tiltræde sin Tjeneste som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Batteriet Trekroner.

Under 11te s. M. er Dr. J. Chapuis, Læge ved den franske Styrke i St. Pierre, allernaadigst udnævnt til Ridder af Dannebrogordenens 3die Klasse.

Under s. D. er Generalkrigscommissair J. Schmidt allernaadigst meddeelt Afled i Naade og med Pension fra sine Embeder som Færgelaugsinspecteur og Waterskout i Helsingør og fra sine Tjenester som Inspecteur ved det derværende Lodseri og Lodsoldermand ved Hornbeks og Gilleleie Lodsrier, fra 1ste April d. A. at regne.

Under 15de s. M. er Corvetten Flora beordret til Logiskib for de til Tjeneste ved Corpserne eller Holmene udstreivne Svøvrnepligtige, og er Taffelmesteren, Capitain Muxoll, beordret at

overtage Inspections-Commandoen, og Capitainlieutenant Moe at forrette Tjeneste som Næstcommanderende i Corvetten.

Under 17de Marts, efter Forslag fra den under 6te Januar d. M. nedsatte Commission for Compasernes Belysning og Placering i de større Skibe, har Ministeriet bestemt:

at paa de Skibe, hvor ikke Rattets Størrelse eller locale Omstændigheder fordrer 2 Compasser, anbringes fremtidigt kun 1 Styrecompas;

at hvor 2 Styrecompasser anbringes, maae Rosernes Centre ikke anbringes hinanden nærmere end 4 Fod;

at intet Jern maa forefindes omkring Compasserne idetmindste i en Afstand af 3 Fod;

at de i de senere Aar indførte Peilfliver medgives de udgaaende Skibe, forsaavidt Beholdningen tillader det;

at der af de i den franske Marine indførte Compashuse og Compasser med giennemsigtige Roser og en Lampe til at oplyse dem begge franedes af, aflæsses 2 til Prove.

Under 1. D. er emaneret Lov om Bevilling af Udgifter til Udrustning af Skruedampskibet Thor paa et 3 Maaneders Provetogt i indeværende Aar.

Under 1. D. er Capitainlieutenant Böcher beordret til, fra 1ste April d. M. og indtil videre at overtage Bestyrelsen af Helsingørs, Hornbøls og Gilleleies Lodserier som constitueret Lodsininspecteur for førstnævnte og Lodssoldermand for de sidstnævnte Lodserier.

Under 18de j. M. er givet følgende Instrux for Capitain du jour som Inspicerende af de militaire Bagter og Poster paa Holmene:

De Capitainer, der have du jour-Tjeneste ved Divisionerne, stifte ugeviis til at inspicere de militaire Bagter og Poster paa Holmene. Den inspicerende Capitain du jour's Navn meddeles Bagtcommandeurerne ugeviis igiennem Ministeriets Parol.

Capitain du jour inspicerer Bagterne hver Dag, i Regelen imellem Morgen- og Aftenappellen; han honoreres, af alle under

ham sorterende Bagter, med presenteret Gervær. Enhver Bagtcommandeur skal, uden videre Opfordring, give ham Underretning om Bagtens Styrke, hvormange og hvilke Skildvagter der ere udsatte, hvormange Mand der ere fraværende og af hvilken Marsag, saa at han derved kan komme til Visshed om, hvorvidt Bagtcommandeuren er underrettet om sin Bagts Tilstand og holder Alting i tilbørlig Orden. Ligeledes melder Bagtcommandeuren ham Alt hvad der ellers maatte være forefaldet ved Bagten. Bemærker Capitain du jour nogen Uorden eller Efterladenhed hos Bagtcommandeuren eller hans Mandskab, da skal han paatale den og befale hvad han i saa Henseende anseer fornødent, ligesom han, efter Omstændighederne, kan belægge den Skyldige med foreløbig Arrest, og isald dette var Bagtcommandeuren selv, da overdrage den Næstcommanderende Befaling over Bagten, indtil der kan træffes andre Foranstaltninger. Capitain du jour efterseer tillige jevnlig Bagtslocalerne, og underretter enhver Bagtcommandeur om sin Bopæls Beliggenhed for det Tilfælde der fra Bagten skulde tilstilles ham Meldinger.

Erholder Capitain du jour Ordre til at inspicere Bagterne mellem Aften- og Morgen-Appeel, angiver han sig som Inspectionsronde, medgives fra Bagten den Bedækning, som er bestemt for Monder, og expederes som saadan ved de Bagter han maatte være beordret at inspicere.

Efter endt Inspection afgiver han Melding til Holmens Overequivagemester, hvilken Melding affattes skriftlig, naar der ved Bagterne er forefunden nogen Mangel eller Uorden.

Den inspicerende Capitain du jour bærer samme Uniform som ved Bagttjenesten iland, nemlig Frakke med trekantet Hat og Sabel.

Under 19de Marts er Capitainlieutenant Bøcher allernaadigst sat à la suite i Staten paa ubestemt Tid, i Anledning af hans Constitution som Godsinspecteur, Færgelaugs-Inspecteur og Vater-skout i Helsingør.

Under f. D. er Premierlieutenant O. C. Pedersen aller-

naadigst udnævnt til Capitainlieutenant, og Secondlieutenant A. B. Rothe til Premierlieutenant.

Under 19de Marts er Expeditionssecretair, Auditeur A. K. Petersen, allernaadigst udnævnt til regnskabsførende Medlem af Commissionen for Sætatens Drengeskoler, og er derhos af Ministeriet beordret tillige at indtræde som Medlem i Commissionen for Sætatens Pigeskoler.

Under 20de s. M. ansat Reservechirurg Clementsen som Skibslæge med Overskibslæges Character paa Bagislibet i Sundet for indeværende Aar, og, i hans Sted som Læge paa Holmen, Skibslæge Vahl.

Under 24de s. M. er Secondlieutenant W. Michelsen beordret at fratræde Tjeneste ved Søartilleriet.

Under 25de s. M. ere Premierlieutenant P. Albeck og Secondlieutenant de Lancy Pedersen, beordrede at fratræde Tjeneste ved Equipagen resp. paa Gammelholm og Nyholm, og ere, i deres Sted, beordrede til Tjeneste: Premierlieutenant Wilde paa Gammelholm og Premierlieutenant Koepstorff paa Nyholm.

Under s. D. er Skipper Johan Henrik Røster, Dannebrogsmænd, bestillet til Havnefoged i Nyhavns District.

Under 26de s. M. har Ministeriet bifaldet, at Mastineriet udtages af Dampskibet Kiel, og at Skroget derefter indrettes til et Seil-Transportfartøi.

Under s. D. allernaadigst bestemt, at en aarlig Portion Koft for Divisionsmandskabet, fra 1ste April d. A. og indtil videre skal bestaae af følgende Quantiteter, og uddeles med $1\frac{1}{2}$ pr. Almanak-maaned, nemlig:

Rug, maanedlig, $2\frac{1}{2}$ Skp., der udgjør, for 1 Aar, 3 Tdr. 6 Skpr.

Gryn, maanedlig, 2 Dkr., der udgjør, for 1 Aar, 3 Skpr.

Flekt, maanedlig, 5 Pd., der udgjør, for 1 Aar, 3 Lpd. 12 Pd., nemlig 15 Pd. røget og 2 Lpd. 13 Pd. saltet.

Kiød, maanedlig, 8 Pd., der udgjør, for 1 Aar, 6 Lpd., nemlig 3 Lpd. Drekiød og 3 Lpd. Sammekiød.

Ommer, maanedlig, 6 Spd., der udgiver, for 1 Star, 4 Spd. 8 Spund.

Antikitetet har derhos bestemt, at ligesom der hidtil er til-
haet Stug til Familier, der have 5 eller flere Børn, saaledes skal
der fremdeles gives saadanne Familier Stug, med den Forskel, at
den beregnes efter den mindstkomende Stofportion, dog at de Sam-
lier, der nu er tilstaaet Stug, mude Odbjærgelse for det mindre
Baanum, de derved erholdre.

Overgangen fra det tidligere Bestaaende til hvad der fra den
1ste April saaledes træder i Kraft, bliver, ifølge Antikitetets Re-
solation at ordne saaledes:

at den Skof, der tilhælder Bæbekommende fra den 1ste til den
31ste Marts forfaller beregnes, og udbetles samtidig med Skofen
for April Maaend d. 31.

at den Skof, der tilkommer Bæbekommende i April
Maaend d. 31. og fremdeles fra Skovplantgaardene,
i Maaendene April til September, begge ind., de 2 nærmeste
Dage — som ligger ifølge Stigementet ere Firdage — efter
den 1ste i hver af Maaendene, fra 31. 7 til 11 For-
midag og fra 31. 4 til 6 Eftermiddag, paa den ene af disse
Dage til 1ste, og paa den anden til 2den Division, saaledes,
at Divisionerne maanedlig stiftes til at have den første Af-
gentingsdag, og

i Maaendene October til Marts, begge ind., paa den nærmeste
Dag — som ligger ifølge Stigementet er Firdag — efter d. 1ste
i hver af Maaendene, til begynde Divisionerne paa den Dag,
til de Skofstæder og paa den Maade som hidtil vedtages;
at Skofen, naar den skal beregnes for et Dagaaend med andre end
der, der udgiver en bestemt Maanedlig, ansettes saaledes:

af 1 Portion:

For 1 Dag 2, 3, 4, 5 Dage. 1 Portion
— 6, 7, 8, 9 — 2
— 3

For 10, 11, 12, 13 Dage . . .	$\frac{3}{8}$	Portion
— 14, 15, 16 — . . .	$\frac{1}{2}$	—
— 17, 18, 19, 20 — . . .	$\frac{5}{8}$	—
— 21, 22, 23, 24 — . . .	$\frac{3}{4}$	—
— 25, 26, 27, 28 — . . .	$\frac{7}{8}$	—
— 29, 30, 31 — . . .	1	—

af $\frac{1}{2}$ Portion.

For 1 og 2 Dage	Intet
— 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 Dage . .	$\frac{1}{8}$ Portion
— 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 Dage .	$\frac{1}{4}$ —
— 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 — .	$\frac{3}{8}$ —
— 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 — .	$\frac{1}{2}$ —

dog at der i intet Tilfælde tilstaaes større Ration end resp. en heel eller en halv Portion.

Under 27de Marts har Hans Majestæt Kongen allernaadigst benaadede Fastflods ved Frederikshavns Lodserie, Anders Nielsen, med Dannebrogsmændenes Hæderstegn for 50 Aars god Tjeneste.

Under f. D. ere følgende Officierer udnævnte til Skibschefer:

Capitain M. Suenson for Skruedampskibet Thor, paa et Prøvetogt i Nordseen;

Capitain Raffenberg for Corvetten Valkyrien som Cadetskib;

Capitainlieutenant S. Paludan for Briggen Mercurius, bestemt til Station i Vestindien;

Capitainlieutenant Meinertz for Briggen St. Croix, paa et Krydstogt til Island.

Under f. D. er det bestemt, at Batteriet Trekroner og Lū-nettet, fra 1ste April afleveres af Defensions-Commissionen til fremtidig Vedligeholdelse af Søetaten, og er det, som Følge heraf, paalagt Holmens Overqvipagemester at foranstalte det Fornødne til Bygningernes og Værkernes Vedligeholdelse fra Holmen under Tilsyn af en Ingenieur-Officier.

Under f. D. er udgaaet Bekjendtgørelse om, at fra 1ste i næste Maaned, blive de Hertugdømmerne Holsteen og Lauenborg

vedkommende Sager, som ved allerhøjeste Kundgiørelse af 28de Januar d. N. ere henlagte til Marineministeriet, at stile til Dette og sende til Kjøbenhavn.

Under 29de Marts er Dampskibet *Sebla* beordret udrustet for at benyttes til Troppetransport, og er Capitain Glensborg beordret til Chef for Skibet, samt Premierlieutenanterne Kraft og Groth og Secondlieutenant Rambusch til subalterne Officierer.

Under f. D. ansat Candidat Struckmann som Læge, og Døhnfeldt som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Dampskibet *Sebla* paa et forestaaende Togt.

Under f. D. er udfærdiget midlertidigt Betalings-Reglement for Søtoihuuslieutenanter, Stippere, Mestere, Mestersvende og andre med dem i Klasse staaende Embedsmænd samt for Underclasserne i Søetatens Divisioner.

Under f. D. er Skibmand af Matroscorpsen Nr. 25, P. Sengeløv, bestillet til Havnefoged i Stege, fra den 1ste April dette Aar.

Under 30te f. N. ere følgende Officierer udcommanderede:

til Dampskibet *Thor*,

Premierlieutenanterne Seidelin, L. Krieger, N. Garde,

Secondlieutenanterne Prosilus, P. Gjødese, N. Jacobsen;

til Cadetsskibet, *Corvetten Valkyrien*,

Skibs-officierer,

Capitainlieutenant Schulz,

Secondlieutenant L. Braag;

Som Lærere,

Capitainlieutenant C. Pedersen,

Premierlieutenant L. Skibsted,

— — Ravn,

Secondlieutenant Salbe;

Til Briggen *Mercurius*,

Premierlieutenanterne Schulz, C. Michelsen,

Secondlieutenanterne S. L. Solbøll, V. Grove, E. Wolff;

til Briggen *St. Croix*,

Premierlieutenanterne Gottlieb, Rothe,

Secondlieutenant A. Holm.

Under 30te Marts ere Formændene ved Kjøbenhavns Opmudringsvæsen, Christian Sønderup og Frederik Bærensen, constituerede som Undercontrolleurer ved bemeldte Opmudringsvæsen, fra 1ste April d. A.

Under 31te s. M. er Quarttermester ved den kongelige Cha-loup, Andreas Peter Kielsen, allernaadigst benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under 1ste April solgt ved Auction Dælsbaaden *Selsinger*.

Under 2den s. M., efterat Hans Majestæt Kongen, paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling, allernaadigst havde resolveret, at det for Fremtiden skal overdrages en af Statens ældre Officierer at fungere som Flaade-Inspecteur, for at inspicere ethvert Skib, medens det er under Commando, har det behaget Hans Majestæt allernaadigst at approbere følgende

Instrux for Flaade-Inspecteuren.

§ 1.

Den af Hans Majestæt Kongen allernaadigst udnævnte Flaade-Inspecteur paahviler det som almindelig Pligt at gjøre sig nøie bekendt med Flaadens almindelige og specielle Reglementer, saavel hvad Tjenesten angaaer i Flaadens Skibe, som med Hensyn til det Materielle, i militair som i administrativ og oeconomist Henseende.

§ 2.

Efter dertil modtagen Ordre fra Marineministeriet begiver han sig ombord i det opgivne Skib for at forvisse sig om, at Skibet er i den Orden, som er fornøden til den Kongelige

Tjenestes Fremme, og for derefter at indberette om den Tilstand, hvori han har fundet Skibet.

§ 3.

Naar den paagaaende Skibschef efter Ordre melder sig til Flaade=Inspecteuren, meddeler denne ham Tiden, til hvilken han vil afhentes til Skibet; ved sin Ankomst ombord heiser han Commandoslag eller Stander, overensstemmende med den ham tillagte Charge, og vil Skibschefen, saalænge denne Commando vaier, i Alt være ham underlagt som sin Escadrechef.

§ 4.

Forsaauidt Inspection befales foretaget ved Begyndelsen af et Togt, vil Flaade=Inspecteuren fornemmelig have at henvende sin Opmærksomhed paa, hvorvidt Skibets Tilstand, saavel som Alt, hvad der er medgivet fra Værftet, i enhver Henseende er forsvarligt, samt at Skibets Udrustning og Forsyning er passende efter det Togt hvortil det er bestemt.

Ved sin Ankomst ombord lader han, ved Chefen, Officierer og Mandskab fremstille for sig, samt Mynstring foretage af Skibets Besætning, og forsaavidt han maatte finde, at der i Henseende til Sundhedstilstand eller fysisk Kraft er Mangel, eller at Enkelte af Besætningen ikke have opfyldt de Betingelser, der fordrer deres Befarenhed eller Ansættelse i den dem anviste Post, da vil han herom have at giøre Indberetning til Ministeriet.

Han paaseer, at de forskellige Apteringer ere benyttede, overensstemmende med de givne Bestemmelser; han lader sig give Beretning, om Undersøgelse af Local=Attractionen har fundet Sted, og lader sig af Chefen meddele Rapport, om nogen Mangel maatte have vist sig under Skibets Equiperung.

Han paaseer, at den befalede Fremgangsmaade med Skibets Mullevæsen er bleven iagttaget, navnlig med Hensyn til Skyt-rullen; hvis Skibet i nogen Tid har været udenfor Bommen, lader han Mandslabet fremstille for sig paa den Follene anviste Post under Bataille.

§ 5.

Efter endt Inspection indsender han Rapport til Marine-ministeriet, og hvis Mangel ved Udrustningen maatte være forefunden, gjør han derom uden Ophold Indberetning til Ministeriet, paa det at saadan Mangel endnu forinden Skibets Afseiling kan foranstaltes afhjulpen.

§ 6.

Naar Inspection befales foretagen under Tøbet af et Togt eller ved dets Slutning, vil Hovedsædet dermed være, at Flaade-Inspecteuren i størst muligt Omfang gjør sig bekendt med Skibets Organisation, samt med den Orden, der hersker indenborde.

Til den Ende vil Flaade-Inspecteuren, efterat han af Chefen har ladet Officiererne og Skibets Besætning fremstille for sig, samt Mynstring af Mandskabet foretage, lade udføre saadanne Manoevrer og Exercitier, som han, efter det angivne Sæd, maatte ansee meest hensigtsmæssige.

Flaade-Inspecteuren maa især lade sig det være magtpaaliggende, at gjøre sig bekendt med den Grad af Kundskab og Færdighed, som under Togtet er bleven Mandskabet vibragt i Artilleriets Betjening ligesom ogsaa i Brugen af forskellige Arter Haandvaaben.

Han vil ligeledes, ved fortsatte Manoevrer, saabel under Seil som til Ankers, ved Udsættelse og Armering af Skibets Fartøier, ved Omflistning af Stænger, Seil eller Ræer, have at forsitte sig om den Grad af Øvelse, som Mandskabet i disse Retninger har opnaaet, og da dette, ligesaabel som den Fordring, at Flaade-Inspecteuren i videre Omfang skal gjøre sig bekendt med Tjenestens Gang ombord, oftere kan antages at ville udfordre flere Dages fortsatte Jagttagelser, saa vil Ordren til at inspicere et Skib indeholde nærmere Bestemmelse om den Tid, hvortil Inspectionen kan udstrækkes, ligesom og angaaende det Farvand, hvori de nødvendige Manoevrer ville blive at foretage.

§ 7.

Forsaaavidt Flaade-Inspecteuren ved den forehavende Inspection maatte ansee det ønskeligt, til Bedømmelse af en eller anden til Prøve medgiven Indretning eller af Forandringer, foretagne af Chefen paa Togtet, at een eller flere af Værstets sagkyndige Officierer eller af de færende Officierer, der ere Medlemmer af Constructions- og Reglerings-Commissionen, blev ham tilforordnet, har han desangaaende at henvende sig, enten til Marine-Ministeriet, eller — om det kun er for kort Tid, til Bedømmelse eller Oplysning af en enkelt Gienstand — da til Holmens Overregispagemester eller til Constructions- og Reglerings-Commissionen.

Dette paalægges det ham navnlig at iagttage, naar han skønner, at de under Spørgsmaal værende Indretninger ere af større Betydning, og derhos ere af saadan Natur, at deres Nytte bedst bedømmes paa Stedet, men derimod med Banselighed efterat Skibet er oplagt.

§ 8.

Med Hensyn til den daglige Tjeneste i Skibet overtlyder Flaade-Inspecteuren sig om, at der heri hersker den størst mulige Gensformighed ombord i Flaadens forskellige Skibe, saavel i Organisation som i Commando, overensstemmende med de gældende Reglementer.

§ 9.

Han besigter Sygelukaf og Arrester; han lader sig Skibets og Officierernes Journaler forevise, ligeledes Skibets Protocoller og Regnskaber, og paaseer, at disse ere førte paa reglementsmæssig Maade.

§ 10.

Han paaseer, at Reglementer og Anordninger, om hvad der tilkommer Enhver, ere overholdte paa Togtet, og til den Ende tilholder han Skibschefen, under hans Ophold ombord at opfordre Mandskabet til at fremkomme med, hvad Enhver ijer maatte have

at andrage. — Slige Andragender blive da af Chefen at tilstille Flaade-Inspecteuren med hans Paategning eller Erklæring.

§ 11.

Ligesom det er en Escadrechef's Pligt, ved Inspicering af de ham underlagte Skibe, i alle Enkeltheder at gjøre sig bekendt med den Disciplin og Orden, der hersker ombord, samt med den Behandling, der bliver Officierer og Mandskab til Deel, saaledes maa ogsaa Flaade-Inspecteuren lade sig det være særdeles magtpaaliggende at komme til Erkiendelse af disse for Tjenesten saa vigtige Forhold, og i det hans Stilling udtrykkelig sættes i Lighed med en Escadrechef's, saa vil han heri have Veiledning for sin Handlemaade og Anviisning til, hvorvidt han kan udstrække sin Virksomhed.

§ 12.

Naar Flaade-Inspecteuren, efter endt Hvert, forlader Skibet, stryges han Commando ombord i samme, og hans Commandoforhold til Skibschefen ophører fra samme Tid, dog er denne pligtig til at meddele saadanne yderligere Oplysninger, som Flaade-Inspecteuren senere maatte finde sig foranlediget til at forlange.

§ 13.

Efter endt Inspection afgiver Flaade-Inspecteuren Rapport til Marineministeriet.

Denne Rapport bør angaae ethvert af Hovedpuncterne for Flaade-Inspecteurens Jagttagelse. Disciplin, Orden og Aeenlighed ombord i Skibet, Forhold til Officiererne, Behandling af Skibets Besætning, Mandskabets Holdning og Øvelse, Orden og Rolighed under de forskjellige Manoeuvrer, samt den omtrentlige Tid, der er medgaaet til Udførelsen af de vigtigere blandt disse, ville i ethvert Tilfælde specielt være at omtale.

Da klart Skib og Skarpskydning udgjør et meget væsentligt

Moment for Flaade-Inspecturens Opmærksomhed, vil der om denne vigtige Gienstand være udførligen at rapportere.

I Forbindelse hermed vil Omgang og Orden med Skibets Udrustningsgjenstande, Overholdelse af de befalede Reglementer, ligesom ogsaa Skøn angaaende muligen indførte Forandringer blive at giøre til Gienstand for Flaade-Inspecturens Indberetning.

Endelig vil Flaade-Inspecturen hertil have at knytte saadanne Bemærkninger angaaende Chef og Officerer, hvortil hans Ophold ombord muligen maatte give Anledning, beregnet paa, i Forbindelse med Beretningen om den i Skibet forefundne Orden og Disciplin at give Marineministeriet et yderligere Moment til Bedømmelse af de Paagældendes Dygtighed som Officerer, samt hvorvidt de kunne anses skikkede til at anbetroe's Commando af Kongens Skibe.

§ 14.

Foruden Inspicering af Flaadens Skibe, udrustede til kortere eller længere Togter, vil det paaligge Flaade-Inspecturen, efter Marine-Ministeriets nærmere Ordre, at inspicere de forskellige Bagtskibe. Denne Inspection foretages saavidt muligt paa samme Maade og i samme Udstrækning som paa Flaadens øvrige Skibe.

§ 15.

Hvor en Escadrechef er udnævnt og har sin Commando heist, paahviler Flaade-Inspecturens Pligter og Forretninger ham for Escadrens Vedkommende, og har han i saa Henseende at holde sig denne Flaade-Inspecturens Instrux efterrettelig.

Under 2den April er Contreadmiral Zahrtmann allernaadigst udnævnt til Flaade-Inspecteur, foreløbig for 2 Aar, fra 1ste s. M. at regne.

Under 1. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at den til den forhenværende hollsteenske Marineafdeling hø-

rende Skue-Damp-Kanonbaad Nr. 1 for Fremtiden skal benævneth Støren.

Under 2den April er Commandeurchapitain S. A. Paludan allernaadigst meddeelt en ny Uffted som Commandeur.

Under 6te s. M. solgt underhaanden Skroget af Orlogs-Corvetten Najaden.

Under 7de s. M., paa Grund af forandrede Bestemmelser med Hensyn til Kostuddelingen, bestemt, at Capitain du jour ved Divisionerne, for Fremtiden, som tidligere, har at forrette du jour-Tjeneste een Calendar-Maaned ad Gangen, og at Inspiceringen af de militaire Bagter og Poster paa Holmene skal udføres skifteviis, saaledes at den Capitain, der er du jour ved 1ste Division, udfører denne Tjeneste paa alle Dage af ulige Dato, medens du jour Capitainen ved 2den Division inspicerer paa alle Dage af lige Dato.

Under 8de s. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst approberet følgende Bestemmelser om Billaarene for de Officierer der gaae i Coffardifart, ansættes paa Postdampskibene eller sættes à la suite i Staten:

- 1) Ingen Officier kan permitteres paa længere Tid end 3 Aar for at gaae i Coffardifart. For at erholde Permission til at fare til Coffardis, maa Officieren have gjort et Togt til Orlogs, og derfra have erhvervet tilfredsstillende Anbefalinger.

I Ansøgningen om Permission maa opgives, med hvad Skib, i hvilken Stilling og i hvilken Fart den Ansøgende ønsker at fare, for at det efter disse Data kan afgjøres om Permissionen kan bevilges eller ikke.

Under Permissionen tilstaaes der Officieren fuldt Landgehalt, Qvarteer- og Oppasserpenge inclusive.

Naar en Officier ønsker at forblive i Coffardifarten læn-

gere end 3 Aar, kan dette bevilges ham, naar han godtgjort, at han selv har eller vil faae Skib at føre, men han sættes i saa Fald à la suite i Staten og erholder ifkun i det første Aar, han staaer i denne Stilling, Gage uden Qvarteer- og Dypasferpenge, og efter den Tid udtræder han aldeles af Gage.

Tilladelse til at fare til Goffardis kan i det Hele ikke erholdes for længere Tid end 6 Aar ad Gangen.

- 2) Officierer, der ansættes til Tjeneste paa Postdampskibene, kunne ifkun forblive i denne Stilling i 2 Aar, og beholde imidlertid deres Gage uden Qvarteer- og Dypasferpenge.
- 3) Officierer, der efter Ansøgning, paa Grund af private Forhold eller for at vedblive i Goffardisarten, sættes à la suite i Staten, fratræde, med den ovenfor nævnte Undtagelse, Gage og Emolumenter, og kunne ikke forblive staaende à la suite længere end 3 Aar. Naar de ikke inden den Tid melde sig til Tjeneste, indstilles de til Afsted.

Under 9de April ere Cadetunderofficiererne Louis Edouard Augustus Gordon Mac-Dougall og Annus Eduard Christiansen allernaadigst udnævnte til Secondlieutenanter i Søetaten.

Under 10de s. M. ere Cadetterne J. L. Zohlenberg og A. W. Buchwald udnævnte til Underofficierer ved Søcadetcorpsen.

Under s. D., i Anledning af Skipper Røsters' Udnævnelse til Havnefoged, ansat Skipper Aris som Fører af Barkskibet Gam-melholm,

Skipper Petersen som Fører af Sluppen Makrelen,

— Jørgensen som Fører af Sluppen Larsens Plads,

— A. Jansen som Fører af Skonnerten Maagen,

Styrmand S. J. Jansen, som Fører af Nordbaaden Syen

Nr. 1.

Under 13de April ansat Cand.med. & chir. L. W. Sibi-
ger som Skibslæge paa Cadetsskibet Corvetten Valkyrien paa Togt
i indeværende Aar,

Cand. med. & chir. M. S. Lund som Skibslæge paa
Briggen St. Croix paa Togt til Island,

Cand. med. & chir. M. J. Marcus som Skibslæge paa
Damp-Corvetten Thor,

Cand. med. & chir. Struckmann, med-Overskibslæges
Character, paa Briggen Mercurius paa Togt til Bestindien.

Under 16de s. M. ansat J. Eigtved som Proviantregn-
slabsfører og Secretair paa Dampskibet Thor,

C. Busch i samme Egenskaber paa Briggen St. Croix, og
J. Gottrup paa Cadetsskibet, Corvetten Valkyrien.

Under 17de s. M. er Cand. polyt. C. S. Grove aller-
naadigst udnævnt til Fyrstæns Inspecteur og Ingenieur.

Under 19de s. M. er Skonnerten Elben beordret udrustet
for at stationeres som Bagtskib paa Elben, og ere følgende Offi-
cierer beordrede til Tjeneste paa Skonnerten:

Capitainlieutenant Rothe som Chef,

Premierlieutenant Wilde og

Secondlieutenant Rambusch.

Under s. D. ere Premierlieutenant Wilde og Secondlieute-
nant L. Braag beordrede at fratræde Tjeneste som Inspections-
officierer resp. paa Gammelholm og Nyholm, og ere, i deres Sted,
beordrede til Inspectionsofficierer: Premierlieutenant Kraft paa
paa Gammelholm, og Secondlieutenant Mariboe paa Nyholm.

Under 21de s. M. ansat J. J. Vahl til Skibslæge og N.
S. Knoph til Proviantregnskabsfører og Skibssecretair paa Bagt-
skibet Elben i indeværende Aar.

Under 22de s. M. er Secondlieutenant Friis beordret til
Tjeneste i Briggen St. Croix.

Under 24de April er Premierlieutenant Obelig beordret til Tjeneste i Dampskibet Thor, istedetfor Secondlieutenant Prøssilius, der er sygemeldt.

Under 28de J. M. ansat Stud. med. & chir. C. M. Reiß til vagtgjørende Læge ved Holmen, saalænge Reservechirurg Clementsen er fraværende som Skibslæge paa Bagtskibet i Sundet.

Under J. D. ansat C. E. Dæhnfeldt som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Briggen Mercurius paa Togt til Vestindien i indeværende Aar.

Officiële-Deel.

IV.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger ic.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udecommando ic.

Under 1ste Mai er Secondlieutenant S. Holbøll beordret at fratræde Tjenesten som Inspectionsofficier ved Taffelvæsenet.

Under 3die s. M. er Premierlieutenant Schulz beordret at overlevere Alt Fyr- og Bager-Inspecteurposten vedkommende til Premierlieutenant S. Lund, der er beordret til, indtil videre, at overlage bemeldte Post.

Under 6te s. M. er Capitain J. A. Meyer beordret at forrette Tjeneste ved Søkaartarchivet i Capitainlieutenant Rothes Fraværelse.

Under 10de s. M. er Capitainlieutenant O. W. de Sine Skibsted allernaadigst udnævnt til Underseimester, og Premierlieutenant G. Schønheyder til Underfabrikmester.

Under 11te s. M. ere Secondlieutenanterne L. MacDougall og Christiansen beordrede til Tjeneste paa Bagtffibet i Sundet Corvetten Galathea.

Under 12te s. M., efterat have indhentet Constructions- og Neglerings-Commissionens Betænkning over Fabrikmesterens Rapport efter hans sidste Reise i Udlandet, har Ministeriet taget følgende Bestemmelser:

- 1) Dampnings-Apparat til at brye Planter. Et saadant mindre Apparat vil være at anbringe paa Holmen, saaledes som det bruges paa de Franske Værfter; Ministeriet forbenter nær-

mere Forslag i saa Henseende fra Fabrikmesteren og Chefen for Maskincorpsen snarest muligt.

- 2) Silt maa ikke mere anvendes i Tømmersamlingerne, men andre Besklyttelsesmidler forsøges.
- 3) Jernskinner ville være at benytte til yderligere Forbinding; det iagttages at de saa lidt som muligt komme til Hinder ved Skibenes Reparation.
- 4) Boring for Boltehoveder og Klinkeringe. Ministeriet antager, at den af Fabrikmesteren foreslaaede Fremgangsmaade, at Boltehovederne komme indenfor Skibssiden og dækkes med Cement, hidrager til Tømrers Bevarelse mod Forraadnelse, og vil derfor være at anvende.
- 5) Metalplader i Skivgatter for løbende Enden i Skibsside og Knægte ville være at anvende.
- 6) Rorene paa Fregatten Tordenskjold og den nye Corvet-Bygning hænges saaledes, at alle Lytter være.
- 7) Saafermt Omstændighederne tillade det, ønsker Ministeriet, at den af Fabrikmesteren omtalte Suspensions-Indretning til Jerncorvpind anbringes paa Fregatten Tordenskjold.
- 8) Bænk-Rat; vilde være at anbringe, om skee kan, paa Linieskibet Dannebrog og Fregatten Tordenskjold.
- 9) Til den nye Corvetbygning skal anskaffes:
 - a) Et Kiedespil af Thomas Brown;
 - b) Et Par Petestus-Pomper, der ville være at sætte i Forbindelse med Rør i Skibssiden;
 - c) Jern-Bantsetnings-Apparat til Underbant og Stag, samt Stængebarduner for alle 3 Rejsninger.

- 10) Brown og Lenor' støbte Jernblokke. Disse Blokke med Beslag indenfor Træet, ansees meget hensigtsmæssige til Brug, hvor man anvender Blokke med Jernbeslag; nogle faa ville være at forfærdige ved Dreierværkstedet og prøves ombord i den nye Corvet første Gang den udrustes.
- 11) Den til Corvetten Valkyrien anskaffede nye Destillations-Kabys prøves igien paa næste Togt; Fabrikmesteren har at tage Hensyn til et Destillations-Apparats Anbringelse ombord i den Skruedampfregat, hvortil han er beordret at udarbejde Tegning.
- 12) Sauge- og Høbleværk. I Anledning af et af Capitainlieutenant N. Tuxen i 1850 udarbejdet Forslag til et saadant Værks Anlæg indhentes yderligere Erklæring fra Fabrikmesteren og Chefen for Maskincorpsen.

Under 12te Mai har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret, at de Ord „at holde Rigets Grundlov“ for Fremtiden skulle udgaae af den ved allerhøieste Resolution af 7de August 1849 approberede Formular for den Ed, der skal aflægges ved Antagelsen i Sætatens Divisioner og inden Skibsborde ved Begyndelsen af et Togt.

Under 13de s. M. er beordret, at intet Flag for Fremtiden heises paa Batteriet Scytus, fordi Krigsflib med Commando heist er forløbet indenfor Bommen.

Under 14de s. M. er Overlærer ved Holmens Sogns Kirkeskole, M. Listow, efter Ansøgning, paa Grund af Alder og Svagelighed, allernaadigst meddeelt Afsted i Naade fra bemeldte Post.

Under 23de s. M. er Overlodsens i Sjællands District, Commandeur S. L. Wulff, efter Ansøgning, allernaadigst meddeelt Afsted i Naade fra bemeldte Embede fra 1ste Juli næstkommende at regne, fra hvilken Tid ligeledes hans Constitution som Over-

løds i Solland, Følster og Møns District ophører, og har Hs. M. Kongen derhos allernaadigst udnævnt ham til Commandeur af Dannebrog.

Under 23de Mai er Commandeur S. A. Paludan allernaadigst udnævnt til Overløds i Sjellands samt i Solland, Følster og Møns Districter fra 1ste Juli at regne.

Under 27de s. M. har Ministeriet approberet et af Fabrikmesteren og Chefen for Maskincorpsen udarbejdet Forslag til Indretningen af et Dampnings-Apparat til at bøje Planter.

Under s. D. er Capitainlieutenanterne L. Wulff og Bjelke beordrede at afreise til Holsteen for at ledsage de paagældende Udskrivningschefer paa en Erpessions-Reise.

Under 29de s. M. ere Undertrimesteren, Capitainlieutenant Skibsted, og Underfabrikmesteren, Premierlieutenant G. Schønhøjder, allernaadigst beordrede at indtræde som Medlemmer af Constructions- og Reglerings-Commissionen med Stemme og Sæde efter deres Anciennitet.

Under 3die Juni er Capitain Slensborg beordret til Chef for Dampskibet *Sella*, bestemt til at overføre Hs. Maj. Kongen til Helsingborg. Til subalterne Officierer ere beordrede Premierlieutenant Kraft og Secondlieutenant Präsius.

Under s. D. er Modemester N. P. Kjær beskikket til Graver ved Holmens Kirke fra den 1ste i næste Maaned at regne.

Under 5te s. M. er Capitain S. Orholm, efter Ansøgning, paa Grund af Svagelighed, allernaadigst meddeelt Afsted i Maade af Sv:Staten og derhos allernaadigst tillagt Capitains Character.

Under s. D. er Divisionsqvartermester ved Sv:Statens 2den Division, A. Jerndorff, allernaadigst udnævnt til Inspecteur ved Søgæsthuset fra den 1ste i næste Maaned at regne.

Under 8te Juni er Capitainlieutenant Møller beordret til Chef for Dampskibet *Lideren*, bestemt til at overføre Hs. Maj. Kongen til Aalborg. Til subalterne Officier er beordret Secondlieutenant Präsius.

Under 8. D. er bestemt, at Fregatten *Tordenskjold*, sættes i Vandet den 16de f. M. Kl. 12 M.D.

Under 11te f. M. er Fuldmægtig under Ministeriet, Krigssekretær Wellmann, allernaadigst udnævnt til Divisionsquartiermester ved Sø-Statens 2den Division fra den første i næste Maaned at regne.

Under 15de f. M. ere Commandeurcapitainerne Michelsen og Tegner, Capitain P. Wulff og Capitainlieutenant A. Løven beordrede at sammentræde i en Commission for at anstille Prøver og Undersøgelser med Skruedamp-Kanonbaaden *Støren* og der ved om muligt vinde Momenter til Afgjørelsen af Spørgsmaalet om saadanne Fartøiers Hensigtsmæssighed til at forsvare vore Fartøier og vedligeholde Forbindelsen mellem vore Der, i hvilket De med Ministeriet har foranlediget, at 2 af Land-Statens Officierer overvære Prøverne. Til at føre Dampbaaden *Støren* er Premierlieutenant C. Schönheyder beordret.

Under 18de f. M. ere Inspectionsforretningerne ved det holstenske Bagerbæsen overdragne Krydstoldinspecteuren paa Hertugdømmerne Slesvig og Holstens Bestyrelse, Premierlieutenant Sammer.

Under 22de f. M. er Samme beordret til tillige at fungere som Fyrinspecteur i de ham underlagte Bagerdistricter.

Under 29de f. M. er Capitainlieutenant Møller beordret til Chef for Dampskibet *Lideren*, bestemt til at overføre Hs. Maj. Kongen fra Aarhus. Til subalterne Officier er beordret Secondlieutenant Präsius.

Under 30te Juni ere Cancellist C. S. Andersen og Volontair H. V. Sommersted i Ministeriets Admiralitets-Bureau constituerede, respective som Fuldmægtig og Cancellist i samme Bureau, fra den 1ste i næste Maaned at regne.

Under f. D. ere Skipper Niels Henningsen og Matros Hans Jørgensen Skov af Ministeriet ansatte, resp. til Fyrmester og Fyrassistent ved Seirs Fyr, fra 1ste Juli d. A. at regne.

Officielle-Deel.

V.

THE HISTORY OF THE
CITY OF LONDON

FROM THE FOUNDATION OF THE CITY
TO THE PRESENT TIME

BY JOHN STOW

OF THE CITY OF LONDON

AND OF THE COUNTIES OF MIDDLESEX
AND SURREY

IN TWO VOLUMES

VOLUME THE SECOND

LONDON

Printed by J. Stow

at the Sign of the Gun

in St. Dunstons Church-yard

near the North Church

in the Parish of St. Dunstons

in the City of London

1687

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger ic.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando ic.

Under 2den Juli er det allernaadigst tilladt Marineministeren, Command. Capt., Kammerherre Steen Vile, at anlægge og bære den ham af Hs. Maj. Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Decoration som Commandeur af den norske St. Olafs Orden.

Under 5. D. er det allernaadigst tilladt Capitain Slensborg at anlægge og bære den ham af Hs. Maj. Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Decoration som Ridder af Sværdordenen.

Under 5. D. er den anden residerende Kapellan ved Bremerholms Menighed, C. S. Gram, allernaadigst udnævnt til tillige at være Sygekræfter og Præst ved Sø-Statens Hospital.

Under 5. D. er Cancellist under Marineministeriet, S. A. L. Stjerne, allernaadigst udnævnt til Fuldmægtig i Ministeriets Admiraltets-Bureau.

Under 4de f. M. har det allernaadigst behaget Hs. Majestæt Kongen at benaade Loddsoldermand ved Agger-Canalens Lodseri, C. D. A. Abildhauge, med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under 7de f. M. er Capitain Slensborg beordret til Chef for Dampskibet *Sella*, bestemt til at stationeres som Bagtskib i Sundet, imedens Corvetten *Galathea* foretager en Øvelsestour til søs. Til subalterne Officiere ere beordrede Premierlieutenanterne Kraft, Collsmann og Groth samt Secondlieutenant Prøssilius.

Under 8de f. M. er const. Lods- og Færge-Inspecteur i Helsingør. Capitainlieutenant Bøcher, beordret til, fra den 15de f. M. og indtil videre, at overtage Bestyrelsen af Observatoriet paa Kronborg, under Overtilsyn af Directeuren for Sølaartarkivet, og foranstalte at der dagligen fra Bagtskibet i Sundet, ligesom hidtil, ved en nedfaldende Kugle tilkiendegives det Dieblis da Middelmiddag indtræffer i Greenwich.

Under 13de Juli er fransk Architect, St. Agnan Boucher, allernaadigst udnævnt til Ridder af Ddg.

Under 1. D. er const. Cancellist under Marineministeriet, C. S. Andersen, allern. udnævnt til Fuldmægtig i Ministeriets Admiralitets Bureau.

Under 15de f. M. er Overauditeur Skrike constitueret til, i Overauditeur Baron Rosenkrantz's Sygdomsforfald, at forestaae Auditeur-Embedet ved S.-Statens combinede Ret.

Under 1. D. er det bestemt, at den fra Kiel hidbragte Slup, Tumleren, der har henhørt til den forhenværende hollsteenske Marineafdeling, skal forsviges bortsolgt ved offentlig Auction.

Under 16de f. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret, at Fregatterne *Nymphen* og *Sylla* udgaae af Flaadens Tal, og derhos allernaadigst bemyndiget Marineministeren til at foranstalte disse Skibe realiserede paa hensigtsmæssigste Maade.

Under 19de f. M. ere Vice-Admiral Schifter, Commandeurerne Blom og Tuxen, Comm. Captainerne Michelsen og Bræm, Capt. Muxoll, Capitainlieutenant O. Suenson og Divisions-quartermester Wellmann beordrede at sammentræde i en Commission under Vice-Admiral Schifters Forsæde for at gjøre Forslag til den endelige Ordning af S.-Statens faste Mandstabs Stilling.

Under 20de f. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret, at der for de Officierer af S.-Statens, der, efter at være udtraadte af Tjenesten, allernaadigst tillægges Generaltrigscommisairs Character, reglementeres samme Uniform som for de characteriserede Generaltrigscommisairs, med Ankerknapper og uden røde Kanter om Frakken.

Under 1. D. er det tilkiendegivet Divisionscheferne til fornøden Foranstaltning, at der for hver Division skal indrettes en Protocol, hvori for Fremtiden alle Ordres, som skulle bekiendtgjøres for Marinens Officierer, blive at indføre, — at alle hjemmeværende Officierer, naar en saadan Ordre eller Bestemmelse indløber, skulle sammentalbes ved Parolen for at høre Ordren oplæst, og derefter

forsyne Protocollen med deres Underskrift, samt at alle Officierer, som efter at have været udcommanderede eller permitterede melde sig til Tjeneste, skulle erholde Ordre - Protocollen til Giennefsyn og Underskrift.

Under 20de Juli er det bestemt, at de paa Fæstningen Christians værende 4 Kanonjoller, Svanike, Ullinge, Ners og Rønne, skulle realiseres.

Under f. D. er Krigsraad Subbinet, paa Grund af Alder og Svagelighed, i Naade og med Pension entlediget fra sin Post som Fyroppasser i Frederiksborg.

Under 22de f. M. er Secondlieutenant Duus beordret til Inspectionsofficier paa Gammelholm.

Under 23de f. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst approberet de af Fabrikmesteren, Capitainlieutenant O. Suenson, udarbejdede Tegninger til en Strue-Damp-Fregat paa 40—44 Kanoner, med glat Batterie, og paa 260 Hestes Kraft, samt allern. resolveret, at en Fregat efter disse Tegninger sættes i Bygning paa Holmen.

Under f. D. er Major og Grosserer S. S. Prætorius, efter Ansøgning, allernaadigst entlediget i Naade fra at være Medlem af Directionen for Navigationskolen i Kjøbenhavn.

Under f. D. er Skipper M. P. Cronlund af Galsmar allernaadigst tildeelt Fortienst-Medaillen i Sølv med Tilladelse til at bære den i det dertil bestemte Baand.

Under 26de f. M. er Lods Hernbrodt stadfæstet i sin Post som Oppasser ved Bülst Fyr.

Under f. D. er Soldassistent Drewes stadfæstet i sin Post som Inspecteur ved Pelzerhaken Fyr.

Under 31te f. M. er Fyr- og Vagerinspecteuren paa Østlysten af Jylland og Hertugdømmene samt for Øerne beordret at udlægge en Vager paa Åsnæs Rev paa circa 3 Favne Vand i Retning af Havets Østside.

Under f. D. er Canal- og Havne-Inspecteuren, Capt. Leth, allernaadigst entlediget i Naade fra Fyrinspecteurposten, og derhos

allernaadigst meddeelt Generalkrigscommissairs Character med Rang i 3die Classe Nr. 8 og med Tilladelse at bære den reglementerede Uniform.

Under 31te Juli er Professor Mag. artium Abrahams, efter Ansøgning, allernaadigst entlediget i Naade fra at være Lærer ved Sæcadetacademiet.

Under 1. D. er det allernaadigst tilladt Premierlieutenant Grev Goldt at anlægge og bære den ham af S. K. S. Kurfyrsten af Hessen tildeelte Decoration som Ridder af Vilhelms Ordenens 3die Classe.

Under 5te f. M. ere Dampskibet *Zecla*, under Commando af Capt. Slensborg, og Dampskibet *Lideren*, under Commando af Premierlieutenant Kraft, beordrede udrustede til Troppetransport. Til subalterne Officierer ere beordrede paa *Zecla*: Premierlieutenanterne Collmann og Groth samt Secondlieutenant L. Braag; paa Dampskibet *Lideren*: Secondlieutenant Präsius.

Under 6te f. M. ere Aspiranterne Oldenborg, Zohlenberg, Irmingier, Bræm, Bonnesen og Grev Scheel antagne ved Sæcadetacademiet som Cadetter af 2den Classe.

Under 1. D. er Stud. jur. C. G. Winge constitueret som Cancellist i Marineministeriets Secretariat og Commando-Bureau.

Under 8de f. M. er Cadetunderofficiererne J. L. Bluhme, G. J. J. P. Jacobsen og A. V. Schneider allernaadigst udnævnte til Secondlieutenanter i Sæstaten.

Under 10de f. M. ere Cadetterne Dorph, C. Jessen og C. Hansen avancerede til Underofficierer ved Sæcadetcorpsen.

Under 12te f. M. er det tilkiendegivet Divisionscheferne til Jagttagelse, ikke at give nogen Officier Permission, naar han fra Ministeriet ved Parolen er commanderet til Tjeneste iland, hvorimod den Paagældende har at indsende Ansøgning til Ministeriet,

hvori anføres til hvilken Tjeneste han er beordret, samt Marsagen hvorfor han desuagtet ønsker at erholde Reisetilladelse.

Under 13de August er Soidcontroleur Lorengen i Allinge, fra 1ste Septbr. d. M. og indtil videre, constitueret som Inspecteur ved Hammershuus Fyr, istedetfor Inspecteur Herbst, der under 7de næstforhen allernaadigst er udnævnt til Postmester i Rønne.

Under 14de s. M. er Skipper Thingsted overdraget Posten som Skipper for Bager-Kutteren Løvenørn.

Under 19de s. M. resolveret, at det hele Regnskabsvæsen for de fortificatoriske Arbejder ved Batteriet Trekroner og Lunetten underlægges Batteriets Forvalter.

Under 20de s. M. er Secondlieutenant L. Mac-Dougall beordret til Tjeneste paa Dampskibet Slesvig.

Under 23de s. M. bestemt, at de cassable Fregatter Nymphen og Sylla søges realiserede ved offentlig Auction.

Under 27de s. M. er Dampskibet Sella, under Commando af Capt. Slensborg, beordret udrustet, for at afgaae i en Sendelse til Kiel. Til subalterne Officierer ere beordrede Pr. Lieutenanterne Collmann og Groth samt Sec. Lieutenanterne Präsius og N. Jacobsen.

Under 28de s. M. er Secondlieutenant Bauer beordret at fratræde Inspectionsofficiers-Posten paa Gammelholm og derimod at forrette Tjeneste som Inspectionsofficer under Capt. Lieutenant Tuxen ved de ham underlagte Værksteder og Arbejder, med Undertagelse af Arbejderne i Dokken.

Under s. D. beordret Skibslæge paa Briggen St. Croix, Cand. Lund, at træde over paa Dampskibet Sella for at overtage Skibslægeposten paa Dampskibets forestaaende Tour.

Under 30te August er Skipper, Dmind. J. Larsen antaget fra 1ste Septbr. som Fører af Fyrstibet i Løse Rende.

Under f. D. er Premierlieutenant E. Krieger beordret til Inspectionsofficier paa Gammelholm.

Under f. D. ere Secondlieutenanterne Bluhme, G. Jacobsen og Schneider beordrede til Tjeneste paa Corvetten Galathea.

Under 31te f. M. er Dampfskibet Mercur, under Commando af Premierlieutenant Seidelin, beordret udrustet til Troppetransport. Til subalterne Officier er beordret Premierlieutn. J. Albeck.

Under f. D. er Secondlieutenant L. Braag beordret til Inspectionsofficier ved Artilleriet.

Under 3die Septbr. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret, at de Betjente i Marineministeriets Contoirer, der hidtil ere benævnte Volontairer, for Fremtiden kaldes Assistenten.

Under f. D. er Secondlieutenant Bluhme beordret at afgaae fra Corvetten Galathea til Tjeneste paa Dampfskibet Mercur.

Under 7de f. M. er det meddeelt Divisionscheferne til Bekendtgjørelse for Officiererne, at det af den keiserlige brasilianske Regjering under 2den Juni f. M. er bestemt, at de Skibe, der ville have Gods ombord fra den brasilianske Kyst, have at heise et rødt Flag med hvidt Spund, samt at de brasilianske Godsbaade skulle vise et firdeelt rødt og hvidt Flag.

Under 8de f. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst udnævnt Commandeur Gandil, Ridder af Dbg. og Dbgsmænd, til Commandeur af Dannebrog, og Fuldmægtig under Marineministeriet, Krigscancellisecretaire Rist, til Ridder af Dbg.

Under 9de f. M. er det allernaadigst tilladt Premierlieutenant Kraft at anlægge og bære den ham af Hs. Maj. Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Decoration som Ridder af Sværdordenen.

Under 9de Sept. er Navigationsexaminatoren i Hertugdømmerne Sleebvig og Holsteen, Capitainlieutenant Middelboe, beordret til, fra 1ste October d. N. at overtage sine Embedsfunctioner hvad Hertugdømmet Holsteen angaaer, og til fremtidig at afholde Navigations = Examen i Flensborg, Tønningen, Kiel og Altona.

Under f. D. ansat Stud. med. & chir. Gerber som Læge ved Holmen under Mejerbechirurg Clementsens Fraværelse som Skibslæge paa Dagtskibet i Sundet.

Under 11te f. M. har Hs. Maj. Kongen allernadigst meddeelt Generalkrigscommissair Wiborg og Overkrigscommissair Hegedahl Tilladelse til at foretage en Reise til Tydskland, Belgien og Frankrig for at lære nogle af Udlandets bedre Assistenthuse at kende.

Under 16de f. M. har Ministeriet ladet bekendtgjøre følgende Bestemmelser med Hensyn paa de Officierer som efter afbenyttet Reisetilladelse melde sig hjemkommen,

Foruden at alle Officierer ved deres Hjemkomst som sædvanlig melde sig ved Ministerens Parol, have endvidere

- 1) de Officierer, som ved allerhøist Tilladelse have været permitterede til at reise i Udlandet, ved deres Hjemkomst at melde sig personlig til Ministeren, og ville de da af ham erfare hvornaar og hvorledes de kunne melde sig til Hans Majestæt Kongen;
- 2) de Officierer, som ifølge Ansøgning have erholdt Ministerens Reisetilladelse, ved deres Hjemkomst at melde sig personlig til Ministeren.

Under 20de f. M. ere Premier-Lieutenant Obelitz og Secondlieutenant W. Jacobsen beordrede til Tjeneste som Inspektionsofficierer ved Taktelbæsenet.

Under 23de Septbr. er i Anledning af Overlærer Thanings Befordring til andet Embede, Underlærer ved Sætatens Drengeskoler, J. M. L. Hjort, oprykket til Overlærer, og cand. theol. S. K. Bülow ansat som Underlærer ved bemeldte Skoler.

Under 27de s. M. er Fuldmægtig i Hovedmagazins-Contoiret, Krigssassessor J. L. Møller, allernaadigst udnævnt til Beiermester ved Sætatens, og Copist i Equipage- og Commando-Contoiret, C. U. Lang, til Fuldmægtig i Holmens Contoirer.

Officielle-Deel.

VI.

AL

OFFICINE DGGI

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 6te October 1852 har det behaget Hs. Maj. Kongen ved allerhøieste Rescript at tillægge Marineministeren, Commandeur-Capitain, Kammerherre Steen Bille, Character som Commandeur i Søetaten.

Under 1. D. har Hs. Maj. Kongen ved allerhøieste Resolution udnævnt,

til Commandeurer af Dannebrog:

Commandeur S. L. Tuxen, Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd, Equipagemester paa Nyholm;

Commandeur Mourier, Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd, Directeur for Ministeriets Admiralitets-Bureau;

Commandeur-Capitain Michelsen, Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd, Søtsimester;

til Riddere af Dannebrogssordenens 3die Klasse:

Capitain Schumacher, Indrulleringschef og Overlods i Holsteens District;

Capitain-Lieutenant Middelboe, Navigations-Examinator for Hørfugdommerne;

til Dannebrogsmænd:

Major L. Møller, Ridder af Dannebrog, Directeur for Sækvæst- og Assistentshuset;

Justitsraad Børgesen, Ridder af Dannebrog, Equipage- og Commandoskriver ved Holmen;

til virkelige Justitsraader:

Oberauditeur, Overrigscommissair Suenfson, Chef for Contoiret under Ministeriets Admiralitets-Bureau;

Krigsraad Løskildsen, Chef for Contoiret under Ministeriets Commissariats Bureau;

Auditeur Petersen, civil Expeditionssecretair i Ministeriet;

til Overkrigscommisfaires:

Krigsassesfor Krabbe, Ministeriets Kassierer og Archivar;
Krigsassesfor Agesen, Bogholder under Commisfariats-
Bureauet;

til virkelige Krigsassesforer:

Fuldmægtigerne under Ministeriet, Krigscancellisecretaire Rist,
Under, Rung og Bagger, samt Lærer i Engelsk ved Søcadet-
akademiet Jork;

til virkelige Krigscancellisecretaarer:

Cancellisterne under Ministeriet, Gede og Ramus.

til Dannebrogsmænd:

Mestersvend ved Flaadereparationen, Christian Gottlieb
Caspersen, 2den Divisions 2det Compagni Nr. 110;

Sergeant Christopher Mathiesen, 1ste Divisions Matros-
Corps Nr. 1;

Overgymnasistlærer Lauritz Christian Reinwald, 1ste Di-
visions 2 Compagni Nr. 5;

Qvartermænd Morten Andersen, 2den Divisions 2det
Compagni Nr. 78;

Opsynsmand ved Spaandehaugen Jens Peter Martin, 2den
Divisions 1ste Compagni Nr. 67;

Opsynsmand ved Dokken, Peter Johannsen Nyrup, 2den
Divisions 1ste Compagni Nr. 68;

Poul Christensen Smidt, Modellexer, 2den Divisions 1ste
Compagni Nr. 13.

Under 6te October er den fungerende Secretair hos General-
adjutanten, Krigsassesfor J. C. Juul, allernaadigst udnævnt til
virkelig Justitsraad.

Under 7. D. ere Capitainlieutenant Møller og Secondlieute-
nant Proffilius allernaadigst udnævnte til Riddere af Dannebrog.

Under 7de Octbr. er Premierlieutenant G. Wrisberg beordret at føre Dampskibet *Lideren* i dets Postfart i indeværende Aar, og er Premierlieutenant D. Braag beordret til subalterne Officier paa samme Skib.

Under 1. D. har Hs. Maj. Kongen allerhøiest befaldet, at den Deel af Vagersagerne, der angaaer Vagerafgivernes Regulering og Oppebørsel, maa henlægges under Finantsministeriet, medens Vagerbesænts Sager, der angaae det Techniske, fremdeles forblive under Marineministeriet.

Under 10de f. M. er Capitain Lskildsen, efter Ansøgning, allernaadigst meddeelt Afsted i Naade fra hans Embede som Havne-capitain paa Kiøbenhavn's Rhed.

Under 11te f. M. er Capitain J. A. Meyer beordret til at fungere indtil videre som Havne-capitain paa Kiøbenhavn's Rhed fra 1ste November at regne. Som Følge heraf fratræder Capitainen sin Function ved Søfortarchivet.

Under 1. D. er det bestemt, at de ved Søcadetacademiet ansatte Lærere i Tydsk og Naturlære fremtidigens skulde deestage og afgive Stemme i den anordnede aarlige Bedømmelse af Cadetternes Duelighed.

Under 1. D. har Ministeriet resolveret, at Navigationseramen, udenfor de Steder, hvor Navigationseraminatorer ere ansatte, for Fremtiden bliver at afholde 3 Gange aarligt i Tønningen, Kiel og Altona.

Under 12te f. M. har Hs. Maj. Kongen, paa derom nedlagt allerunderdanigst Forestilling, allerhøiest bemyndiget Ministeriet til at forandre den Magistraten i Slesvig til at ansætte Fastlodserne ved Skie- og Lodserierne indrømmede Met derhen, at bemeldte Magistrat gjør Forslag om disse Lodser's Ansættelse til Overlodsens i Slesvigs District, der, naar han er enig med Magistraten,

ansætter dem, men i modsat Fald har at gjøre Indberetning til Ministeriet, som derefter afgjør Sagen.

Under 13de October er Capitainlieutenant Sommer beordret til, midlertidigen, fra 1ste November at forrette Tjeneste ved Søfortarchivet.

Under 18de s. M. ere Premierlieutenant J. Ulbeck og Secondlieutenant Bluhme, der have været udkommanderede med Dampskibet *Mercur*, beordrede til atter at tiltræde deres tidligere Tjeneste, Førstnævnte ved Søartilleriet, Sidstnævnte paa Bagtskibet i Sundet, Corvetten *Galathea*.

Under 19de s. M. er af Ministeriet, ifølge allerhøieste Bemyndigelse, udfærdiget en foreløbig Instrux for Havnecapitainen paa Kjøbenhavns Rhed, hvilken er udarbejdet efter Forslag af en Commission, der har været nedsat for at tage under Overveielse, hvilke Forandringer der kunde foretages for at opnaae en forbedret Orden paa Rheden. Ved denne Instrux er bestemt, at Havnecapitainens District strækker sig til en Linie dragen fra Østpynten af gamle Kalkbrænderi til Nordvestpynten af Batteriet Trekroner og ind i den indre Havn saalangt den søndre Toldbod vækker, samt at Toldbodtrapperne og Toldbodbroen ere ham underlagte, men Bolværkerne i Havnen og Holmens Broer høre ikke under hans Myndighed, og i Tilfælde af Ildbrand i den Deel af Havnen, der er ham underlagt, eller ved nordre Toldbodplads og ved Toldbodbroen, har han ganske at underlægge sig Nyholms Equipagemester, der i flige Tilfælde ene har Commandoen.

Under 23de s. M. er der allernaadigst meddeelt Capitain M. Suenson Tilladelse til at anlægge og bære den ham af Hs. Maj. Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som Ridder af St. Anna Ordenens 2den Klasse.

Under 25de f. M. har Ministeriet bestemt, at Kostuddelingen til det faste Mandskab indtil videre skal skee til 4 Mand ad Gangen istedetfor som tidligere til 16 Mand ad Gangen.

Under 25de f. M. har Ministeriet bekliftet Baadsmænd Nr. 18, J. C. S. Willumsen, til Havnefoged i Åsens med den for Tjenesten bestemte aarlige Løn af 100 Rbd.

Under 26de f. M. har Ministeriet bekliftet heelsefaren Constabel Nr. 109 P. S. Andersen til Havnefoged i Bogenfse, med den for denne Tjeneste reglementerede aarlige Løn af 200 Rbd.

Under 27de f. M. har Ministeriet resolveret, at Navigations-Examen, udenfor de Steder hvor Navigations-Examinatorer ere ansatte, for Fremtiden bliver at afholde 3 Gange aarligt i Ålborg, Ånders, Århuus og Svendborg.

Under 31te f. M. ere Cadet-Underofficererne J. S. Gohlenberg, H. W. Buchwald og O. L. M. M. de Morgenstjerne allernaadigst udnævnte til Secondlieutenanter i Søetaten.

Under 1ste November er Contre-Admiral Zahrtmann beordret til foreløbigt at overtage Forretningerne som Holmens Over-
eqvipagemester, hvilken Post ved Vice-Admiral Schifters Død er bleven vacant.

Under f. D. har Ministeriet resolveret, at Søcadetterne Suen-
son, Recke og Mourier ansættes som Underofficerer ved Cadet-
corpsen.

Under 9de November er allernaadigst meddeelt Contre-Admiral S. D. B. Seidelin Uffed i Naade af Søetaten, og har det be-
haget Hs. Maj., som Beviis paa allerhøieste Tilfredshed med hans
lange og gode Tjeneste i Staten, allernaadigst at tillægge ham Vice-
Admirals Character.

Under 9de Novbr. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst udnævnt Contre-Admiral C. C. Zahrtmann til Vice-Admiral, og Commandeur R. E. Mourier til Contre-Admiral.

Under 1. D. er Vice-Admiral C. C. Zahrtmann allernaadigst udnævnt til Holmens Overqvipagemester og udtræder, som Følge heraf, af Constructions- og Reglerings-Commissionen samt fratræder Flaade-Inspecteurposten.

Under 12te f. M. er const. Oppasser W. v. Leesen ansat som Oppasser ved Stør Fyr.

Under 1. D. er constitueret Fyroppasser A. Prüss ansat som Opsyndsmænd ved Frederiksort Fyr.

Under 13de f. M. udfærdiget Bekendtgørelse om at Fyrene paa Sesselo, Møen, Christiansø og Kyholm ere fundne bedst passede, og at Ministeriet derfor har tildeelt samtlige ved disse 4 Fyr ansatte Betjente Gratificationer, som Præmie for den gode Pasning og Opmuntring for Estertiden.

Under 21de f. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret: karakteriseret Commandeur S. A. Bille oprykker i den for Commandeurer uden Division reglementerede Gage;

Commandeur-Capitain J. R. Petersen meddeles Afsted af St.-Estaten, hvorhos der, som Beviis paa allerhøieste Tilfredshed med hans lange og gode Tjeneste i Staten, allernaadigst tillægges ham Commandeurs Character;

Søtimesteren, Commandeur-Capitain O. W. Michelsen, udnævnes til Commandeur med den for Søtimesteren i denne Klasse reglementerede Gage og Tillæg;

Commandeur-Capitain P. W. Tegner udnævnes til Commandeur med den for Commandeurer uden Division reglementerede Gage;

Capitain J. Christmas tillægges Commandeur-Capitains Character;

Capitainerne J. A. Meyer, A. C. Polder og C. Præfilius udnævnes til Commandeur-Capitainer med Gage;

Capitain C. E. van Doëum tillægges Commandeur-Capitains Character;

Capitainerne C. E. C. Irminger og M. N. Suenson oprykke i den for de ældste Capitainer reglementerede Gage;

Chefen for Secadecorpsen, Capitain E. Suenson, oprykker paa ældst Capitains Gage med det Tillæg, som i denne Gageklasse er reglementeret for Cadetchefer;

Capitain E. Raffenberg oprykker ligeledes i ældst Capitains Gage;

Capitainlieutenant J. T. G. van Doëum meddeles Afsted i Raade med Capitains Character;

Capitainlieutenant P. C. Holm udnævnes til Capitain paa yngst Gage;

Capitain-Lieutenant C. B. Røkke meddeles Afsted i Raade med Capitains Character;

Capitain-Lieutenant S. Paludan og J. L. Gottlieb udnævnes til Capitainer paa yngst Gage, Sidstnævnte med det Tillæg, der er reglementeret for Inspectionsofficieren ved Sæetatens Drengeskoler i denne Klasse;

Capitain-Lieutenanterne E. W. Holst, O. S. Lütken, P. S. C. Smidch, C. S. Møller og A. Bjelke oprykke i den for de ældre Capitain-Lieutenanterne reglementerede Gage;

Premier-Lieutenanterne S. Frølich, P. A. Seidelin, G. E. Tuxen, P. C. Albeck og G. S. W. Wrisberg udnævnes til Capitain-Lieutenanter paa yngst Gage;

Second-Lieutenanterne S. J. W. Rambusch, C. D. J. Profilius, W. Michelsen, G. Gjødese og J. S. Meldal udnævnes til Premier-Lieutenanter med Bage.

Alt fra 1ste i næste Maaaned at regne.

Under 27de November har Ministeriet approberet at den Afgift af 2 Rigsbankstilling pr. Commercelæst, som det ved den under 18de September 1850 kundgjorte allerhøieste Resolution af 10de s. M. sammenholdt med allerhøieste Resolution af 5te Mai 1810, er tilladt Kiøbenhavns Lodsseer indtil videre at nyde af alle fremmede og indenrigske Coffardistibe, der ere over 30 Commercelæster drægtige og udgaar fra Kiøbenhavn uden Lods, fra 1ste Januar 1853 og indtil videre af hvert enkelt Skib kun bliver at erlægge een Gang i 14 Dage.