Nyt
Archiv for Sovæsenet.

Udgivet

af

A. Aung,
fuldmægtig under Marineministeriet.

Anden Række.

Ottende Bind.

Kiøbenhavn.
Trykt paa Udgiverens Forlag
hos H. G. Brill.
1853.

Indhold

af 8de Bind.

	Pag.
Om Hjælpeskruen. Af P. W.	1
Cablurometre (Afstandsmaaler i Kabellængder)	7
Masson's Conservationsmethode af Grønisager	9
Om Dampkraftens Anvendelse til Orlogsbrug, navnligen i den seneste Tid. Af Commandeur-Capt. C. van Dockum	13
Bevarvede preserved meats i Marine-Magazinerne i Portsmouth	31
Preserved meats og Meat-biscuits, samt tørrede Vegetabilier	34
Træmaterialiers Conservation og Uantændelighed (ininflammation)	35
Capitain Ericssons calorisk Maskine	38
Det calorisk Skib „Ericsson" og dets Prøvefart	41
Love for Solieutenant-Selskabet, stiftet 1784	65
Ericssons Calorik-Maskine; med Tegninger. Af Capitainlieutenant R. E. Turen	75
Orlogs-Dampskibet Ganges og Nicobar-Expeditionen. (Uddrag af Lieut. A. B. Rothe's Dagbog)	82, 145
Om Havets Strømninger m m. Med Tegninger. Af Capitain Irminger	115
Notitser fra det engelske Krigsdampskib Sphinx' Togt fra Plymouth til Singapur, Siam, Hongkong, Shanghae ɔc. 1850	180
Ankerprøver anstillede paa Værfterne i Woolwich og Sheerness i 1852	185
Expeditioner for at søge Efterretning om Sir John Franklin i 18½	198
Om Fyr paa Jyllands Vestkyst. (Af Comm. Capt. Secher)	227
Historisk Fremstilling af vort Sø-Artilleries Udvikling fra 1790—1853. (Af Prem.-Lieut. J. Albeck)	232
Det engelske Regierings-Postdampskib Amazonen's Brand, 1852	285
Spaniens Sødistricter	295
Londoner Barkskibet Tyrians Forlis paa Elisabeth Reef	296

Pag.

Om Maaden, hvorpaa meteorologiske Jagttagelser bør anstilles og skematiseres paa Vagtskibsstationerne og Fyrstationerne saavel flydende som faste. (Af Commandeur P. W. Tegner) . . 313
Det engelske Troppetransportskib „Birkenheads" Forlis udfor Point Danger, circa 60 Dvm. fra Simons Bugt 326
Et Skib i Brand. Disciplinens Magt 334
Phillips' Patent fire-annihilator (Ildqvæler) 336
Nautiske Modeller (Indsendt) 339
Dampjagten „Nordstjernen" 342
Slavehandelen paa Vestkysten af Afrika 344
Om Skibes Forlis og nogle Betragtninger over „Goodwin-Sand" (Indsendt) 348
Landgangen paa Vendée i 1815. (Indsendt) 356
Griffiths Drivstrue. (Meddeelt af Capt.-Lieut. P. Seidelin) . . 375
Orlogsbriggen Mercurius's Togt til Vestindien i 1852—53. (Meddeelt af Capitain F. Paludan) 378
Om Redningsvæsenets Virksomhed paa vore Kyster. (Meddeelt af Capitain Ipsen) 420
Om Ønskeligheden af Fyr-Anlæg paa Bovbjerg og i Aggercanal. (Af Capitain-Lieutenant A. C. Schultz) 426
Redlæggelsen af den electromagnetiske Telegraphtraad i Belterne i Mai 1853; med Tegninger og et Situationskaart. (Af Capt. Ipsen) 438

Efterretninger for Søfarende:

Bakernes Flytning og Anbringelse af Lanternefyr paa List . . 52
Fyrstibene i Drogden og i Læsø Rende 53
Fyrtaarn paa Odensholm (finske Bugt) . . . . . —
Malorn Fyr . . . . . —
Fjädderägg Fyr 54
Sømærker ved Solvesborg . . . . . —
Lodser i Flakefjär . . . . . —
Farvandet ind til Carlskrona . . . . . —
Calmarsund 55
Lomas (Peru) . . . . . —
Fyret paa Santa Clara (Guayaquil) . . . . . —
Fyr paa Cap Pine (Nyfoundland) . . . . . —
Fyr i Fundybugten (Ny Skotland) 56
Miquelon Fyr (St. Pierre) 58
Fyr ved Port de Cayenne . . . . . —
Californiens Kyst . . . . . —
Lodser ved Brasilien 60

	Pag.
Veiledning for Ind- og Udseilingen af Batavia-Canalen . .	60
Nyopdaget Skær ved Cap Musendom, ved Indløbet til den persiske Havbugt	61
Bakerne i Strædet ved Rhio	—
Farvandet ved Singapur	62
Klipper i det chinesiske Hav	63
Fast Fyr i Sundastrædet	64
Fyrskibene i Læsø Rende, ved Læsø og i Drogden, paa Station	138
Løbet paa Kiøbenhavns indre Rhed	—
Carysfort Fyrskib flyttet	—
Nyt Fyrtaarn ved Indløbet til Singapur Strædet (Horsburgh Fyrtaarn)	139
Sømærker ved Batavia	142
Vink for Seiladsen fra China og Manila til britisk Indien .	—
Davis Rock	144
Mærke i Mundingen af Jsefjord	209
Do. paa Lysesand	—
Fyrskibet ved Anholts Knob paa Station	210
Mærke paa Løgstør-Grunden	—
Fyrskib paa Falsterbo Rev paa Station	—
Advarsel mod at beskadige de undersøiske Telegraphtraade i Store Belt og Lille Belt	—
Provisoriske Anordninger om Brugen af Lanterner paa norske Skibe	211
Lodsstation oppe i den bengalske Bugt Vink for Skibe der forlange Lods under S. V.-Monsunen ved den nye Station paa N. O.-Siden af Pilot Ridge	213
Carimata Passage og den østlige Route til Singapur . . .	214
Fyr ved Point Divy (Coromandell Kyst)	217
Tromlin Ø og Acorn Skær	218
Fyr ved Dejennua Ghazaouat (Algier)	220
Do. ved Arzew (Algier)	—
Havnen ved Newcastle (Ny Holland)	—
Peels Island og Disapointment Island (Stille Hav) . . .	221
Reise fra Sydney til Calcutta giennem Torres Strædе ad Bligh's Indløb	—
Kysterne af Ny Zeeland	224
Vager udfor Randers Fjord	301
Ningpo og Vink for Anduvningen	—
Nyt Fyr ved Algoa Bay; Coursen østerfor eller udenom Roan, Vink for Indløbet i Algoa Bay	302

Dag.

Fyr paa Bird Islands 306
Fyrtaarn paa Rottneft Island . . . . . —
Positioner af Den Tubuai og 6 af Pumotuoerne eller de lave Oer (Venstabsoerne) 307
Klippe i det Stille Hav 309
Vink for Seiladsen i Sydhavet . . . . . —
Skær ved Fernando Po 310
Sydkysten af Kænguruh-Oen 311
Fyr paa Kænguruh-Oen 312
Nyt Fyrstib ved Kobbergrunden i Kattegattet 371
Nye Mærker ved Indseilingen i Aggercanalen . . . . —
Mærker ved Indseilingen til Korshavn 372
Udlægning af Sotonder i et nyt Farvand imellem den betonnede Ny Heverstrom og Südervagsand, samt Fortsættelse af Farvandet over Heverstteertsand (Slesvigs Vestkyst). . . —

Officielle Deel.

Liste over Svetaten den 1ste Januar 1853 1
Liste over Flaaden 26
Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marine-Ministeriets Befalinger. — Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando . 28
35, 43. 51, 57.
Dodsfald 32, 48

Om Hjælpeskruen.

Man kommer alt mere og mere til den Overbeviisning, at Dampen er en uundværlig Drivkraft i et Krigsskib, og fremtidigen ville sikkert faa Krigsskibe blive byggede uden idetmindste at være forsynede med Hjælpe-Dampkraft, med Hjælpe-Skrue; thi at Skruen vil blive foretrukken for Hjulsystemet kan nu ikke mere betvivles. Denne Dampkraftens Nødvendighed have de større søfarende Nationer i den Grad anerkiendt, at de ikke alene næsten udelukkende bygge Dampskibe, men England og Frankrig forandre nu endog alle ældre Seil-Linieskibe, som ere Hovedreparation værdy, til Dampskibe, og, for at opnaae den størst mulige Fuldkommenhed og Kraft, have de ved nogle af dem ikke skyet Bekostningen ved at forlænge Skrogene, saa at disse, foruden deres tidligere førte Armatur og Provisioner, tillige kunne bære en Maskine af indtil 600 Hestes Kraft. Ja, „Royal Albert", nylig bygget i Woolwich, skal endog indrettes til en Maskine paa 1000 H. K., uden at berøves nogen af dens 130 Kanoner med hvad dertil hører. Paa andre har man derimod indskrænket sig til kun at formindske Vand- og Proviant-Forraadet, og, i den derved vundne Plads, forsyne dem med en Maskine, saa stærk som Omstændighederne tillade. Saaledes har Tredækkeren Montebello paa 120 Kanoner faaet en Maskine paa omtrent 150 H. K. med Kulforraad for 10 Dage. At Dennes Fart i Stille kun er steget til omtrent 6 Mil, kan ikke forundre; men hvor ofte kunde ikke denne Hjælp være høist velkommen, ja frelse Skibet.

De Fordele som vindes ved en Skrue og Dampmaskine, om end af ringe Kraft, ere ikke faa og synes navnligen at være følgende:

a) At holde Skibet paa sin Plads i en tæt sluttet Linie. Hertil vil Intet kunne bidrage mere end en ringe Dampkraft, hvorved man kan, indtil paa ¼ Knob, regulere Skibets Fart som man vil ved at gaae an eller bakke; ligesom et Skib i Linien, om end Reisningen bliver aldeles ramponeret, dog vil kunne holde sin Post og virke saalænge dets Artillerie og Mandskab endnu er i tilstrækkelig god Stand.

b) Et Skib, som styrer Cours i Nærheden af fiendtlige Kyster eller som blokerer, er, ved Hjælp af denne Kraft, i Stille temmelig sikret imod Angreb af Kanonbaade eller Dampskibe, eller, om disse sidste dog skulle angribe det, da ei udsat for at blive skudt langskibs i længere Tid, for hvilket ellers ethvert Skib uden Dampkraft er udsat, naar det i en Affaire mister sin Reisning.

c) Ved Angreb paa Batterier vil det være et saadant Skib muligt at trække sig ud af Affairen om end Reisningen bliver meget forskudt, thi kan det end ikke, paa Grund af Kuling og Sø, ved Dampen styre lige imod Vinden, saa vil det dog altid være istand til, ved Hjælp af de faa Seil, det muligen kan sætte, og Hjælpeskruen, at gaae igiennem Vinden, og saaledes krydse ud til udenfor Skudvidde, hvor det kan reparere sin Reisning.

d) Krydsning i de snevreste Farvande, naar Veiret ei er altfor haardt, vil være muligt, da Skibet aldrig vil tabe Farten i Vendingerne, og i vore snevre Farvande vilde dette være af megen Vigtighed.

e) Endnu kan anføres, at Hjælpeskruen med ringe Dampkraft paa det uforandrede Seilskib har den Fordeel for den stærkere Kraft og Fuldkrafts-Skruen i det dertil byggede Skrog, at dens Maskinerie optager meget mindre Plads og er saaledes meget bedre dækket imod Skud, og at Skruen er saagodtsom ikke udsat for at træffes, da den ligger langt under Vandet. Endelig taber Skibet aldeles ingen af sine gode Egenskaber som Seilskib, og er altsaa

ligesaa brugeligt som uden Maskine, om end Kulforraadet skulde være opbrugt, naar der kun er reserveret saameget som fornødent til Vanddistillation for samme Tidsrum, som endnu haves Proviant ombord, minus den Tid for hvilken man har Vand i Kasser.

Den franske Tredækker Montebello har man, som sagt, givet en Maskine paa 150 Hestes Kraft og 10 Dages Kulforraad, men for at opnaae dette, har man indskrænket Vandforraadet til 4 Uger og Provianteringstiden til 8 Uger. Dette synes at være mindre heldigt fordeelt; thi at indskrænke et Linieskibs Provianteringstid til 8 Uger, er at begrændse dets Brugbarhed i Søen betydeligt; hvorimod det, at give en forholdsviis svag Maskine 10 Dages Kul, forekommer os at være for meget, da denne svage Maskine kun kan betragtes som anvendelig for at faae Styr paa Skibet, men derimod ikke, eller idetmindste meget lidet at være skikket til at anvendes til at forøge dets Fart, og det synes da hensigtsmæssigere, at give det mindre Kulforraad og derimod forøge Provianteringstiden; med 5 à 6 Dages Kul vilde der være tilstrækkeligt til Vanddistillation i et Par Maaneder og endda 3 à 4 Dages Kul til Maskinen.

Det er navnligen med dette Skib for Øie, at disse Linier ere nedskrevne, med Hensyn til Overførelsen af Tanken paa vore Skibe, dog uden at forringe Provianteringstiden, men kun Vandforraadet.

Naar et Skib, som Dannebroge, udgaaer, er det almindeligen forsynet med 13 Ugers Proviant og Vand; det er ved at reducere Vandforraadet til 2 à 3 Uger, og, istedetfor dette, at have et Distillations-Apparat ombord, at Plads til Dampmaskinen med Tilbehør kan vindes.

Hvad der kan siges imod Sagen, indskrænker sig til, at man tilsyneladende udsætter Skibet for at kunne komme til at lide Vandmangel, dersom man ei skulde kunne stole paa Distillations-Apparatet. Men for det første beholder man Forsyning for 2 à 3 Uger; for det andet er et Distillations-Apparat lettere at holde i Orden paa et Skib som har Maskinmester og Smede end paa et

som er uden saadanne Mænd, som Valkyrien, — det eneste Skib paa hvilket vi have forsøgt et saadant Apparat, — og man bør næppe nære nogen Frygt for, at Apparatet, dersom det skulde komme i Uorden, jo vil kunne bringes i Orden igien forinden de 2 à 3 Ugers Vand er opbrugt.

En anden Indvending, der kunde gjøres, er, at det giver Variation i Skibets Dybgaaende og Stivhed, om Kiedlerne ere fulde eller tomme. Hvad Dybgaaendet angaaer, da vil dog Forskiellen være saa ringe, maaskee 1 à 2 Tommer, at det ei er at regne for noget, og vil desuden, naar Skibet har været ude i omtrent 12 Dage, være balanceret af den forbrugte Proviant, og det ved man dog, at Lettelsen af 12 Dages Proviant, (saameget som 5 à 6 Dages Proviant og Vand), ei indflyder kiendeligt paa et Skibs Stivhed. I det Hele vil et saadant Skib holde sig meget bedre paa sit bestemte Dybgaaende, da Maskiner og Kiedler ere constante Vægte, saa det altsaa der vil influere mindre paa Dybgaaendet at forbruge al Provianten end paa Skibe hvor tillige Vandforraadet formindskes, da dette er remplaceret ved Maskineriet og det Reserve-Vand som altid beholdes, ligesom man endelig ogsaa kan fylde Dampkiedlerne med salt Vand om man end ikke vil bruge Dampen. Paa Corvetten Thor maa Forskiellen paa Dybgaaendet med fulde og tomme Kiedler være omtrent det 3- eller 4-dobbelte, og de skadelige Følger maatte snarere spores paa det mindre Skib; men selv paa dette synes de dog ei at have viist sig i nogen synderlig Grad.

Ved at reducere Vandforraadet til 3 Uger, vil man vinde Vægten af 70 Dages Vand til 650 Mand à 2½ Pot eller 5 Pund daglig, gjør 227,500 Pund; imellem ⅓ og ⅛ af Vandets Vægt, veie Jernkasserne dertil omtrent 40,000 Pund: tilsammen 267,500 Pund. En Dampmaskine med tilhørende Kiedel kan haves til 1300 Pd. pr. Heste Kraft. Naar man gav et af vore ubestrideligen smaa Linieskibe en Maskine paa 120 H. K., vil Udfaldet utvivlsomt være heldigere end med een af 150 H. K. i en stor Tredækker, og en Maskine paa 120 H. K. vil omtrent veie 156,000 Pund; resterer 111,500 Pund til Kulforraad. Man an-

tager, at godt indrettede Kiedler og Fyrsteder forbruge 8 Pund Kul i Timen til hver Hestes Kraft, altsaa omtrent 1000 Pund i Timen for 120 Heste, giør næsten 5 Etmaal Kulforraad, og det forekommer os at være tilstrækkeligt for et Skib, som kun i Nødvendigheds Tilfælde skal anvende sin Maskine. I 10 Uger vil Skibet omtrent have forbrugt 1½ Etmaal Kul til Vanddistillation; men det maa da snart forsynes med Proviant, og kan samtidigen derved letteligen ogsaa faae det forbrugte Kul remplaceret. Naar Distillations-Apparaterne blive almindeligere og sikrere, er det muligt at man kan forringe Vandbeholdningen til 8 eller 14 Dage, navnligen i vore egne Farvande, og den derved vundne Plads kan efter Expeditionens Natur anvendes til at forøge enten Proviant- eller Kulforraadet.

Man kan maaskee finde, at knap 5 Etmaal Kul er et for ringe Forraad; men man maa vel betænke, at her ikke er Tale om et Dampskib, der skal løbe Reiser, men om et Linieskib, der skal forsynes med en Hjælpekraft, for at virke, hvor Utilstrækkeligheden af Seilene bringer det i Fare. Til Bevis paa hvor lidet Kul et saadant Skib i Almindelighed kan antages at ville bruge, kan fremhæves: at Fuldkrafts-Dampcorvetten Thor har gjort sin sidste 3 Maaneders Reise uden at bruge 2 Etmaal Kul, og disse knap 2 Etmaal Kul vilde end ei have været nødvendige for Skibets Frelse eller dets militaire Tjeneste. Naar man endvidere antager, at Danmark ikke har megen Sandsynlighed for at faae Linieskibe paa fjerne Togter, men at de i de fleste Krigstilfælde rimeligen ville holde sig i Nærheden af danske Havne, da vil dette Kulforraad sikkert kunne antages tilstrækkeligt. Men endog med denne Dampmaskine ombord ere de ligesaa skikkede til lange Togter som før, kun at Alt haves ombord til de Reparationer, som kunne forefalde paa Distillations-Apparatet, og hvilke en almindelig Maskinmester ved en Dampmaskine bør kunne foretage.

Det synes hensigtsmæssigt at Skruen paa disse forandrede Skibe blev med bevægelige Arme og uden Brønd, da Brønden

vilde fordre en temmelig betydelig Omconstruction af Agterskibet, medens Skruens Anvendelse vel fordrer nogen dog ei betydelig Forandring; derimod kunde det ønskes, at Skruen blev til at optage udvendig, for dog at kunne eftersee den om noget skulde komme i Uorden.

Ved at forsyne Linieskibene og Fregatten Dronning Maria med 120 H. K., Fregatten Tordenskjold med 70 à 80 og de mindre Fregatter med 60 à 70 H. K., og man antager, at, foruden Dronning Maria og Tordenskjold, 2 Linieskibe og Fregatten Thetis ere gode nok til at foretage en saadan Forandring ved, vilde Udgiften ved at forsyne denne brugelige Deel af Seilflaaden med Hjælpeskrue, (naar man regner 460 Rbd. pr. H. K.), beløbe sig til omtrent 230,000 Rbd. for Maskinerne. Udgiften ved Dannelsen af Hullet til Skruen vilde være afhængig for en stor Deel af de Reparationer som de ved Flensningen fundne Svagheder vilde volde; men Skibet vilde vinde i Soliditet ved de Reparationer som derved forefaldt. Forandringen af Tredækkeren Montebello skal ei have beløbet sig til 20,000 Rbd.

Forsøg kunde ønskes foretagne med et Linieskib naar Leilighed dertil gaves. Den sidste Krig har vel givet Leilighed til Prove i Henseende til Bugsering af større Skibe; men der er neppe optegnede saa nøiagtige Notitser at disse kunne tjene videre end til Grund for en kun tilnærmende Bedømmelse af en svag Maskine i et svært Skrog.

Det kan ikke betvivles at en stærkere Maskine end paa 120 H. K. er ønskelig i et Linieskib, og naar man bygger nye, bør man vistnok forøge Hestekraften til 250 à 300; men Omkostningerne ved andre Nationers Ombygninger af ældre Skibe, for at kunne tage kraftigere Maskiner ind, have vist sig saa uforholdsmæssig store, at det meget maa betvivles om dette er hensigtsmæssigt. Derimod kan det maaskee med Grund bestrides, om man bør gaae høiere end 300 H. K. med en Hjælpemaskine, da man, for at faae Plads til den, maa berøve Skibet noget af sine gode Egenskaber som

Sø- og Seilskib, og navnligen som Manoeuvre-Skib, og saalænge Kul ere nødvendige til Fremdrivning, bør Danmark ikke med Hensyn til den egentlige Søstyrke kaste sig udelukkende paa Dampskibe.

Kiøbenhavn i Decbr. 1852.

P. W.

Cablurometre (Afstandsmaaler i Kabellængder).

(Tidskrift i Sjöväsenet, Decbr. 1851.)

Dette i sin Construction og Anvendelse simple Instrument bestaaer af et 90 Millimetres langt Rør og et Udtræk af samme Længde. Ved Rørets yderste Ende er en 20 Millimetres hoi og 4 à 5 do. bred Aabning, der efter Behag kan aabnes og lukkes ved en Skyder. Ved Siden af denne Aabning er anbragt en Skala afdeelt i Millimetres saa at man kan aabne den et givet Antal Millimetres fra 0 til 20 Somile.

Paa Udtrækket findes et meget lidet Visirhul, hvorigiennem man retter Instrumentet paa den Gienstand, hvis Afstand man vil kiende.

Een Gradedeel paa Aabningsskalen svarer til 10 Fods Høide. Til Bestemmelse af Rørets Længde, naar en Gienstand af 10 Fods Høide befindes paa en Kabellængdes Afstand, med 1 Millimetres Aabning, har man følgende Forhold:

Rørets Længde: 1 Kabellængde = 1 Millimetre: 10 Fod, hvilket giver Røret en Længde af 60 Millimetres.

Da man nu har givet Røret en Længde af 90 Millimetres, har man taget $1\frac{1}{2}$ Kabellængde til Udgangspunct, og da Udtrækket er af samme Længde som Røret, faaes Distancerne til 3 Kabellængder.

Man kan finde Distancerne udover 3 Kabellængder ved at

lade hver Deel paa Skalen ved Aabningen udtrykke 20 Fod istedetfor 10; fra 6 til 12 Kabellængder faaes Distancerne ved at give hver Deel af Skalen en Værdie af 40 Fod ɔc.

Paa kortere Afstand end $1\frac{1}{2}$ Kabellellængde er det vanskeligt at omfatte hele Høiden af en Takkelads. I saa Tilfælde kan man tage en vis Deel af Takkeladsen, hvis Dimensioner man kiender, og lade hver Deel af Skalen betyde 5 Fod istedetfor 10, hvorefter Instrumentet giver Distancerne fra $\frac{3}{4}$ til $1\frac{1}{2}$ Kabellængde.

Udtrækket paa Instrumentet er inddeelt i Tiendedele Kabellængde fra $1\frac{1}{2}$ til 3 Kabellængder, hvorved hver Deel bliver 6 Millimetres lang.

Følgende Exempel vil tydeliggiøre Instrumentets Anvendelse:

En Fregat paa 52 Kanoner befinder sig i en Afstand af omtrent 5 Kabellængder. Efter Tabellen er Stortoppens Høide 149 Fod; man aabner Skyderen til $7\frac{1}{2}$ paa Skalen, hvor hver Deel svarer til 20 Fod, derefter rette man Røret efter Fregatten gienem det lille Hul og Øieaabningen, og ved at føre Udtrækket ud eller ind, passe at Underkanten af Aabningen kommer til at ligge i Linie med Vandlinien i det Samme Overkanten skærer Stortoppen. Grade-Afsætningen paa Udtrækket giver nu $2\frac{4}{10}$ Kabellængder; det Dobbelte deraf eller $4\frac{8}{10}$ Kabellængder bliver da den søgte Afstand.

Tidskriftet bemærker, at H. K. H. Hertugen af Østergothland, der i 1851 var Chef paa Corvetten Lagerbjelke, har ladet forarbeide endeel slige Distancemaalere for Skibets Officierer hos Lithmann i Stockholm.

Masson's Conservationsmethode af Grøntsager.

Masson's*) Conservationsmethode af Grøntsager, hvorved de i flere Aar holdes aldeles friske, skeer:

1) ved en Tørring (Fordampning) under en ringe Varmegrad af 38 à 40° (Hundrededeels), op til 48° for de meest vandholdige, og
2) ved en stærk Sammenpresning ved en hydraulisk Presse.**)

Den første Proces frier Grøntsagerne fra alt det Vand der ikke er aldeles nødvendigt til deres Sammenhold; den anden Proces reducerer de tørrede Grøntsagers Volumen, og forøger deres Tæthed i den Grad, at de blive ligesaa vægtige og compakte som Vedet af Gran eller Fyr.

Derved bliver deres Conservation som sundt Næringsmiddel meget fikker og de blive lette at henstuve og føre med ombord.

Inden Tørringen pilles Grøntsagerne, hvorved de jordagtige

---

*) Overgartner ved det franske Agerdyrkningsselskab i Paris, Masson, har for denne sin Opfindelse erholdt flere Medailler og Præmier i Frankrig samt den engelske Udstillings store Medaille af 1851. Han er bleven hædret med Æreslegionens Kors.

**) Med Hensyn til andre Conservationsmethoder skal, efter en Betænkning fra det franske Agerdyrkningsselskab, Nedsaltning virke meer eller mindre skadeligt paa Vegetabilier, forøge deres Vægt og gjøre en stærk Udvanding nødvendig, hvorved de miste den største Deel af Saltet og en stor Deel af Næringsstofferne. De almindelige Tørringsmidler erklæres ufuldstændige og formenes at udsætte Sagerne for Luftens skadelige Indvirkninger, samt gjøre en kostbar Indpakning nødvendig.

Appert's Conservationsmethode (cfr. længer hen) leverer vel fortrinlige Sager, især for Marinens Vedkommende, men Methoden er i og for sig kostbar og Sagernes Vægt og Volumen forøges betydeligt ved Samme.

og haarde Bestanddele udsondres, derefter spredes de paa et udspændt, horizontaltliggende Lærred omkring Tørreovnen. Ved en anstillet Prøve tabte 920 Kilogr. Kaal ved Pilning 195 Kilogr., (circa 21 pCt.); ved 28 Timers Tørring svandt de 725 Kilogr. til 69 Kilogr. eller tabtes c. 90 pCt. 820 Kilogr. Spinat tabte ved Pilning 181 Kilogr. (c. 22 pCt.); ved 22 Timers Tørring svandt de 639 Kilogr til 71 Kilogr. eller tabtes 89 pCt.

Skal de saaledes præparerede Grøntsager nydes, har man kun i 45 à 60 Minuter at udbløde dem i 50° lunkent Vand, 7 à 8 Gange deres Vægt. Derved indsuge de igien næsten alt det Vand de have mistet, og erholde igien deres feige Sammenhold og deres oprindelige Udseende, de behøve derefter blot at koges i $1\frac{1}{2}$ à 2 Timer og tilberedes saa iøvrigt paa den almindelige Maade.

Mangfoldige Forsøg, som den franske Marine har anstillet, godtgjøre, at saaledes præparerede Grøntsager efter flere Aars (indtil 4 Aars) Togt have holdt sig i fortræffelig Stand og conserveret de friske Grøntsagers Smag og Duft. En Kasse Kaal, der blev tagen ombord den 29de Januar 1847, befandtes i Begyndelsen af 1851, af Marinens Proviant-Commission, af fortrinlig Smag. Lignende Resultater ere opnaaede med Julienne, Spinat ɔc.

Præparationsmaaden kan anvendes ved alle Slags Grøntsager, Rødder, Nøer og Frugter.

De saaledes tørrede Grøntsager afgives i Smaapakker indeholdende forskjelligt Antal Portioner à 25 Grammes (= 1.60216 Lod dansk), som ved Kogningen faae en Vægt af 125 a 180 Grammes efter Grøntsagernes Natur. Pakkerne ere yderst omsvøbte med tyndt Tinfolium. 10 Smaapakker à 500 Grammes i en Blikkasse, 22 Centimetre i Qvadrat og 16 Centimetre høi (c. $\frac{1}{4}$ Cbfd. dansk), indeholde saaledes 5 Kilogrammer (10.0135 Pund dansk) eller 200 Rationer Grøntsager. 1 Cubikmeter (c. 32 Cbfd. dansk) vil saaledes indeholde 25000 Rationer.

I en af den franske Marineminister nedsat Commissions Betænkning angaaende disse tørrede Grøntsagers Anvendelighed for Skibsmandskaberne ombord, d. d. 2ade Novbr. 1851, formenes, at Kartoflerne vel, som fuldstændig Ration kunne remplacere Bønnerne, les fayoles og Erterne om Fredagen (jour maigre), men erklæres at være for volumineuse til at medgives ombord.

Kaalen har holdt sig fortræffeligt paa et 4 Aars Togt og Mandskabet har syntes godt om den. Anbefales at udgive 15 Grammes (0.961296 Lod dansk) til salt Kiød istedetfor 60 Grammes almindelig tørre Grøntsager, og det 3 Gange om Ugen.

For de Syge anbefales alene Julienne, som er befundet fortrinligere end Apert's Julienne og kun ½ saa dyr. Sygekost-Rationen formenes at kunne bestemmes til 12 Grammes (0.7690368 Lod dansk) Julienne krydret med Salt og 3 Grammes (0.1922592 Lod dansk) Smør.

Snittebønnerne ere befundne møre og saa velsmagende som muligt, men kunne naturligviis ei anbefales for Skibsmandskabet.

Efter Betænkning af en af Militair-Intendanturen for den Algierske Division nedsat Commission angaaende disse Grøntsagers Anvendelighed for Armeen og de Syge, d. d. 30te August 1852, anbefales for de Syge:

Kartoflerne,
Kaalen,
Juliennen og
de store Snittebønner (flageollets).

Fabrikanterne af Grøntsager præparerede efter ovennævnte Masson's Methode: Chollet & Co., rue Marbœuf, 5, Champs élysées, i Paris, bemærke i Skrivelse til Hr. Bendix*) i Paris den 23de

*) Igjennem hvem Marineministeriet havde ordineret nogle Pakker af slige præparerede Grøntsager.

November 1852, at kun Kaal, Kartofler og Bønner i den franske Marine anvendes til Skibsprovisioner for Mandskabet, de øvrige tørrede Grøntsager kun for Messen ombord.

Prisen varierer mellem 10 og 12 Centimer (3⅔ og 4 1/10 Rbß.) efter Slagset, pr. Portion a 25 Grammes.

Efter en indkommen Rapport fra Chefen for en dansk Orlogsbrig paa Togt til Vestindien i afvigte Aar, som var medgivet nogle Pakker af slige tørrede Grøntsager til Forsøg, befandtes den medgivne Spinat, Gulerødder, Bothfeltske Roer, Kaal, Kaalrabi, Skorzonneerrødder, Silleri og Blomkaal, som stuvede, at afgive et fortrinligt Forfriskningsmiddel, idet de, i Hensende til Sødme og Friskhed, fandtes lige med friske Grøntsager. Til en Pakke, tilstrækkelig til 5 Personer, toges 2 Lod Smør og ½ Lod Hvedemeel.

Kiørvelen og Petersilien var et behageligt Suppegrønt. En Pakke deraf var tilstrækkelig til 24 Personer.

Æblerne forsøgtes, deels som Compot, kogte i Vand uden Tilsætning af Sukker, deels i sød Suppe, hvortil de bleve foretrukne for Svedsker. En Pakke var til Suppe tilstrækkelig til 12 à 16 Personer.

Urter til Suppe, purée-pritanière, kogte i Vand med Tilsætning af 4 Lod Smør til 6 à 7 Portioner, afgave et behageligt Forfriskningsmiddel, og formentes at kunne, paa længere Reiser erstatte ferst Suppe.

Julienne-Urter, deels anvendte til ferst Suppe, da en Pakke fandtes tilstrækkelig til 12 Personer, deels i Saltsuppe, hvortil toges 1 Pægl Byggryn og ½ Pund salt Kiød til hver Pakke og afgav en velsmagende Smuppe til 8 Personer, anbefaledes, i Mangel af ferst Suppe, til Mandskabets Bespiisning 1 Gang ugentlig.

Og synes Mandskabet at sætte megen Priis paa disse Grøntsager.

De medgivne Snittebønner fandtes imidlertid, saavel i Henseende til Friskhed som Smag, at staae langt tilbage for de friske Ærter.

Ved de ombord anstillede Forsøg viste det sig at de tørrede Grøntsager bedst udblødtes i 2 Timer.

Om Dampkraftens Anvendelse til Orlogsbrug, navnligen i den seneste Tid.

(Af CommandeurCapt. C. van Dockum.)

I Aaret 1819 blev Dampskibet Caledonia anskaffet i England. De Anskuelser, som dengang gjorde sig gjældende, angaaende Dampens Anvendelse paa Søen, ere endnu i friskt Minde. Man beundrede den Hurtighed og den Punctlighed, som det viste sig, at man ad denne Vei blev istand til at opnaae; man forundrede sig over at en Opdagelse, der alt siden 1807 var bragt til praktisk Udførelse i Amerika, ikke var kommen til Anvendelse under den da nyligen afsluttede Kamp om Verdensherredømmet; men til samme Tid saae man hen til det nye Fremdrivningsmiddel med en uvilkaarlig Mistillid. Man betragtede Dampskibets Fremtid som bunden til Flodfart, eller til indknebne Farvande; den store Flerhed af Datidens Sømænd vare enige om, at Dampskibet maatte anses ustikket til Fart paa det aabne Hav: Hjulkasserne, hed det, maatte bortskylles, Hjulene maatte lide, medens Mangelen paa Støtte imod Søen i haardt Veir, endog kunde antages at ville udsætte Skibet for Fare.

30 Aar efter see vi Dampskibet at krydse alle Have. Saagodtsom uden nogen Forandring i den fremdrivende Krafts Anvendelse, alene ved Forøgelse af Skibenes Dimensioner, og nogle Detail-Forbedringer, som fortsat Brug maatte paavise, see vi de

to adskilte Verdensdele forenede ved en stedse tiltagende Dampskibsfart; vi see Europa og Indien bragte i Forbindelse med en Hurtighed og en Regelmæssighed, som ved Aarhundredets Begyndelse vilde være bleven antaget for Hjernespind, ja, snart ville Dampskibs-Linier forene selv Klodens fjerneste Egne, og bringe Civilisationens Spirer til Punkter, hvor man, uden dette Middel, endnu i Menneskealdere vilde have betragtet en Hvalfangers eller et enkelt Handelsskibs Nærværelse, som en ualmindelig Begivenhed.

Orlogsfarten var imidlertid ikke, og kunde ei heller blive væsentligen berørt af denne Dampens mere og mere udvidede Anvendelse; nogen gjennemgribende Modification eller Omstyrtning af det bestaaende Sokrigs-System var, efter Forholdenes Beskaffenhed, ikke tænkelig. Vel opstod der Damp-„Corvetter", Damp-„Fregatter", men disse Benævnelser vare kun Navne, snarere svarende til Storrelse af Dimensioner, end til militair Kraft. Hjulene og Maskinernes Placering frembode Hindringer, som for Seiladsen paa Havet vel viste sig at kunne overvindes, men som, for Tilveiebringelsen af nogen virkelig, kraftig Damp-Orlogsmand, ikke lode sig bortfjerne. Hjulene hindrede Bredsidens Bevæbning, Maskinerne maatte, hvormeget man end søgte at beskytte dem, dog stedse, indtil en vis Grad, forblive udsatte for Fiendens Skud: Hovedbetingelserne for militair Styrke manglede, og Dampskibet maatte, under denne Form, forblive stillet i en underordnet Rolle som Transportskib, eller som Auxiliair for Seilflaaden, uden nogensinde at kunne optræde selvstændigt som Flaadernes Hovedstyrke.

Anstrængelserne, der gjordes for at naae frem mod dette Maal, vare ikke desmindre uhyre. Foruden betydelige Summer af det aarlige Budget, voterede Frankrig, mod Slutningen af Louis Philippes Regiering, 93 Millioner Francs, til Forøgelse af sin Dampstyrke. Dampflaaden voxede til flere end 100 Dampskibe, med en Kraft af henved 30,000 Heste; Englands Anstrængelser vare endnu større; men Vanskelighederne ved selve Systemet lode sig ikke bortrydde: de stode som en Bom, ud over hvilken Udviklingen ikke kunde bane sig Vei.

Da opstod Tanken om Skruens Anvendelse. Prøverne viste, at de praktiske Vanskeligheder, som ere særegne for dette System, lode sig overvinde, og medeet fattede man, at vigtige Resultater ad denne Vei kunde opnaaes. Ligesom Hjulskibet, nogle og tredive Aar tidligere, saaledes erholdt ogsaa denne Opdagelse sin første praktiske Anvendelse i Amerika; alt i 1844 seirede Skrue-Dampcorvetten Princeton, i Wæddelob med det dengang saa bekiendte Great-Western. Europa skred først senere til Anvendelsen af den nye Opfindelse; Kapitalerne der udfordredes til at omdanne Marinernes Materiel vare saa ühyre, Betænkelighederne ved at kaste sig ind i et nyt System saa store, at man længe prøvede og længe betænkte sig, før man for Alvor slog ind paa den nye Bane. Man kan imidlertid sige, at Nybygning af Skibe, alt siden 1847 eller 1848, betydeligen indskrænkedes, især i den engelske Marine, for at oppebie de Resultater, som af Alle maatte anses at være nær forhaanden. Disse ligge nu for Verdens Øine, det forløbne Aars Erfaring har bragt Spørgsmaalet et mægtigt Skridt fremad, og den nødvendige Følge maa blive en for Dampkraften hidtil ukiendt Udvikling, i enhver Stats Orlogs-Marine.

De Prøver, som væsenligst have bragt fremad mod dette vigtige Maal, ere de Forsøg, der i den seneste Tid ere foretagne med Skrue-Linieskibe i Toulon. Vel er Skruen tidligere i England bleven anbragt paa Linieskibe, men Skibene vare ikke oprindeligen byggede til sammes Anbringelse; Resultaterne kunde, som Følge heraf, ikke blive fuldkommen tilfredsstillende, ei heller kunde de tjene til Udgangspunkt for Bedømmelsen af hvad der ad denne Vei lod sig opnaae. I Frankrig derimod, fremstod et nyt Skrue-Linieskib, Napoleon, bygget med al den Kyndighed, som man ved flere Aars Erfaring angaaende Skruens Anvendelse, havde været istand til at erhverve, og bevæget ved en Kraft, som det, under nærværende mekaniske Forhold, neppe kan anses rimeligt, at man, i Skibe, vil blive istand til at overskride. Under disse Forhold maatte Resultaterne blive af langt større Betydning, og da Udfaldet af de foretagne

Prøver have overtruffet selv de dristigste Forventninger, saa ville disse Forsøg med Rette blive at anser som Udgangspunct for kommende Damp-Orlogsflaaders Tilblivelse, og deres fremtidige videre Udvikling.

Tanken til Linieskibet Napoleons Bygning er udgaaet fra en Sø-Officier, der med anerkiendt Dygtighed, forenede et omfattende Blik, Vice-Admiral, Prindsen af Joinville. Tidligen indsaae han hvilken Forøgelse i den franske Flaades Betydning, der maatte blive Følge af Dampens udvidede Anvendelse til Orlogsbrug, og endnu bevares Erindringen om Indtrykket af det Flyveskrivt, der af ham udgaves i 1844,*) angaaende denne Gienstand. Skruen maatte naturligviis i høieste Grad anses skikket til Opnaaelsen af det af ham udpegede Maal, og allerede ved den Tid gik hans Bestræbelser ud paa at skabe en Art af Skibe, der, med Hurtighed i Bevægelser og en mægtig Artilleri-Styrke, kunde tjene som Basis for det af ham betegnede System. At han fordrede det Umulige, udtaltes fra alle Sider. Da sluttede sig til ham en ung, genialsk Ingenieur, Dupuy de Lôme, og Tegning til Napoleon blev Resultatet af Somandens og Constructeurens forenede Arbeider. Bygningen mødte imidlertid Modstand i enhver Retning. Dog, Prindsens Indflydelse overvandt Vanskelighederne, og den 7de Februar 1848, lagdes Kielen, i Toulon, til det nye Orlogsskib. — Inden Maanedens Slutning var Prindsen landflygtig, men Mindet, han efterlod sig, vil leve længe og bæderligen i den franske Marine.

Under de forandrede Forhold var det naturligt, at Tilendebringelsen af det nye Skib kun skred langsomt frem. Mod Midten af 1850 løb det af Stablen, men Maskinerne, der bleve forfærdigede i Indret, mødte Forsinkelse under allehaande Paaskud. Først i Juli forrige Aar, vare Arbeiderne ved Indsættelsen tilendebragte, og i August gik Skibet første Gang i Søen, commanderet

*) Note sur l'état des forces navales de la France.

af Mr. Lugeol, capitaine de vaisseau, en af Frankrigs udmærkede Officierer.

Det kan her anfees paſſende at anføre nogle Enkeltheder angaaende et Skib, der maa betragtes ſom eneſtaaende i ſit Slags, og udentvivl maa anſees ſom den kraftigſte Orlogsmand, af hvilken nogen Marine for Øieblikket er i Beſiddelſe.*)

„Napoleon's" Hoved-Dimenſioner ere: Længde i Vandgangen 227 Fod, Brede 53½ Fod, Dybgaaende 26¼ Fod, Batteries-Høide, med fuld Ruſtning og Kul ombord, 6 Fod 5 Tommer. Bekoſtningen ved Bygning og Udruſtning kan anſlaaes til imellem 4½ og 5 Millioner Francs, eller 1,6 til 1,800,000 Rd. i danſke Penge.

Skibet fører en Artilleri-Styrke af 92 Kanoner: lange 30-Pundiger paa underſte, kortere 30-Pundiger paa overſte Batteri. Paa førſtnævnte Dæk fører det i Laget det hidtil ukiendte Antal af 18 Kanoner, af hvilke to 84-pundige Bombekanoner. Samme Kaliber og Antal Bombekanoner fører det paa overſte Batteri, ſamt 14 Stkr. 30-pundige Bombekanoner paa Skandſe og Bak, ialt 22. Beſætningen udgiør 847 Mand. Det har Reisning ſom almindeligt 90-Kanon,..b, med noget forkortede Nær, og maa betragtes ſom et af de ſmukkeſte Skibe der flyde paa Vandet.

Den fremdrivende Kraft har en nominel Styrke af 960 Heſte, men kan forøges ved forhøiet Damptryk til 13 eller 1400. To horizontale Cylindre, der virke med indirecte Kraft, tilveiebringe et Maximum af 48 Omdreininger af Skruen i Minutet. Drivſkruen er firbladet, og er, ſom Følge af denne Form, ikke indrettet til at kunne lettes op af Vandet.

Maſkinen optager en Længde i Laſten af 96 Fod; i denne Længde er indbefattet Kiedler og Kul, ſamt Rum til Indfyring i Kiedler-

*) Skulde nogen af Marinens Officierer attraae udførligere Details, da tillader jeg mig at henvise til en Beretning, jeg i October f. A. har indgivet til Marine-Miniſteriet, og ſom, efter de beſtaaende Regler, vil være tilgængelig blandt Sager, forhandlede i Conſtructions-Commiſſionen.

nes 10 Fyrsteder. Kiedlerne, 8 i Tallet, kunne enten benyttes samlede, eller enkeltvis, altsom en større eller mindre Hurtighed gjøres fornøden. Der er i Forbindelse hermed anbragt i Skibet en mindre Maskine, paa 30 Hestes nominel Kraft, hvis Hensigt er at forsyne Kiedlerne med Vand, under længere Standsning af den større Maskine; den er dertil indrettet til at kunne sætte Skruen i Bevægelse, hvor en mindre fremdrivende Kraft maatte ansees for tilstrækkelig, og man antager at Skibet, for denne mindre Maskine alene, under heldige Omstændigheder, vil kunne opnaae en Fart af henved 4 Miil. I flere Tilfælde vil Anvendelsen af den store Maskine, samt den dermed forbundne større Brændsel-Forbrug, herved kunne undgaaes.

Foruden Kulkasserne i Maskinrummet, ere Kulkasser anbragte langs Siden paa Banierne, i hele Maskinrummets Længde. For, saavidt muligt, at holde Skibet paa Ømning, kan Halvdelen af Kulkasserne i Lasten fyldes med Vand, altsom Kullene forbruges. Kulmængden, som kan indtages, beløber sig til 750 Tonneaux (circa 380 Læster), og med en Fart af circa 12 Miil vil Skibet herved være forsynet med Brændsel for 7 Ugemaal. Formindskes Farten til $9\frac{1}{2}$ eller 9 Miil, vil Kulbeholdningen strække ud til 15 Dage.

Om man end maa betragte Maskinen som den mindst fuldkomne Deel af Skibet, idet sammes Princip, som middelbart virkende, deels foraarsager Tab af Kraft, deels giør Maskinen sammensat og voluminøs i høi Grad, saa maa man paa den anden Side indrømme dens Fortrinlighed, hvad selve Udførelsen angaaer. For at danne sig et Begreb om de Vanskeligheder, som have været forbundne med Forarbeidelsen og Indsættelsen i Skibet, kan anføres, at enkelte Dele Stobegods i samme have en Vægt af imellem 50, og 55,000 Pund. At Maskinen imidlertid arbeider og styres med største Letlhed, er det væsentligste, og at dens Virkning er tilfredsstillende, dette maa anerkiendes af Enhver, der har seet Skibet, for Damp alene, at opnaae en Hastighed af 12 til 13 Miil.

Linieskibet Napoleon indtager Proviant for 3 Maaneder. Som ombord i de fleste franske Dampskibe, er Vandforsyningen be-

regnet paa en udstrakt Distillation af Søvand; selve Vandforraadet er, ifølge heraf, indskrænket til 21 Dage. Idet Vægten af det Vand, der distilleres ved en given Vægt af Kul, staaer til denne som 5 til 1, vil det sees, hvor stor en Vægtbesparelse man ad denne Vei bliver istand til at opnaae, og Tvivlen, som vil giøre sig gieldende i Mariner, der ikke have gjort omfattende Forsøg med dette Forsyuingsmiddel, vil saaledes nærmest gaae ud fra, hvorvidt denne Vandforsyningsmaade kan ansees tilstrækkelig betryggende for et Mandskabs Livsophold. I denne Henseende kan man henvise til de omfattende Forsøg, samt Erfaringer, der haves, ikke alene i Frankrig, men ogsaa i den engelske, saavel Orlogs- som Paketfart, i hvilken sidste navnligen, Anvendelsen af distilleret Vand, i en Række af Aar, har været i Brug. Midlerne, der benyttes til Distillationen, ere dertil saa simple i deres Sammensætning, at det ikke vel kan tænkes, at de kunne komme i Uorden, naar de først ere opsatte i Skibet. Apparatet ombord i Napoleon dannes af en firkantet Kasse, der staaer i umiddelbar Forbindelse med Søen. I Kassen ere anbragte Rør, der modtage Dampen fra Maskinens Kiedler, og denne fortættes under Giennemstrømningen, ved Virkningen af det omgivende, koldere Vand. Naturligvis er Apparatet, ligesom Maskinen i sin Heelhed, stillet under Banier-Dækket, frit for Skud, og idet et saa kostbart Skibs Udrustning, i hvilket Alt er anvendt som Videnskab og Erfaring have vist at være hensigtsmæssigst, tildeels er baseret paa denne Vandforsyningsmaade, kan man heri finde Beviis for den Tillid, som man i Frankrig har til denne Methode.

Ved Skibets Bygning havde Constructeuren bunden sig til Opnaaelse af en Fart af $10\frac{1}{2}$ Miil. Under de første Prøver, der, som tidligere anført, fandt Sted i Løbet af August f. A., dreves Skibet, for Damp alene, til en Hastighed af 12.2. Maximum af den anvendte Dampkraft beløb sig til noget over 1100 Heste. Naturligen opvakte disse Prøver, som jeg var saa heldig at overvære, den høieste Grad af Interesse i hele den franske Marine. Vice-Admiral

Lainé, Medlem af den tidligere Commission d'enquête sur la marine, paabudt af National-Forſamlingen, havde begivet ſig til Toulon for at overvære Forſøgene, og overalt hilſedes Udfaldet af disſe med Jubel. Reſultatet betragtedes ſom en Triumph for den franſke Marine, ſom et nyt Middel der var givet Frankrig ihænde til at hævde ſin Magt og Anſeelſe paa Havet.

Skibet forſøgtes for Seil alene, for Seil og Damp i Forening, og under alle Forhold viſte Skibet ſig, ſaavidt dette ved Prøver lader ſig godtgiøre, at være i Beſiddelſe af tilfredsſtillende Egenſkaber, ſaavel henſeet til Stivhed, ſom til Hurtighed for Seil alene. Det har ſenere i Stille, med 2 Linieſkibe paa Slæbetoug, løbet en Fart af 8.5; det har paa Reiſen imellem Toulon og Ajaccio tilbagelagt en Strækning af 119 Qvartmiil paa 9 Timer 48 Minuter, hvilket giver en Middel-Haſtighed af 12.14; og tager man i Betragtning det Tab, ſom Gnidningen i en ny Maſkine altid vil føre med ſig, ſamt enkelte paaviſelige Ufuldkommenheder, ſom ville blive afhjulpne, ſaa kan man antage, at Skibet, under gunſtige Omſtændigheder, uden Vanſkelighed vil kunne drives, for Damp alene, til et Maximum af henved 13 Miils Fart.

Her fremſtiller ſig altſaa et Skib med fuld Seile-Evne, med en Artillerie-Styrke af 92 Kanoner, med en Beſætning af 850 Mand, udruſtet til at holde Søen i 3 Maaneder, og ſom kan bevæges frem, uafhængigt af Vindens Retning, med en Haſtighed af over 3 Miil i Timen. Medens Jernbaner have gjort det muligt, med en hidtil ukiendt Letlhed, at transportere Tropper tillands, viſer det ſig ſaaledes, at næſten lignende Hurtighed og Sikkerhed kunne tilveiebringes for Krigs-Operationer paa Søen, og at disſe ſamlede Elementer ville udøve en overordentlig Indflydelſe paa kommende Krigers Forelſe, dette maa anſees hævet over al Tvivl. Med en Troppeſtyrke ombord af 5000 Mand, vil et Skib ſom Napoleon være iſtand til, paa 12 til 14 Timer, at tilbagelægge Afſtanden fra Cherbourg til Themſen, eller paa 7 Dage, at bringe en Styrke fra de nordlige franſke Havne, til den finſke Bugt. Ikke mange

af disse Skibe ville behøves for at overføre Armeecorpser, og antager man end, at Hovedstyrken, ved Troppers Overførelse, vil blive indskibet i Damp-Transportskibe, saa ville hine mægtige og hurtige Orlogsmænd danne en Beskyttelse for disse, der maa blive saameget virksommere, som de beskyttende Skibe ikke ville forsinke Transportflaaden i sine Bevægelser, og det Hele vil kunne bevæge sig fremad, saagodtsom uantastet af hvilkensomhelst Seilflaade der maatte blive stillet imod denne Magt, ja selv af Skrue-Orlogsmænd, med forholdsviis ringe Hurtighed.

Ved Siden af denne Klasse af Fuldkrafts-Linieskibe, som Napoleon repræsenterer, omdannes i Frankrig, efter en nylig emaneret Ordre, flere ældre Linieskibe til Skrueskibe paa 650 Hestes nominel Kraft. Denne Klasse Skibe, af hvilke Linieskibet Charlemagne danner det første Led, vil kunne bedømmes efter hvad der med dette Skib er opnaaet, og det viser sig da, at medens Farten for disse forandrede Linieskibe vistnok maa anses for tilfredsstillende, saa bliver Rummet til Kul og Proviant i den Grad indskrænket, at det, fra et almindeligt Standpunct betragtet, findes tvivlsomt, om man, ved den anvendte Bekostning af $1\frac{1}{2}$ Million Francs, har opnaaet noget til denne Udgivt svarende, tilfredsstillende Resultat. Linieskibet Charlemagne er ved Prøverne, for Damp alene, bragt til en Hastighed af 9 Miils Fart. Det indtager Proviant for 2 Maaneder, Kul for 4 Dage, og Skibe af denne Klasse maae saaledes tildeels anses bundne til Anvendelse nær Moderlandets Kyster, og kun lidet skikkede til Tjeneste i længere fraliggende Farvande.

Under de Sammenlignings-Prøver, som nyligen have fundet Sted imellem dette Skib og Napoleon, er Virkningen af den større Maskinkraft i sidstnævnte Skib fremtraadt paa en paafaldende Maade, især under Buxering, samt under Forcering op imod Vind og Sø. Ved at gaae for fuld Damp, ret op imod Vindsiet, i en Mærsseils Kuling med temmelig svær Sø, har Napoleon opnaaet en Fart af 10 Miil, medens Charlemagnes høieste Fart var

4.6. Middel-Hastigheden for Hiin var under denne Prove 9 Miil, medens Middel-Farten for Charlemagne sank ned til 4.0.

En tredie Klasse af Skrue-Orlogsskibe danner Tredækkeren Montebello, der nyligen er kommen ud af Dok, efter at være bleven indrettet til Skruens Anbringelse. Dette Skib er forsynet med Maskiner af 160 Hestes nominel Kraft, for hvilke man, under heldigste Omstændigheder, antager at Skibet vil kunne drives til en Hastighed af 6 Miils Fart.*) Seer man hen til at Pladsen, som her Maskinen optager, ikke er synderlig større end det Rum, der vil spares ved Indførelse af Distillation til Besætningens Vandforbrug, og at, som Følge heraf, Aptering, Tiden for hvilken det kan indtage Proviant, samt Pladsen til Mandskabet, ikke ere undergaaede væsentlige Forandringer, saa er det sikkert, at enhver Sømand vil føle sig tiltalt ved den Orden og Nyddelighed, som det, under denne Form for Dampens Anvendelse, bliver muligt at vedligeholde, samt den Overeensstemmelse der bevares, med hvad man tidligere har været vant til at sætte Priis paa, i en velindrettet Orlogsmand.

Der paatrænger sig imidlertid den Overbevisning, at om man end af mangehaande Hensyn maatte ønske, at nogen altfor brat Overgang til et nyt System, der støtter sig til en mægtig Maskinkrafts Anvendelse, kunde undgaaes, saa ville dog Fordelene, som ved Fuldkrafts-Skibe vise sig at kunne opnaaes, føre til en Udvikling, der baade vil blive langt hurtigere og mere overraskende end den, der ved Dampens første Anvendelse paa Hjulskibet, i sin Tid, har fundet Sted. Dette viser sig alt naar man seer hen til hvad der til forskiellige Tider, i de nærmest tilbagelagte Aar, er bleven betragtet som Maalet, der ved Skruens Anvendelse skulde søges opnaaet. Den første Tanke der fremstillede sig, og den lig-

*) I de første Dage af Januar d. A. have Prover fundet Sted med dette Linieskib. I Stille er det for Damp alene bragt til en Hastighed af 6.3; med Laber Kuling tværs løb det 5.3, hvorimod Farten med samme Kuling imod, formindskedes til 3.5.

ger os saa nær, at Mange endnu muligen kunne antages at holde fast ved samme, var, at en kampdygtig Orlogsmand burde være forsynet med Auxiliair-Kraft, ved hvilken Skibet kunde bevæges under Bataille, men dog indskrænket til saadan Styrke, at Forraadet af Proviant og Vand, samt Skibets almindelige Egenskaber, ikke derved bragtes til at undergaae nogen væsentlig Forandring. Ikke længer tilbage end 1849, blev dette System lydeligen paakaldt, og Linieskibet Montebello kan, efter hvad der er anført, betragtes som Repræsentant for denne Klasse af mindre kraftige Dampskibe. Snart viste imidlertid Erfaringerne med de ombannede Linieskibe i England, steam-guard-ships, at Mere kunde opnaaes; det blev erkiendt, at Hurtigheden maatte ansees som et væsentligt Moment ved Vurdering af et Skibs militaire Styrke, og en Fart af 7 til 8 Miil stillede sig som baade ønskelig og opnaaelig. Linieskibet Charlemagne viste snart efter en ikke lidet større Hastighed, og Forsøgene i Toulon vise nu det Mulige i at opnaae en Fart af 12 til 13 Miil. Om end denne Hastighed sandsynligen kan betragtes som et Maximum, saa viser det sig dog at samme kan tilveiebringes, idetmindste paa Flaadernes Hovedstyrke, paa Linieskibe, uden altfor betydelig Indskrænkning i Skibets Evne til at holde Søen, og overveier man de Fordele, som ved dette hurtigere System ville opnaaes, — Muligheden der vindes til at kunne undgaae fiendtlig Overmagt, — Chancen som gives til at kunne angribe selv den stærkere Fiende, med rimelig Udsigt til heldigt Udfald, — Dristigheden med hvilken Krigs-Foretagender ville kunne udføres, kort den Overlegenhed som ved dette System skabes: saa vil det blive indlysende, at en Omstyrtning af tidligere antagne Begreber maa blive Følgen af en Anvendelse, der alt i faa Aar har været istand til at modtage en saa storartet Udvikling.

Det er Frankrig man kan betragte som staaende i Spidsen for denne hurtige Fremskriden. Foruden de Skrue-Linieskibe, denne Magt allerede har i Søen, blive for Øieblikket 10 Linieskibe forandrede til hurtige Skrueskibe, efter Charlemagnes System, paa

forskiellige franske Værfter; Bygningen af 2 nye Fuldkrafts-Skibe, som Napoleon, vil om kort Tid blive paabegyndt; Fuldkrafts-Fregatter med stor Hastighed paatænkes, og inden faa Aar vil der saaledes i Frankrigs Havne forefindes en Dampflaade, der vil afvige fra hvad man tidligere har tilveiebragt af Dampkraft, ved Skibenes militaire Styrke, samt ved deres Overlegenhed over hvad man hidtil har været istand til at bevæge paa Søen. England vil naturligen see sig nødsaget til at betræde samme Vei; men det kan ikke undgaae Betragtningen, at medens Frankrig kan have Alt at vinde ved det nye Systems Udvikling og Giennemførelse, saa vil Englands hidtidige Overvægt følelig svækkes: det nye Udgangspunkt for begge Mariner vil stilles lige, den langt talrigere Seilflaade, af hvilken England er i Besiddelse, taber i Betydning, og det bliver et Spørgsmaal, om England, ved sin større mekaniske Kunstfærdighed vil kunne vedligeholde den samme afgjorte Overlegenhed, som dens dygtigere Matroser og Sømænd hidtil sikkrede det. Kun Tiden vil være istand til at løse disse Spørgsmaal. Vel er det saa, at Sømandskab og Matroser, ogsaa under den nye Form, under hvilken Skibene beholde deres Evne som Seilskibe, ville vedblive at have stort Værd, men tænker man sig at Fægtning paa Søen, i de allerfleste Tilfælde, vil finde Sted under Damp alene, hvorved Hurtighed og Præcision i Seilenes Manoeuvre blive af mindre Betydning, saa reduceres selve Kampen, saagodtsom udelukkende, til Artilleri-Kamp, og her vil det da være en Chefs Dygtighed til at føre et Skib i Ilden, og Skytsets Betjening, der imellem lige Skibe ville blive det Afgiørende.

Under disse Forhold maa det da fremtræde, hvilken Betydning der vil blive at tillægge Overlegenhed hos det enkelte Skib, i mekanisk Hastighed, idet denne, under forøvrigt lige Omstændigheder, nødvendigen vil raade for Kampens Udfald. Kan det dertil alt nu forudsees, at med lige Evne til at holde Søen, og med lige Armering forholdsvis til Størrelsen, vil det større Skib kunne gives den største Hastighed, saa forøges i samme Grad den Overlegenhed, som hidtil var sikkret de større Skibe, ved deres kraftigere

og mere samlede Skyts. Idet baade Styrken og Hastigheden, sandsynligviis i Fremtiden stille sig paa de større Skibes Side, ville disse derved erholde en Betydning i de mægtigere Staters Orlogsmariner, der maa blive endnu større end den, der tidligere indrømmedes dem, saalænge Lighed i Seile-Evne omtrent kunde antages at finde Sted hos alle velbyggede Orlogsmænd.

Kaste vi et Blik paa vort Søværn, da er det aabenbart, at det med vore indskrænkede Pengemidler maatte anses for ønskeligt, om man, ved en hensigtsmæssig Forbindelse af Seil- og Dampskibe, kunde opnaae at sikre Landet et kraftigt og betryggende Søforsvar. Ønskeligheden heraf bliver endmere indlysende, naar man seer hen til Mangelen paa Brænd-Material i Landet selv, samt til Utilstrækkeligheden af vore Maskinværksteder, til, for Tiden, at tilveiebringe selv de mindre Maskiner, som en blot nogenlunde kraftig Dampflaade vil udfordre. Ikkedestomindre stille Forholdene sig saaledes, at medens dette endnu for et Par Aar tilbage kunde betragtes som muligt, fremstiller dette sig ikke længer paa samme Maade, efter de vigtige og tildeels uventede Resultater, som den allerseneste Tid har ført med sig. Derved at Hastigheden, som tilveiebringes ved Dampkraftens Anvendelse, ikke længer fremtræder som adskilt fra Artilleri-Styrken, men sammensmeltet med denne, er Sokrigsvæsenets Udvikling givet en ny Retning, og hvormeget man end kan føle sig bunden til den tidligere Form, under hvilken Seilskibet, tildeels, kunde antages at nærme sig Fuldkommenhed, saa maa det nu, under Videnskabens nærværende Stilling, erkiendes, at enhver Orlogsmand, uden mekanisk Fremdrivningskraft, maa betragtes som en ufuldkommen Krigs-Maskine.

Anerkiender man Rigtigheden af denne Sætning, og viser det sig altsaa, at Nødvendigheden ogsaa for os er tilstede, til at gaae over til Dampkraftens almindeligere Anvendelse, da fremstiller sig alt nu det Spørgsmaal, hvis Besvarelse maa tillægges den største

Betydning for Landets fremtidige Søforsvar, nemlig: hvilket Princip, med Hensyn til Hastigheden, der hensigtsmæssigen bør lægges til Grund for Udviklingen af vor kommende Dampflaade.

Af hvad der i det Foregaaende er anført, vil det fremgaae, at Fordringerne der stilles til Hastigheden, med hvert nyt Fremskridt, bestandig ere blevne større. Vigtigheden, der maa tillægges dette nye Middel til Styrkens Forøgelse for en Orlogsmand, er alt mere og mere bleven anerkiendt, og Tvivlen, som andetsteds giør sig gieldende angaaende hvilket System der bør gives Fortrinet, vil saaledes findes, saagodtsom udelukkende, at hidrøre fra Meningsforskiellighed angaaende Tiden, som det for Skibe af de forskiellige Klasser ansees nødvendigt, at de kunne indtage Proviant og øvrige Fornødenheder, idet Hensynet hertil og Maskinvægten, der staaer i nøieste Forbindelse med Maskinkraften, saagodtsom betinge hinanden.

I de større Mariner, hvis Formaal væsentligen ere Coloniers samt omfattende Handelsforholds Beskyttelse, eller som i alt Fald have vigtige politiske Interesser at værne om paa fierne Puncter, der er det let forklarligt, hvor skarpt Anskuelserne kunne staae ligeoverfor hinanden, altsom man tillægger det ene eller det andet af ovenanførte Hensyn den overveiende Indflydelse. I Stater derimod, hvis Søværn saagodtsom udelukkende maa være beregnet paa Kysters og egne Farvandes Forsvar, der bliver Vigtigheden for Flaadens Hovedstyrke af at kunne foretage Campagner i fierne Verdensdele af mindre Betydning, og det bliver da muligt for disse Stater at stræbe efter en Hastighed, som det ialmindelighed ikke, eller idetmindste ikke uden stor Betænkelighed, vil ansees tilraadeligt for de større Sø-Nationer, at fastsætte som Basis for deres Søstyrke.

Betragter man Danmarks særegne Forhold under en hvilkensomhelst Søkrig, da er det utvivlsomt, at Hensynet til Krigs-Foretagender i vore nærmeste Farvande maa giøre sig gieldende med en Alt overveiende Vægt. Vor Beliggenhed medfører, at vore Orlogsmænd stedse ville finde Provianteringssteder, samt Midler til

Forsyning af enhver Art, tæt ved Haanden. Skulde en Blokadekrig blive nødvendig, da vil det blive langt lettere, under en større Udvikling af Dampkraftens Anvendelse, at forsyne Skibene med det Nødvendige, end dette hidtil har været muligt, og i samme Forhold bliver Betænkeligheden ved at tilsigte Hastighedens Forøgelse mindre, selv om dette maatte fordre nogen Indskrænkninng af den Tid, for hvilken man hidtil har indtaget Proviant, samt af de Vægter, det under tidligere Forhold maatte ansees nødvendigt at tage ombord i Skibet.

Det er dertil kun ved hurtige Skibe, at man kan haabe at sikkre Forbindelserne mellem Landets forskiellige Dele, eller at kunne udføre Foretagender ligeoverfor en talrigere Fiende, som kan antages at besætte vore Farvande. Jo større denne Hurtighed bliver, jo større Nimelighed vil der være for at naae det tilsigtede Maal, ligesom Hastigheden, ved at optræde i Forbindelse med Artillerie-Styrken, under mangehaande Omstændigheder vil give den mindre Stat en Fordeel, som selv ikke Fiendens større Tal bliver istand til at opveie. Gaaer derimod denne Fordeel ud af vor Haand, da ville vore Skibe, ligeoverfor den kraftigere fiendtlige Styrke, være bundne i Havn, eller de ville, i paatrængende Tilfælde, udsættes for at knuses under Fiendens Overlegenhed.

Der fremstiller sig saaledes den Nødvendighed for vor Marine, at stræbe efter den størst mulige Hastighed for vore kommende Orlogsmænd, som de pecuniaire Forhold og øvrige ydre Omstændigheder ville tillade at opnaae. Denne Nødvendighed fremtræder med saa meget større Vægt, som det efter Udviklingens Gang lader sig forudsee, at mindre hurtige Skibe, selv om disse for Tiden forholdsviis kunne ansees som tilfredsstillende, dog efterhaanden, altsom Hastigheden hos andre Nationers Orlogsmænd forøges, ville blive stillede under stedse ugunstigere Forhold, og der kan altsaa være Grund til at befrygte, at saadanne Skibe, ligesom nu Hjulskibene, inden faie Tid ville blive at ansee som forældede, og som uhensigtsmæssige til Landets Forsvar.

Omend Penge-Spørgsmaalet kan antages at ligge udenfor nærværende Betragtningers Omraade, saa er dets Betydning dog af den Vighed, at det ikke tør forbigaaes ved Drøftelsen af et Spørgsmaal af den her omhandlede Beskaffenhed. Det maa da først fremhæves, at om det end kan forudsættes, at Hensynet til den større Udgift, som Damp-Orlogsmænd med større Hastighed medføre, med mere eller mindre Styrke vil gjøre sig gjældende, saa vil det dog tilsidst erkiendes, at man, ved at indrømme dette pecuniaire Hensyn en Alt overveiende Indflydelse, vil paadrage Staten endeligt Tab, idet Bekostningen for mindre fuldkomne Skibe altid vil føre til et utilfredsstillende Resultat. Bliver dertil først den Overbeviisning almindelig, at hurtigere Skibe baade udføre mere Tjeneste og give større Betryggelse end Skibe, forsynede med ringere Maskinkraft, da ville de mulige Vanskeligheder, frembragte ved Penge-Spørgsmaalet, efterhaanden vige for denne Overbeviisning, og ved hvert nyt Skridt vil da Søværnet forme sig efter denne Anskuelses Fordringer.

Penge-Spørgsmaalet tør saaledes forudsættes, ikke at ville lægge nogen væsentlig Hindring i Veien for et vist Antal Skibes Bygning eller Forandring, selv om man maatte bestemme sig til det kostbarere Dampskibs-Systems Giennemførelse, men langt vanskeligere vil det derimod stille sig, naar Spørgsmaalet bliver om Tilveiebringelsen af en planmæssig Udvikling og en endelig Bestemmelse angaaende det nye Søværns Skikkelse, tilsdannet efter de Midler som Staten, efter alsidig Overveielse af Forholdene, kan antages istand til, i en kommende Tid, at afgive til sit Søforsvar. Her maae nemlig Eensformighed og Fasthed med Hensyn til disse Midlers Omfang, fremtræde som uafviselige Betingelser, men hvor stor en Uklarhed og Uovereensstemmelse i Anskuelser, der endnu desværre gjøre sig gjældende angaaende denne vigtige Deel af Stats-Huusholdningen, herom vil man overbevise sig ved at sammenligne Forhandlingen af Søetatens Budget for 1851—52, med samme

Budgets Stilling, under de 2de paafølgende Rigsdags-Sessioner. *)

Under den Uvisheds-Tilstand som herved tilveiebringes, er det indlysende, at hele Marinens Stilling baade maa blive usikker og svævende, og med Overgangen til et hvilketsomhelst nyt Princip for Die, maa Trangen til en fastere Basis fremtræde med stedse forøget Vægt, saafremt Marinen skal kunne fyldestgjøre sin vigtige Bestemmelse. Hvadenten denne Fasthed kan naaes under Form af en nogenlunde ensformig Budgetsum til Statens Fornødenheder, eller under Skikkelse af en vis Flaadestyrke, saa bliver Resultatet tildeels det samme, idet, under begge Forudsætninger, det pecuniaire Spørgsmaal vil danne Hoved-Betingelsen, og Flaadens Bestanddele naturligen her, som i andre Lande, altid maae blive de Modificationer underkastede, som Videnskabens Fremskridt stedse ville føre med sig.

---

*) 3 Finants-Udvalgets Betænkning, forelagt Folkethinget i December 1850, fremsætter dette Udvalg sit Hoved-Forslag som følger:

„Efter at have overveiet alle forhaandenværende Omstændigheder, „er Udvalget kommen til den Beslutning, at foreslaae Thinget, at „fastsætte en Sum af en Million Rigsbankdaler som den „Grændse, indenfor hvilken fremtidige Bevillinger til Sovæbningen „maae søges holdte, dog saaledes, at heri indbefattes saavel de Be„styrelsesgrene, der i de sidste Aar andetstedsfra ere overførte under „Marineministeriet," (Lods-, Fyr- og Vagervæsenet,) „som de ordi„naire Udgivter til Opmudringsvæsenet og Kiøbenhavns Defension „og endelig samtlige Udgivter til Flaadens Vedligeholdelse."

Den, efter dette Forslag, nødvendige Omdannelse af det indbragte Finants-Forslag, vedtoges af Forsamlingen med 57 Stemmer imod 9.

Udgivten til de anførte Grene af Bestyrelsen, der kun staae i middelbar Berørelse med Flaadens Behov, kan anslaaes til et Beløb af circa 130,000 Rbd., og det blev saaledes forlangt, at Marinen skulde indskrænke sine ordinaire Udgivter til 870,000 Rbd. 3 Modsætning hertil var Summen, som det paafølgende Aar, voteredes til samme ordinaire Udgivter, 200, til 250,000 Rbd. større end i de sidste 20 Aar før Krigen.

Foruden Bekostningen til Flaadens Skibe, er det forøvrigt sienfynligt, at omfattende og kostbare Arbeider ville blive paatrængende nødvendige, for, under vore Værfters nærværende Tilstand, at giøre Overgangen til et forandret System mulig. At Midlerne til disse Foretagenders Udførelse efterhaanden ville blive Marinen tilstaaede, som Følge af den tvingende Nødvendighed, som de forandrede Forhold ville anerkiendes at føre med sig, dette ligger imidlertid i Sagens Beskaffenhed, og Summen, der tør ventes bevilget til en ny Doks Paabegyndelse, istand til at rumme Skibe af forandrede Dimensioner, afgiver herfor et foreløbigt Bevis. Denne samme Nødvendigheds Indflydelse, vil ogsaa i andre Retninger fierne Vanskeligheder og Tvivl, men skulde væsentlige Betænkeligheder endda giøre sig giældende, da kunne disse antages, snarere end i det umiddelbare Penge-Spørgsmaal, at ville søge deres Støtte i Muligheden af at en ny Kraft kunde fremstaae, der med ringere Bekostning blev istand til at træde i Dampens Sted, hvorved da ny Modification i Sokrigsvæsenet atter maatte indtræde. Det lader sig imidlertid forudsee, at selv da, vil Nødvendighed af Dok og af mekaniske Forbedringer fremtræde med lige Styrke som hidtil. Elementerne til den drivende Krafts Frembringelse er det da tænkeligt, kunde tilveiebringes i Landet selv, og en Forandring af denne Beskaffenhed vilde saaledes, efter al Rimelighed, stille sig saa fordeelagtigt, sammenlignet med de Forhold som for Tiden ere tilstede, at ethvert Forsøg, der giver Udsigt til at fremme dette vigtige Spørgsmaals Løsning, maa betragtes med en særegen Interesse, navnligen af Mariner, der som vor, stedse vil være indskrænket til forholdsvis ringe Midler til sit endelige Formaals Opnaaelse.

Bedærvede „preserved meats" i Marine-Magazinerne i Portsmouth.

(London News, Jan. 1852.)

Ved en Undersøgelse som i Slutningen af 1851 blev anstillet i Portsmouth over Beholdningerne af preserved meats*), i Marinens Magaziner bleve, den første Dag, af Undersøgelses-Commissionen**), blandt 643 Stk. aabnede 10-Punds Daaser, 573 Stk. cassérede, som indeholdende aldeles forraadnede Masser. Den næste Dag cassérédes 734 Stk. af 779; Dagen efter 744 Stk. af 791; Dagen efter 459 Stk. af 494. Blandt 2707 Daaser fandtes saaledes kun 197 at indeholde Føde tjenlig for Mennesker. De cassérede Daaser befandtes at indeholde Stumper af Hjerte, Tungerod, Ganer, Tunger, Blod, Stumper af Lever, Struber, Indvolde - - kort sagt, afskyelige Uhumskheder og Raadenhed, hvoraf Stanken var det meest Benauende som Synet deraf var det Allerværmmeligste man kan forestille sig. Commissionen maatte gjøre hyppig Brug af Burnett's disinficerende Fluidum for at kunne vedblive Undersøgelsen; men den saae sig dog den sidste Dag nødt til at standse og opsætte Undersøgelsen af Resten af de 6000 Daaser, hvoraf Magazinbeholdningen fra først bestod.

Disse preserved meats sagdes at være leverede fra Galacz i Moldau af en Jøde der havde gjort det billigste Tilbud.

Den 5te Januar 1852 begyndte Commissionen igien sin Undersøgelse: Af 491 Daaser bleve 437 den Dag cassérede. Den 6te cassérédes 466 Daaser af 497. Den 7de cassérédes 299

*) Cfr. d. Tdskr. 7de Bd. Pag. 172.

**) Commissionens Medlemmer vare: J. Davis R. N. master attendant of the Royal Clarence Victualling Establishment, Gosport, J. Pinborn R. N. Magazinforvalter, og Doctor A. M'Kechnie, Chirurg og Medicinalforvalter ved det Kgl. Sohospital i Haslar.

Daaser af 300. Nu fandtes der ogsaa Haartotter, Indvolde med Excrementer i, et Stykke Nyre med Kræftsaar og andre Vederstyggeligheder. Undersøgelsen af de andre resterende 2105 Daaser gav lignende Resultat. — 2477 Pund af Goldner's preserved meats, nemlig 529 Pund hjembragte fra Ascension og 1848 Pd. fra Sierra Leone, bleve ved en den 23de Januar anstillet Undersøgelse erklærede at være af om muligt slettere Beskaffenhed.

Et senere Nummer af London News af 31te Januar 1852 indeholder følgende Beskrivelse over Appert's Preservations-Methode af henkogte Sager i hermetisk tillukkede Tindaaser.

Theorien er: at udjage af Daaserne hver Smule atmosphærisk Luft og derefter skyndsomst tillodde Daaserne. Dette skeer saaledes: En Suppe f. Ex., der skal preserveres, hældes i en Tindaase og Laaget loddes noie til; men et ganske fiint Hul er gjort i Laaget. Derpaa sættes Daasen halvt ned i et støbt Jernkar fyldt med en Opløsning af Chlor-Kalk, der gjennemkrydses af mangfoldige Rør hvorigiennem strømmer Damp. Disse Rør ophede denne Opløsning langt over kogende Vands Hede, hvorved altsaa Suppen igien bliver bragt stærkt i Kog og en Dampstrøm fuser da ud af det lille Hul paa Laaget. Denne Dampstrøm kan ikke fuse ud uden først at drive Luften ud, og i det Øieblik derfor Dampstrømmen viser sig, maa der falde en Draabe Loddetin paa Hullet, der i samme Nu hermetisk tillukker Daasen. Skal derimod f. Ex. et henkogt Fjærkreatur paa denne Maade preserveres, maa man huske paa at Benene ere hule og indeholde Luft, og derfor maa Damphullet ikke loddes til, førend Fuglen har været kog saalænge at al Luft, efter Operateurens Formening, aldeles maa være udreven fra Fuglens indvendige Dele. Efterat Damphullet er bleven tilloddet, tages Daasen ikke strax bort fra Heden, men Indholdet bliver endnu under, et Tryk, bragt til en Temperatur der er betydeligt over Kogepunctet.

Hvad nu en Besigtelse ved Modtagelsen af slige Leverancer, for at forvisse sig om Indholdets Godhed, angaaer, erklæres det i London News for tilstrækkeligt at besigte Daaserne udenpaa, idet nemlig Daasens Sider ville bulne ud, hvis nogen Bedærvelse har fundet Sted inden i den, men desaarsag bør man da heller ikke kiøbe Daaser med preserved meats strax efter Tilberedelsen. Da det er Luften i de tilloddede Daaser, der fordærver Indholdet, hvorved Gas'er fremkomme, der faae Daasens Sider til at bulne ud, vil det paa den anden Side være et Tegn paa at Indholdet er conserveret godt, hvis Daasen befindes trykket ind ved den udvortes Lufts Tryk. Man har da kun at drage Omsorg for at Blikket værnes mod Rust, som skeer ved at give det en tyk Maling.

En Commitee er bleven nedsat for at undersøge de Contracter der fra 1845 til 1851 incl. ere blevne afsluttede om Leverancer af preserverede Provisioner til Marinen, samt selve Afslutningen, — fremdeles for at undersøge Grunden til at i Regieringens Magaziner ere blevne modtagne og igien udgivne til Brug for Hds. Majestæts Skibe paa fremmede Stationer en Deel Provisioner, der ere befundne uskikkede til Føde for Mennesker, og endelig for at tage under Overveielse, hvorledes Sligt, der er til saa stor Skade for Statens Tjeneste, paa den virksomste Maade kunde forebygges.

Preserved meats og Meat biscuits, samt tørrede Vegetabilier.

I denne Tid, ytres i Mec. Mag. for Mai Maaned 1852, hvor man overalt hører Tale om Cassationer af Admiralitetets Beholdninger af Daaser med preserved meats*), formenes det passende at gjøre opmærksom paa de, paa den store Londoner-Udstilling, fremlagte Prøver af slige Artikler (bakket og henkogt Oxekiød fra 1836) i Daaser, der havde conserveret sig fortræffeligt, og saaledes godtgjøre, at Opbevaring i Daaser er god, naar man blot holder skarp Control med Contrabenterne og deres Underleverandeurer.

Hvad der iøvrigt maa anseés som den vigtigste blandt alle slige preserverede Provisioner ere de, blandt de amerikanske Gienstande, udstillede meat biscuits**) fra Texas, af Mr. Gail Borden. Efter de fremlagte Attestationer, bedømmes dette Stof ikke let, veier ikke meget, er let at transportere og særdeles nærende. Efter anstillet Analyse af en Prøve, befandtes denne at indeholde 32 pCt. Kiødstof. Det befandtes fremdeles velsmagende, men fordrede Tilsætning af Salt, som alle slige præparerede Stoffer. Det maa formeentlig kunne holde sig, eftersom ingen fremmede Bestanddele ere komne til.

Paa Udstillingen fandtes ogsaa 16 Aar gamle tørrede Plantaner fra Mexico, der havde holdt sig fortræffelig. De befandtes særdeles velsmagende. At de indeholde betydeligt Næringsstof er en bekiendt Sag. Slige tørrede mexicanske Plantaner skal kunne sælges i Europa for 3 dl. pr. Pund, ydende 10 pCt. Gevinst, dog Indførselstold fraregnet.

Nogle Prøver af tørrede Vegetabilier efter Masson's Maade forekom ogsaa paa samme Udstilling. Angaaende disse, see foran, Pag. 31.

---

*) Cfr. foran Pag. 32.

**) Cfr. d. Tdskr. 6te Bd. Pag. 456.

Træmaterialiers Conservation og Uantændelighed (ininflammation).

(Nouvelles annales de la Marine. Januar 1852.)

Efter mangfoldige i en lang Aarrække anstillede Undersøgelser og Forsøg paa, ved at indlade fremmede Substantser i Træmateriale, at kunne conservere det i længere Tid, begyndte man i Frankrig omsider at efterspore Aarsagerne til Træets Ødelæggelse og at anvende virksommere Midler derimod end hidtil.

Man bemærkede, at Træerne i deres Væsen indeholde en Saft, som virker ødelæggende paa dem naar den kommer i Gjæring, eller uden hvilken de lettelig ville conserveres, naar de ikke kom i Berørelse med Legemer der vare tilbøielige til at avle virksomme Ødelæggelses Principer.

Derfor maa man allerførst frigjøre Træet for dets Saft og derpaa sætte, istedetderfor, et neutralt Stof som i og for sig ikke afgiver nogen Gjæringsgrund d: nogen Forraadnelsesgrund. Dette Stof maa desforuden omgive og forandre Trægrundstoffet saaledes, at Opløsningen modarbeides og tilintetgjøres; endelig maa det være saa flydende, at det ved et Tryk kan trænge ind i og udfylde alle Træets Porer, fra Overfladen til Marven, selv ikke Knasterne undtagne, og at det engang drevet ind, groer sammen med Fibrene.

Men for at opnaae disse forskiellige Virkninger har man erkiendt, at et eneste Stof ikke var tilstrækkeligt, men at der fordredes to der vare fuldstændig opløselige, for at de, efter at være indtrevne, hver for sig kunde mødes i Mellemrummene i Træet, der gjensidig opløse hinanden og begge gaae over i fast Tilstand, idet de dannede to uopløselige Stoffer uden at have nogen chemisk Indvirkning paa Trævævet.

Vil man endelig tillige gjøre Træet uforbrændeligt, har man at anvende et tredie Stof, som, fuldstændigt opløseligt ligesom de to første, kan, idet det opløses, blive til et fast Legeme med dem i Træets Fibre.

Vi ville her bemærke, at den første af disse Operationer derhos paa en vis Maade fuldkommengiør Træarten ved at indpode den en uforanderlig Farve, der kan taale Sammenligning med de sjeldneste udenlandske Træsorters.

Realiseringen af et saadant Formaal er det Mr. **Meyer d'Uslar** har arbeidet til, og i Virkeligheden har han opdaget chemiske Tilberedninger, der give Stykker Træ af hvilkensomhelst Størrelse og hvilketsomhelst Slags, hvad enten det er porøst, compakt, tungt, let, tørt eller vaadt, til hvilken Tid det er fældet, en Uodelæggelighedens Character, saa at Træet kan modstaae baade tør og fugtig Forraadnelse og Ormes og Insecters Angreb, uden at udsætte det for den Fordærvelse der sædvanlig følger af Veirligets Foranderligheds opløsende Indvirkning, og derhos i et næsten ubegrændset Tidsrum.

Uforbrændelighed til en vis Grad følger ogsaa af denne Præparation.

Bestemte Erfaringer ere vundne, og bekiendte praktiske Ingenieurer og Videnskabsmænd have undersøgt Fremgangsmaaden og skienket samme deres fuldkomne Bifald. (Annales nævner her Langlois og Frèrejean samt Payen og Poinsot).

Perin og Meyer d'Uslar have stiftet et Compagni „l'Indestructible" til Udførelsen af dette System og til Overtagelse af Leverancer af sligt præpareret Træ til Skibsbygninger o. a. Compagniet har løst Patent paa 15 Aar, og er etableret i Paris, rue Richer Nr. 58.

Ingenieurerne Langlois og Frèrejean omtale i en Attest af 18de October 1851, Meyer d'Uslars Conservationsmethode, „som practisk, hensigtsmæssig og billig. Træsorter som indtil nu kun meget lidet anvendtes, ere, efter at have undergaaet Processen, blevne istand til at kunne rivalisere med Eeg. Træet bliver derved haardere, tættere og kan kun vanskeligt brænde. Andre Træsorter præparerede med et tredie Stof blive absolut uantændelige. Udsatte for Ild fra en Smede-Esse brænde de ikke: Vedet alene opløses, men langsomt, og forkulles uden Flamme."

„Efter at have overværet Tilberedningen af Gran, Bøg og Poppel efter Meyer d'Uslar's Methode, have vi nedlagt slige Træstykker i et Steenbrud 40 Metres under Jorden, udsatte samtidigt for den ødelæggende Virkning af Luft og Fugtighed i 9 Maaneder, efter hvilken Tid de befandtes aldeles uforandrede, medens andre Stykker, som blot overfladisk vare tilberedte, begyndte at bedækkes med Svampe, og andre, aldeles utilberedte, havde faaet dybe raadne Skader."

En Attest fra Payen og Poinsot, membres de l'institut et professeurs au conservatoire des arts & métiers lyder ligedan, med Bemærkning, at de have udsat Stykker af blødt Træ, der vare præparerede af Compagniet, og Stykker af upræpareret Egekiærnetræ for Indvirkningen af ødelæggende Agentia, og at efter 4 Maaneders Forløb de bløde Træstykker vare friske som den første Dag, hvorimod Egetræstykkerne vare aldeles forraadnede."

Forfatteren i Annales de la Marine, capitaine de vaisseau de Bonnefoux, fremhæver den store Nytte denne Opfindelse vil bringe, først og fremmest Marinen, fremdeles Vandbygninger, Jernbanerne, hvor Stræberne mellem Jernskinnerne kunne være af andet Træ end Eeg, Minearbeiderne, Tømmer-, Snedker-, Dreier-Arbeider, Vognfabriker.

I Begyndelsen af 1852 var Compagniet istand til i 24 Timer at præparere 100 Cubikmetre Træ.

Capitain Ericsson's calorifke Maskine.

„To Maskiner efter denne Plan", skreves i Mec. Mag. Juli 1852, efter New York Merchants Magazine, „ere for Øieblikket i Arbeide hos d'Hrr. Hogg & Delamater i Ny-York; een af 5 Hestes Kraft og een af 60 Hestes Kraft; den Sidste har 4 Cylindre, de 2 af 6 Fod Diameter, ved Siden af hinanden, med 2 ovenover af meget mindre Størrelse. I disse Cylindre ere Stempler, der nøiagtigt passe i hver og saaledes i Forbindelse med hinanden at de i den nedre og i den øvre Cylinder bevæges samtidig. Der er Ild under Bunden af enhver af de store Cylindre, der kaldes de „arbeidende (working) Cylindre"; de øverste kaldes „Forsynings (supply) Cylindre." Naar Stemplet i Forsynings-Cylinderen gaaer ned, indlade Ventiler paa Overfladen af samme Luften; naar Stemplet gaaer op, lukkes disse Ventiler og Luften passerer ind i en Beholder og Regenerator, hvor den bliver ophedet til c. 450°, og naar den træder ind i den arbeidende Cylinder, ophedes den yderligere ved Ilden underneden. Ved 480° udvides den atmosphæriske Luft til det dobbelte Volumen, og under Forudsætning af at Forsynings-Cylinderen er halv saa stor som den arbeidende Cylinder, fylder den Luft, der gaaer ind i Forsynings-Cylinderen, ved at passere igiennem Regeneratoren, den arbeidende Cylinder; ligeledes, — under den Forudsætning at det øvre Stempels Overflade er 500 Qvadrattommer, og at Luften trykker paa det med en Middelkraft af 10 Pund pr. Qvadrattomme, — vil Luften, naar den er udvidet til det dobbelte Volumen i den nedre Cylinder, udøve det samme Tryk paa hver Qvadrattomme, af Stemplet i denne Cylinder. Naar Overfladen af det nedre Stempel er dobbelt saa stor som det øverstes, følger, at man med et Tryk af 5000 Pund paa det øvre Stempel, vil have en Kraft af 10,000 Pund til at virke paa Stemplet i den arbeidende Cylinder. Dette Overmaal af Kraft fournerer Maskinens Arbeidskraft. Det vil let sees, at efterat et Stempelslag er skeet, vil

Maskinen vedblive at arbeide med denne Kraft saalænge som der fourneres tilstrækkelig Hede til at udvide Luften i de arbeidende Cylindre i den opgivne Grad; thi saalænge Overfladen af det nedre Stempel er større end det øvres og det samme Tryk er paa hver Qvadrattomme af dem begge, saalænge vil det store Stempel drive det lille, ligesaa sikkert som et 2-Punds Lod paa den ene Ende af en Vægtstang vil veie et 1-Punds-Lod paa den anden Ende op. Naar Luften i den arbeidende Cylinder har drevet Stemplet op i den, aabner sig en Ventil, og naar den strømmer ud, gaae Stemplerne ned efter Tyngdens Love, og kold Luft farer atter ind og fylder Forsynings-Cylindren, som tidligere beskrevet. Paa denne Maade blive de 2 Cylindre vexelvis forsynede og udtømte, hvorved Stemplerne fare op og ned, i det Væsentlige som der skeer i Dampmaskinen.

„Regeneratoren bestaaer af Vire-Net, (omtrent lig dem som bruges i Sigtefabrikker), stillede ved Siden af hinanden, indtil Rækken naaer en Tykkelse af f. Ex. 12 Tommer. Igiennem disse næsten utallige Celler, der dannes ved disse Virer, maa Luften passere paa sin Vei til den arbeidende Cylinder. Ved at passere igiennem dem, bliver den deelt i saa fine Dele, at de Partikler hvoraf den bestaaer komme i umiddelbar Berørelse med Metallet hvoraf Vire-Nettet bestaaer. Lad os nu antage, hvad der virkelig skeer, at den Side af Regeneratoren, der er nærmest den arbeidende Cylinder, er opheded til en høi Temperatur. Igiennem dette opheded Stof maa Luften passere, inden den gaaer ind i Cylinderen, og ved denne Passage optager den, som godtgjort ved Thermotret, omtrent 450° af de 480° forlangt Hede, for at fordobble dens Volumen, som vi have poneret ovenfor. De resterende 30° faaes af Ilden under Cylinderen. Luften er saaledes bleven udvidet; den tvinger Stemplet opefter; den har gjort sin Tjeneste; Ventilen aabner sig, og den indespærrede Luft, opheded til 480°, gaaer ud af Cylinderen og træder atter ind i Regeneratoren, igiennem hvilken den maa passere, inden den forlader Maskinen. Vi have sagt, at den Side af dette Instrument, der er nærmest den arbeidende Cylinder,

er heb, og det maa her bemærkes, at den anden Side er holdt kold ved Indvirkningen af den Luft der kommer ind i den modsatte Retning ved hvert Opslag af Stemplerne. Fremdeles, som Luften fra den arbeidende Cylinder farer ud, absorbere Virerne dens Hede saa virksomt, at den, naar den forlader Regeneratoren, har mistet den altsammen undtagen omtrent 30°. Med andre Ord, som Luften passerer ind i den arbeidende Cylinder, faaer den efterhaanden fra Regeneratoren omtrent 450° Hede, og som den farer ud, faae Virerne Heden igien, og Luften bliver saaledes brugt atter og atter, og den eneste Nytte, Ilden under Cylinderne giør, er at supplere de 30° Hede, vi have omtalt samt hvad der er gaaet tabt ved Hedeudstrømning og Udvidelse. Besynderligt som alt Dette kan synes, er det dog uimodsigeligt godtgjort ved Thermometret.

„Regeneratoren i den 60 H. K. Maskine er 26 Tommer høi og bred internally. Hver Vireskive, hvoraf den bestaaer, indeholder 676 Fladetommer, og 10 Netmasker gaae paa 1 Tomme. Hver Fladetomme indeholder saaledes 100 Masker, hvilket Antal × med 676, giver 67600 Masker i hver Skive, og da der anvendes 200 Skiver, indeholder Regeneratoren 13,520,000 Masker og, da der ere ligesaamange Smaarum imellem Skiverne som der ere Masker, finde vi at Luften deri er afdeelt i omtrent 27,000000 meget smaa Celler. Heraf er det klart, at næsten hver Partikel af hele Luftvolumet, ved at passere giennem Regeneratoren, er bleven bragt i meget nær Berørelse med en Metalflade der vexelvis opheder og afkisler. Viren i hver Skive er 1140 Fod lang, og hele Regeneratoren indeholder saaledes 228000 Fod Vire, og Skivernes Fladeindhold er lig hele Overfladen af 4 Dampkiedler, hver 40 Fod lang og 4 Fod i Diameter, og dog udgiør Regeneratoren, der frembyder denne Strækning af opbedende Flade, kun c. 2 Cubikfod, knap $\frac{1}{1920}$ af slige 4 Kiedlers legemlige Indhold.

„Denne Maskine skal have arbeidet med Fuldkraft i 24 Timer med en Forbrug af kun 960 Pund Kul. Efter Fyringen vedbliver Maskinen at arbeide i 3 Timer uden at der fyres under gien, og naar man har raget Ilden fra Risten, arbeider den med

fuld Kraft i en heel Time, blot ved den forbausende Virkning af Regeneratoren.

„Et Skib paa 2200 Tons, der skal forsynes med disse Maskiner, bygges nu af d'Hrr. Perrine, Patterson & Stack, (cfr. nedenfor), Maskinerne, der forfærdiges af d'Hrr. Hogg og Delamater, have 4 arbeidende Cylindre, hver af 168 Tommers Diameter. — Vi kiende intet Tilfælde hvor saa vigtig en Opdagelse er bragt for Publicum i saa fuldkommen en Form, at den, lige fra Først af, garanterede dens Udførelse efter en Maalestok af første Størrelse."

Det caloriske Skib „Ericsson".

Et americansk Blad giver nu følgende omstændelige Beretning om det caloriske Skib Ericsson, (cfr. ovenfor), og dets Prøvefart den 11te Januar d. A. (1853) fra Ny-York til the Lower Bay.

„Det er ikke af Vigtighed, om dette Skib gik een eller hundrede Miil, eller om det blev fremdrevet med en Fart af 2 eller 20 Miil i Timen: hvad der skulde godtgjøres, vare de vigtige Facta, 1) at en Maskine af betydelig Kraft kunde drives ved en anden, en bedre, billigere og sikrere Bevægekraft end Damp, og 2) at en slig Maskine kunde med Virkning anvendes i et Skib der var stort nok til at stevne Havet. Gaarsdagens Prøve har tilfulde og klarlig godtgjort disse Facta Men idet vi tilføie, at et Sø-Dampskib, (a sea steamer), (thi saaledes kalde vi det endnu bestandigt) af første Rang gjorde sin anden Prøvetour, med ufuldkomne (unfinished) Maskiner, arbeidende med ikkun $\frac{7}{12}$ af deres Kraft, betydeligt mindre i Størrelse end de der vare bestemte for det af Opfinderen, drevet imod Strøm og Vind med en Fart af 9 eller 10 Miil i Timen, da bringe vi til offentlig Kundskab en af Videnskabens og Kunstens meest forbausende Triumpher, der nogensinde har gjort Fordring paa Verdens Beundring.

„For denne Morgen, er ingen nøiagtig eller paalidelig Beskrivelse af „Ericsson“ bleven given, ingen som formaaede at give Læseren et rigtigt Begreb om Maskinens Indretning og Arbeide. En saadan kunde ogsaa kun gives ved selve Opfinderens Hjælp, og den omstændelige Beretning, vi denne Morgenstund forelægge vore Læsere, skyldes ogsaa de Meddelelser, Capitain Ericsson selv har givet os og offentliggjøres ogsaa med hans Sanction og under hans Autoritet.

„Det Navn, der er bleven givet denne Maskine, leder Publicums Begreber om den paa Vildspor. Det er ikke nogen caloriſk Maskine, hvis derved forstaaes, at Caloriken er benyttet som en Bevægekraft. Hellere maa den benævnes en atmosphæriſk Maskine, thi paa Luftens Spændkraft og Udvidelighed er det at dens Virksomhed beroer. Caloriken er i ingen større Forstand dens Bevægekraft end den er Dampmaskinens. Det er selve den Luft, vi indaande, der fremdriver dette ubyre Skib. Opfinderen har grebet de usynlige Vinde, og tvunget dem til at udføre sine Befalinger; han har spændt Luftens Gangere for sin Handelsvogn. Ved tyve Aars utrætteligt og grandskende Arbeide og Taalmod har han gjort det meest ulegemlige, meest uskadelige Element, vore Sandser kiende, til den mægtige Kraft, der skal frembringe de meest forbausende materielle Virkninger, som de kun kunne fatte eller Sjelen tænke sig. Formindsket har han den, tilsøes saavelsom tillands, Reisendes Fare, — Maskinistens, Ingenieurens og i Virkeligheden Faren for alle dem der have med Dampen at bestille, formindsket den til en ringeste Ubetydelighed, ja maaskee til et aldeles Intet. Lad Erindringen om „Henry Clay“ og „the Reindeer“ kun et Øieblik gribe Følelsen, og da ville vi begynde at vurdere en af de Velgierninger Capitain Ericsson har skjænket Menneskeslægten. Lad Kiøbmanden forestille sig et Skib, hvis Lastedæk (freight-decks) er frit For og Agter og som dog bliver fremdrevet ved Forbrug af ikkun 6 Tons Kul istedetfor de 50 Tons som en So-Damper forbrugte, og han vil da rettelig kunne vurdere en af de særegne Velgierninger, Opfinderen har ydet Handelen. Men Fremtiden aabner os

en vid Udsigt, naar vi begynde at tænke over den Omvæltning som denne Opfindelse vil frembringe i Handelen, i de mechaniske Kunster og det hunslige Liv, og vi ere nødte til, skiøndt ugierne, at stille os paa selve Dørtærskelen af Sagen. Vi behove ikke at anbefale de følgende Bemærkninger til vore Læseres Opmærksomhed, thi allerede i flere Dage har Gienstanden betaget enhver intelligent Persons Sind og Tanke; men et Ord maae vi dog sige til Berømmelse af den Beskedenhed og Værdighed hvormed **Capitain Ericsson** er fremtraadt for Publicum. Kun med ærbødig Høflighed har han hilset selve Pressens almægtige Magt. Saavidt vor Kundskab gaaer, har han ikke søgt at vinde endog dens ringeste Medlems Velvillie; men i Stilhed er han vedblevet sit Arbeide, indtil hans Project naaede den fuldkomne Udvikling der tillod ham at fremlægge det for Intelligentsen uden Frygt og uden at bede om nogen Gunst. Et saadant Forhold maa anbefale de Beretninger, der omsider forelægges Publicum, til en ualmindelig Tillid og Opmærksomhed. — Vi ville ikke længer forholde vore Læsere følgende Beretning om

„Ericsson's" Prøvetour.

Tirsdag Morgen d. 10de Januar Kl. 9½ forlod „Ericsson" med et lille Selskab af Indbudne, sin Fortøining i Hudson River, og gik ned til den nedre Bay og tilbage. Hensigten med Touren var at prøve de caloriske Maskiner, opfundne af den Herre hvis Navn Skibet bærer. Følgende Beretning er baseret paa en omstændelig Undersøgelse af Skibet og Maskinen.

Skibet

er 260 Fod langt paa Dækket; 40 Fod bredt midtskibs, 27½ Fod dybt i Lasten og af 2200 Tons Drægtighed. Det har Indenbords-Hjul af 32 Fods Djameter med 10 Fods Skovler (buckets). Dets Tømmer ere af bedste White Oak, og befæstede til hinanden saa stærkt som muligt. Dets Boug er skarp, uden Galionsfigur eller Sligt; Bunden og dets Linier ere lidet buede, og paa Agter

speilet ere anbragte: en Figur forestillende Opfinderen og to allegoriske Figurer forestillende de forenede Stater og England i Begreb med at binde en Laurbærkrands om hans Hoved. Det Hele danner et Skib af større Dimensioner og ikke for overgaaet Styrke, af yndig Symmetri, fuldkommen Proportion og elegant Skabelon. Bygmesterne, d'Hrr. Perine, Patterson & Stack, kunne vel være stolte af deres Værk. Dets Equipering er vel værd at lægge særdeles Mærke til udenfor dets Maskiner. Det har 2 Master, er takket som Brig, hvilket, med Undtagelse af de 2 Udladnings- og 2 Nag-Rør, der snarere kunde kaldes Prydelser, ere de eneste Ubequemmeligheder paa Promenadedækket.

»Øverste Dæk er frit For og Agter, og paa samme findes Spisesalen, Brødkammeret, Kuppelen over Maskinerne, Lukafer for Officierer, et Bibliothek, et Tobaksværelse og Lukafer for Fyrfolk og Matroser foruden med enhver nødvendig Bequemmelighed. 4 Trapper føre til Banjerne, og ville vi nu gaae ned ad den ene efter at have bemærket, at Spiseværelset er rummeligt med smukt og smagfuldt ordnet Meublement og herlig Ventilation. Paa Banjerne ere indrettede 64 Stadslukafer til 130 Passagerer. Stadslukafernes Indretning og Udstyring er smuk uden Pral, saaledes ogsaa Damernes Boudoir, hvis Architectur, som alle Salenes, er gothisk og Panelet malet hvidt med mat Forgyldning. Foranfor Stadsværelserne ere Tjenerkamre. En 160 Fod lang fortløbende Gang gaaer rundt om dette Dæk med fuldkommen Lufttræk. Agtenfor Salen paa samme Dæk ere Aflukker til the ships linen. Ved dette Arrangement er Salens Udseende i det Hele forskjønnet, idet den ender i en Bue. Firkantede eller skarpe Hjørner ere saaledes undgaaede her saavelsom ivrigt i det Indre af Skibet. Gaaer man dybere ned kommer man til Varedækkel (cargo-deck), der er aldeles frit For og Agter og calculeret til at føre en Fragt af imellem 13 og 1400 Tons. I Rummet (the hold) er Pladsen foran- og agtenfor Maskinerne ligeledes bestemt til Fragtgods med Undtagelse af en Deel af Pladsen foranfor Maskinerne, der

er indrettet til et hyggeligt Rum med tolv Lukafer for Passageertjenere. Ved denne Indretning er der skaffet passende Lukafer for Personer hvem forhen ikke var anviist særegen Plads.

Maskinerne.

Naar man træder ind i Maskinrummet paa „Ericsson“ frapperes man strax ved Proportionerne af de forskiellige Dele, i Sammenligning med Dampmaskinens. Istedetfor to temmelig store lukkede Cylindre, see vi her over Skibets Kiølsviin 4 store Cylindre, aabne oventil, af 168 Tommers Diameter, hvis Stempler udmaale over 22000 Qvadrattommer.

Hvor svære end disse Cylindre kunne synes, ere de dog 2 Fod mindre i Diameter end Capitain Ericsson forlangte for at give Skibet den forønskede Hurtighed. Saa stor var imidlertid Engineerernes Modstand mod Cylindre af en saadan Størrelse, at han maatte indskrænke sig til Cylindre af den ovenangivne Diameter. Denne Modstand er nu lykkeligviis forsvundet, efterat „Ericsson's“ 4 Cylindre ere blevne støbte, den ene efter den anden, uden det mindste Uheld eller Mangel, og de dygtige Fabrikanter, d'Hrr. Hogg og Delamater, tilbyde nu at fournere Cylindre af hvilkensombelst Størrelse, støbte og afdreiede paa deres egen Risico. Alle practiske Grændser for Kraftens Forøgelse ere derfor svundne, og caloriske Maskiner kunne nu construeres af større Kraft end vore hurtigste Oceandamperes. Saadanne ere Kunsternes Fremskridt. Hvad der for et Aar siden syntes uopnaaeligt, er det nu aldeles let at naae, og saaledes blive de tilsyneladende Grændser for de menneskelige Anstrengelser udvidede Skridt for Skridt.

Ovenover disse umaadelige Cylindre ere 4 andre nedadvendte Cylindre af 137 Tommers Diameter, paa Støtter eller Stillinger (brackets) der hvile paa de ovenfor beskrevne „arbeidende Cylindres“ øverste Kraver (flanges). Disse øvre Cylindres Tjeneste er at inddrage den atmosphæriske Luft ved hvert Slag af Stemplerne gjennem en Række af Ventiler anbragte i Samme, og denne saaledes inddragne Luft tvinges igjennem andre Ventiler med Behol-

dere ovenpaa disse „Forsynings (supply) Cylindre". Den saaledes inddragne athmosphæriske Luft yder, efter at være bleven udvidet ved Varme, Maskinernes Bevægekraft, og den særegne Ophedningsmaade er Opfindelsens Liv og Væsen. De 4 arbeidende Cylindre arbeide parviis, idet det ene Par er placeret foranfor og det andet agtenfor Hjulaxen. De arbeidende Stemplers Kraft meddeles Hjulaxen ved Hjælp af trekantede Bjelker hvilende paa svære Svingleier (pillow-blocks), sikkert befæstede mellem hvert Par Cylindre. Disse Cylindre ere ikke fæstede til Kjølsvinet ved deres Underende, men blot deres øverste Kraver ere fastgjorte til Maskingestellet, der er yderst simpelt og hviler paa 6 smedede Jernstotter paa Kjølsvinets Bundplader. De ovennævnte trekantede Bjelker staae i Forbindelse med Hjularens Krumtapbolt ved 2 Forbindelsesstænger, een for hvert Par Maskiner arbeidende under en Middelvinkel af omtrent 45°. Ved denne heldige Udvei er Mellemaxen, der er til saa megen Ulejlighed for vore store Oceandampere, gjort aldeles unødvendig. Forbindelsesstængerne ere stillede saaledes, at naar den ene Maskine passerer det saakaldte døde Punct (dead centre), den anden virker med fuld Kraft paa Krumtappen og giver denne en særdeles jevn og stadig Bevægelse. Forbindelsen mellem den trekantede Bjelke og det arbeidende Stempel bestaaer af et eneste Led, ved hvilket den sædvanlige Parallelbevægelse i Dampmaskinen er undgaaet. Sammenlignet med de sædvanlige Dobbelte Sø-Dampmaskiner, frembyde de arbeidende Dele i „Ericsson's" Maskine en mærkelig Simpelhed, idet Balancestænger, Krydshoved og Underkryds (cross tails) aldeles ere undgaaede og Faren for Brud og Ulave betydelig er bleven formindsket, ikke at tale om den formindskede Friktion, en Følge af denne simple Sammensætning. Det er vanskeligt at beskrive den forbausende Virkning af de svære Stemplers Arbeide, der viser sig lige for Beskuerens Øine. Ikke saasnart ville vi forglemme vor Fornemmelse ved Op- og Nedfarten af disse uhyre Stempler, og i det Hele betragte vi „Ericsson's" Maskinerie som en af vor Tids sublimeste Ideer i denne Sphære, hvor mærkværdig denne Tid end er ved Mekanikens forbausende

Fremskridt. — Man maa ikke troe at hele Maskineriet paa Grund af Cylindrenes Størrelse optager nogen stor Plads i Skibet; disse Cylindre indtage kun de ubyre Kiedlers Plads i Oceandamperne.

„Ophederne (the heaters) og Ovnene, der skulle ophede Luften, inden den gaaer ind i de „arbeidende Cylindre", ere placerede under disse. Fyrrummet er lagt mellem disse Ovne og Kulkasserne, der strække sig hen langs begge Sider af Maskinrummet under Fragtdækket. Ingen Hede kan derfor meddeles Kullene i disse Kasser, hvorved man føler sig meget sikker, og det saameget mere som den Indretning, hvorved den kolde atmosphæriske Luft indlades i Forsynings (supply) Cylindrene, fører med sig, at den gaaer gjennem disse Fyrrum, hvorved disse holdes i en meget lav Temperatur.

„Regeneratorerne ere fasthæftede til Siden af Ophederne, og hvile paa Bundpladerne. Den kolde Luft, fra de ovenfor omtalte Beholdere, ledes igjennem store Forbindelsesrør til Regeneratorerne, og reguleres Tilstrømningen ved hensigtsmæssige Ventiler lig Dampmaskinernes. Ved at passere Regeneratorens Vire-Skiver bliver den kolde Luft efterhaanden ophedet, saa at dens Temperatur, inden den træder ind i Ophederne og Bevæge-Cylindrene, netop ikke er høi nok til at arbeide: Opheders Funktion er at yde det lille Tilskud af Hede, der tabes under Overførelsesprocessen ved hvert Stempelslag. Hovedforsyningen med Hede yde derimod Vire-Skiverne.

„Hvad der, næstefter Maskineriets Simpelhed og Storartethed paa „Ericsson", forbauser Jagtlageren, er Fraværelsen af denne Skare Maskinister og Fyrfolk, Dampskibet fordrer. En eneste vagthavende Fyrkarl er Alt hvad der udfordres for at holde Ilden vedlige i dette caloriske Skib, og vi kunne tilføie det sjeldne Factum, at i den Grad er hans Tjeneste let og Fyrrummet kjøligt, at vi fandt ham her passe sin Tjeneste i en Pijækkert. Hvad Maskinisten angaaer, da indskrænker hans Tjeneste sig til at tætte Smørekopper og smøre Pandeleier og Stempler, og i det caloriske

Skib er der aldeles ikke Spørgsmaal om Dampskibs-Engineerens mangfoldige og vigtige Tjenestepligter, paa hvis samvittighedsfulde Opfyldelse Alles Sikkerhed ombord beroer.

„Den stærke Bemærkning, man har fremført mod den caloriske Maskine, med Hensyn til de formeentlig skadelige Virkninger af den høie Temperatur paa de arbeidende Stemplers Pakninger, fandt vi aldeles ugrundet. For det første fandt vi disse kun udsatte for en Temperatur der ikke oversteg det kogende Vands, og dernæst fandt vi Overdelene af de „arbeidende Cylindre" saa kolde, at man kunde holde Haanden derpaa uden Ubehageligbed. Hvad angaaer Bundene af Ophederne, som, man havde meent, kunde være udsatte for at blive brændte igiennem ved Fyrens Paavirkning, da fandt vi dem fulde 5 Fod fra Ildcanalerne, og blot paavirkede af en udstrømmende Hede og ikke i Berørelse med det brændende Stof. En Overhedelse, medens Maskinen arbeider, synes at være umulig, og Vanskeligheden, om der er nogen, bestaaer da i at ophede dem saa hurtigt at de kunne opveie den kiølende Virkning af Luften, der kommer ind ved hvert Stempelslag.

„Iblandt Mærkeligheder ved denne Maskine bemærkede vi, at det virkende Medium er tilstede ligesaa hurtigt som Maskinens Arbeide fordrer det, hvilket ikke er Tilfældet i Dampmaskinen, hvor Trykket i Kiedlen bliver svagere, naar der arbeides stærkere end der udvikles Damp. Denne Selvvedligeholdelses-Egenskab ved den caloriske Maskine, der er næsten aldeles uafhængig af Fyrkarlen ved Ovnen, sikrer en mærkelig Regelmæssighed i Arbeidet; man mærker ikke den ringeste Forandring i dens Hurtighed i flere Timer.

„Den caloriske Maskine, saa langt fra at være en ung Opfindelse, Resultatet af en Dags Arbeide, er Frugten af et heelt Liv, som næsten udelukkende har været belliget dens Fuldendelse; eiheller er „Ericsson's" Maskinerie det første i sit Slags der har arbeidet tilfredsstillende, idet to andre Maskiner, efter en mindre Maalestok, i de sidste 2 Aar fra Tid til anden have været i practisk Brug i Ny-York, uden at vise ringeste Mangel eller fordre nogen Reparation. Efter mange forudgaaende Forsøg construerede Capitain

Ericsson sin første caloriske Maskine-Model i London i Aaret 1833. Om end denne Model tilfulde godtgjorde Rigtigheden af Princippet i dens Væsen, havde den dog mangfoldige praktiske Mangler, og Fjernelsen af disse har fra den Tid beskieftiget den største Deel af hans Tid, indtil for omtrent 2 Aar siden. I denne Mellemtid construerede han en 9 à 10 smaa Maskiner, foruden en stor Mangfoldighed af forskiellige experimentale Apparater, i det Hele til et Beløb af næsten 100,000 Dollars. Da det Særegne ved denne mærkelige Maskine, nemlig, atter og atter at anvende Hede for at frembringe Bevægekraft, først blev forelagt den videnskabelige Verden af Capitain Ericsson i 1833, blev Saadant strax tilbageviist af Alt hvad kundskabsrigt var i England; men efter Forfatterens udholdende Bestræbelser for at skaffe sig Gehør, erklærede den berømte Farraday, Dr. Andr. Ure, Dr. Lardner o. Fl. sig for det videnskabelig Rigtige i hans Plan, og ydede trolig Bistand til at overbevise Andre derom. Men med al deres Viisdom kunde de dog ikke hjælpe Opfinderen med at fjerne de praktiske Vanskeligheder der endnu bestandig belemrede hans skiønne Idee. Disse formaaede kun hans egen usvækkede Udholdenhed at bekæmpe og endelig at bortrydde.

Det Væsentlige ved den caloriske Maskine, det, som skielner den fra alle andre, er den atter og atter gientagne Anvendelse af den eengang frembragte Hede. Den Opdagelse, at Størrelsen af den frembragte mechaniske Kraft ikke er afhængig af Størrelsen af det forbrugte Brændsel, denne Opdagelse giver Opfinderen Krav paa Menneskehedens stedsevarende Taknemmelighed, og den Opdagelse, forbunden med hiin, at Heden ikke behøver nogen maalelig Tid for at overføres fra et Stof til et andet, er en af de vigtigste der nogensinde er gjort i Physiken. Den meest characteristiske, den mærkeligste og væsentligste Deel af den caloriske Maskine afhænger af denne sidste Opdagelse, nemlig **Regeneratoren**, et Apparat, der kisler og opheder Luften, der bliver uddreven fra og optaget i Cylinderen, og gior dette med en Forbrug af Hede, der

kan reduceres til 3°, men som det ikke er til nogen praktisk Nytte at reducere under 30°. Denne Regenerator bestaaer af en Række Skiver af Vire-Net, stillede med Fladerne mod hinanden. I „Ericsson's" Maskine ere disse Skiver 6 Fod lange og 4 Fod brede, og frembyde saaledes en Flade af 24 Qvadratfod Vire-Net, der er saa fiint, at deri findes over 100,000,000 Aabninger, hvorved Luften, der passerer frem og tilbage derigiennem, bliver deelt næsten i sine oprindelige Partikler. Disse Regeneratorer ere denne aandende Maskines Lunger, og de ere i deres Construction og Arbeide ikke heller Lunger ulige. Som den hede Luft ved den nedgaaende Stempel drives giennem dem, bliver den kold, idet den naaer den yderste Skive, og den kolde Luft, der fuser ind for at indtage den uddrevne Lufts Plads, bliver ophedet, idet den har naaet den inderste Skive, og det ved den samme Hede den uddrevne Luft afgav. Heden meddeles saaledes af Luften til Regeneratoren og af Regeneratoren til Luften i $\frac{1}{50}$ Secund.

Forhandlinger ombord.

Paa Tilbageveien blev af det ombordværende Selskab nedsat en Comitee, bestaaende af Mr. Richard Grant White, Professor James J. Mapes og Freeman Hunt, Esq., for i en Erklæring at tolke de Følelser, der havde bessælet Selskabet under denne Prøveseilads. Det bestemtes tillige, at denne Erklæring skulde offentliggiøres ved Trykken. Den lyder saaledes:

„Undertegnede indsee tilfulde de mange Fordele for det Offentlige som maae følge af det nu ubestridelig heldige Resultat af den Opfindelse som idag er bleven praktisk prøvet.

„Ved den nøieste Undersøgelse og Jagttagelse ere vi blevne fuldkommen overbeviste om, at den praktiske Anvendelighed af Capitain Ericssons Opfindelse ikke længer er tvivlsom, men at den, fra den Dag idag, tager Plads i Række med de største og nyttigste Opfindelser, Verden skylder Videnskaben og Geniet, og at den lover at overgaage i Virksomhed hvilketsomhelst andet Hjælpemiddel til Handelens og Industriens Fremskridt.

„Paa Grund af sin Billighed, Sikkerhed og den Lethed hvormed den kan anvendes ved ethvert Formaal der fordrer Bevægekraft, kan det ikke feile, at den caloriske Maskine vil bidrage overordentligt til Menneskeslægtens Lykke.

„Den særdeles Beqvemhed hvormed den nye Motor, Capitain Ericsson har fremstillet for Verden, lader sig anvende ved Søskibe, er nu tilfulde godtgjort; det er sandsynligt at den i enhver Henseende vil vise sig Dampen overlegen til slig Brug.

„Den overordentlig ringe Forbrug af Brændsel, der er nødvendigt for dens Arbeide, Fraværelse af al Fare for Explosion, og den lave Temparatur hele Skibet over, selv i Maskinen og Fyrrummene, ere blandt den caloriske Maskines største Fortrin, der maae have Fordring paa den videnskabelige og commercielle Verdens Opmærksomhed.

„Skibsbyggerne Perrine, Patterson & Stack, saavelsom Maskinfabrikanterne Hogg & Delamater i Ny-York have vist sig som værdige Medhjælpere i et saa ædelt Project og en saa vigtig Opfindelse.

„E. W. Stoughton, Esq., Opfinderens prøvede Ven og Rets-Consulent, tilligemed John B. Kitching, Esq. og G. B. Lamar Esq., m. Fl., der have fourneret Capitaler og benyttet deres Indflydelse for at sikre dette store Foretagende et lykkeligt Resultat, have Fordring paa den hele selskabelige, commercielle og industrielle Verdens Erkiendtlighed."

Efterretninger for Sofarende.

Bakernes Flytning og Anbringelse af Lanternefyr paa Liſt.

Under 2den Decbr. er udfærdiget Bekiendtgiørelſe om Bakernes Flytning og Anbringelſe af Lanternefyr paa Liſt, ſaaledes ſom nedenfor anført:

Paa Liſt, Nordenden af Øen Sylt, paa 55° 3′ N. Br., 8° 36′ Længde Oſt fra Greenwich, er, til Veiledning for Indſeilingen af Liſterdyb, opført 2 Træbaker, den veſtligſte paa Oſtindiefarerhuk 64 Fod høi med kugleformig Opſats, den oſtligſte 4250 Alen oſtligere paa Albuodde, 99 Fod høi over daglig Lav-Vandſtand med firkantet Opſats.

Fra hver af diſſe Baker vil i Begyndelſen af denne Maaned for første Gang blive viiſt et Lanternefyr med Sideralapparat, hvis Lysvidde er 2 à 3 Miil.

Diſſe Fyr ville blive holdte brændende til ſamme Tider ſom Monarchiets øvrige Fyr, nemlig fra en halv Time efter Solens Nedgang til dens Opgang.

Ved at holde diſſe to Bakefyr overeet i omtrent O. S. O. ¼ S. paa Compasſet, føres man over det dybeſte af Barren for Hovedindløbet til Liſt Rhed med 15 Fod ved dagligt Lavvande.

Naar Dybden indenfor Barren tiltager til 6 à 7 Favne, maa man, for at undgaae Soltſand, ei længer beholde Fyrene overeet, men ſtyre oſtligere Løbet ind efter Kaartet.

Man faaer Bakefyrene bedſt i Sigte ſøgende dem nordfra.

Saavel de tvende ældre veſtlige Baker paa Liſt, ſom de tvende Baker paa Roms ere nedlagte.

Nærmere Bekiendtgiørelſe vil blive udfærdiget, ſaaſnart Bakefyrene ere tændte.

Marineminiſteriet den 2den Dec. 1852.

Under 14de Decbr. er udfærdiget Continuationsbekiendtgiørelse om Bakefyrenes Tænding paa Liſt.

Fyrſkibene i Drogden og i Læsø Rende.

Under 14de ſ. M. beordret Fyrſkibene i Drogden og i Læsø Rende til, iſtedetfor at indlægge den 31te Decbr., at forblive paa deres reſpective Stationer, ſaalænge Iſen tillader det.

Under 16de ſ. M. er bekiendtgjort for de Søfarende, at der er truffen Foranſtaltning, i Anledning af at Fyrſkibet i Læsø Rende ſkal forblive paa ſin Station, ſaalænge Iſen tillader det, til at der fra Hanſtholm Fyrtaarn vil vaie, ligeſom hidtil fra Skagens Fyrtaarn, et hvidt Flag med en blaa lodret Stribe, naar der er Iis i Kattegattet og følgelig Fyrſkibet har forladt ſin Station.

Fyrtaarn paa Odensholm (Finſke Bugt).

Det Russiſke Marineminiſteriums hydrographiſke Departement bringer til Søfarendes Kundſkab, at, da Bygningen af et Steen-Fyrtaarn paa Nordveſtſpynten af Øen Odensholm i den Finſke Bugt nu er fuldendt, er det derværende Træ-Fyrtaarn den 13de Septbr. ſat ud af Brug, og har man flyttet de 16 lysgivende Lamper til det nye Fyrtaarn. Dette Fyrtaarn er fra Grunden 81 og fra Havets Overflade 102 engelſke Fod høit og ligger under 59° 18′ 17″ N. Brede og 23° 22′ 04″ Ø. Længde fra Greenwich; det belyſer hele Horizonten i en Afſtand af 11¼ Ital. Mil.

Malørn Fyr

er et faſt Fyr der lyſer hele Horizonten rundt og er ſynligt i 12 Sv. M. Afſtand. 65° 31′ 45″ N. Br. og 23° 40′ 30″ Ø. L. Paa Klippen findes flere Fiſkare-ſtugor, to Baaningshuſe og et Kapel.

(Tidſk. for Sjöv. Decbr. 1851.)

Fiäderägg Fyr

er et omdreiende Fyr med 4 lige stærke Blink i 8 Minuter (på 8 Minuter), og er synligt fra V. N. V. over O. til S. S. V. i 16 Qv. Miils Afstand. Er 104 Fod over Havfladen. Paa Klippen findes 2 Huse, som kunne sees langt tilsøes.

(Tidsk. for Sjöv., Oct. 1851.)

Sømærker ved Solvesborg.

Ved Silnäs Odde er opført et Sømærke (et 45 Fod høit Spir, med en hvid trekantet Tavle med Spidsen nedad paa Toppen og en hvid pyramidedannet Tavle nedeved), deels for at mærke den lave Odde og det østre Indløb ind til Solvesborg, deels for, ved Hjælp af samme og Fjelkinge Bake, der bør holdes udenfor eller S. for Baken, at gaae fri af de udenfor Kysten mellem Listers og Sillnäs liggende Grunde; og paa Vestpynten af Häkens Nef er udlagt en hvid Tøndeboie i 4 Favne Vand, forsynet med en Stang, hvorpaa sidder en sort Kugle. Ved Indseilingen giennem det vestre Farvand holdes Boien om Styrbord og giennem det østre om Bagbord. I Bugten indenfor Sillnäs Odde er man i Læ for østlige Vinde.

(Tidsk. i Sjöväs., Decbr. 1851 og Jan. 1852.)

Lodser i Klakefkär.

Paa dette Skær, beliggende S. V. for Östra-Häftholmen ved Indløbet til Källa- og Gäse-fjärderne og det østlige Farvand til Carlskrona, er opført et Lodsvagthuus med Flagstang. Naar Lodserne fra Östra-Häftholmen begive sig ud paa Lodsning, heises fra Skæret et hvidt Flag, til Efterretning for dem der have forlangt Lods.

(Tidskrift i Sjöväsendet, Jan. 1852.)

Farvandet ind til Carlskrona.

Et Spir med en trekantet Tavle, med Spidsen vendt nedad, er bleven opreist paa Skæret Skräflingen og en hvidmalet Steen-

dybse, opført paa Alms Odde. Disse Mærker bør holdes overeet for at man kan seile frit mellem Stångskär og Kråkrevet.

(Tidskrift i Sjöväsendet, Jan. 1852.)

Calmarsund.

Paa Gavlen af Byen Calmars Stadsporte er bleven opsat en sortmalet Tavle, for at giøre denne Port mere iøinefaldende for dem der løbe ind sønderfra.

(Samme.)

Peru (Havnen ved Lomas).

Havre, den 24 Juni. Den chilesiske Regiering har, ifølge den franske Consuls Beretning, bekiendtgjort, at de engelske Handelskort indeholde en falsk Angivelse af Havnen og Pynten ved Lomas, idet samme er anført som 15° 42′ 45″ sydlig Brede, medens Beliggenheden af Havnen og Pynten ved Lomas er 15° 33′ 15″ sydlig Brede. Paa de franske Kort og navnligt paa Kortet Nr. 1162 af Marine-Depotets Catalog, er Beliggenheden rigtig angivet.

(Hdl. og Skibf. Tid. Nr. 183. — 1851.)

Fyret paa Øen Santa Clara (Bugten ved Guayaquil).

Den franske General-Consul i Peru har under 28 Febr. 1851 berettet Følgende om dette Fyr: De Sefarende tør kun lidet forlade sig paa Fyret paa Øen Santa Clara eller Amortajada eller del Muerto, beliggende ved Indløbet til Bugten ved Guayaquil, da dette Fyr, ifølge et Brev fra den franske Vice-Consul i Guayaquil, ofte slet ikke er tændt og, selv naar det brænder, kun er synligt i en Afstand af 4 til 5 Miles.

(Hdl. og Skibf. Tid. Nr. 183. — 1851.)

Fyr paa Cap Pine, Nyfoundland.

Fra den 1 Juli 1852 skulde Fyret paa Cap Pine paa Sydkysten af Øen forandres saaledes, at det viser sig med en halv

Minuts Mellemrum, istedetfor, som tidligere, kun med 20 Secunders.

(Naut. Mag., Juni 1852.)

Fyr i Fundy Bugten (Ny Skotland).

Paa Eddy eller Sandpoint ved Vestsiden af det sydlige Indløb til Canso Strædet, er der et Fyr med Metalspeil, der kan skielnes ved to hvide horizontale Fyr, 25 Fod over Havet. Imellem Høi- og Lavvande er der 6 Fods Forskiel. Bygningen er firkantet, hvidmalet, med en sort Skive paa den Side der vender ud mod Havet. Østenfor Pynten er der grundt Vande næsten 200 Favne fra Fyret, men paa Nordvestsiden er der Vand nok og en god Ankerplads. Strømmene ere uregelmæssige og sætte meget hurtigt omkring Pynten.

Følgende Peilinger kunne være til Gavn for Skibe der seile giennem Strædet: Fra Fyret til Cap Hagan S. 50° O.; til det vestlige Forland, der da dækker Fyret, S. 10° O.; til Bjørneøen N. 32° V.; til Sørøverhulen N. 34° V. og til Mollekløften N. 39° V. Ligger under 45° 31′ N. Br. 61° 15′ V. Lgde. Misv. 14° 30′ N. V.

Paa Pynten Marichi paa Østsiden af det sydlige Indløb til Arichat Havn er oprettet et Fyr med Metalspeil. Bygningen er firkantet, hvidmalet, og viser et hvidt Fyr 34 Fod over Havets Overflade. Forskiellen mellem Høi- og Lavvande er 6 Fod. Der er dybt lige ind til Pynten, og fra Fyret haves: Fyret paa Cranberry Øen over Landet ved Vinging i S. 3° O., Vinging Pynt i S. 5° V., Ragged Landet paa Nordkysten i Chebucto Bugten i N. 79° V., Madam Øen paa Østsiden af Indløbet til Canso Strædet overeet med Revet ved Jerry Øes Rev i N. 48° V. og Lille Arichat Pynten i N. 40° V. Ligger under 45° 29′ N. Br., 61° 2′ V. Lgde. Misv. 14° 30′ N. Vestr.

Ved Horton Bluff i Basinet Mines er der oprettet et Fyr med Metalspeil 95 Fod over Havets Overflade ved Høivande. Forskiellen mellem Høi- og Lavvande er 40 til 45 Fod. Bygningen er firkantet, hvidmalet, staaer 60 Fod fra Pynten og viser et hvidt Fyr. Har man passeret Cap Blomidon, kan man i klart Veir see Fyret over den største Deel af Basinet Mines, henover „Five" Oerne og op ad Windsor Floden, lige indtil det dækkes af dennes sydligste Pynt. Peilingen til Root Øen, ved Indløbet til Cornwallis Floden, er N. 14° V., til Cap Blomidon N. 2° V., til Patridge Øen (Parsboro) N. 2° O., til den største af „Five" Oerne N. 38° O. og til Vestsiden af Floden S. 35° O.

Paa Vestsiden af Indløbet til Havnen Medway, paa Admiralitetspynten, er der oprettet et Fyr med Metalspeil. Bygningen er firkantet, hvidmalet med en sort Firkant paa Midten af den Side der vender ud mod Havet. Det viser et hvidt Fyr 44 Fod over Havets Overflade; der er 6 Fods Forskiel mellem Høi- og Lavvande, og i klart Veir kan det sees fra Cap la Have og Palmerston Bugten østerefter og ud mod Syen, indtil lukket af det vestlige Forland; det staaer neppe 30 Favne fra Kysten og der er steilt lige til. Fra Fyret haves det vestligste Forland i S. 33° V., Long Cove Skærene i S. 17° V., Sydvestskærene i S. 22° V., Sydenden af Frying Pan-Øen overeet med S. O. Skærene i S 60° O., La Have Klippen i N. 72° O., Sydpynten af Indian Øen i N. 77° O. og Cap La Have over Pynten af Indian Øen i N. 76° O. Ligger under 44° 6′ N. Br., 64° 34′ V. Lgde., Misv. 14° 33′ N. V.

Fyret paa Peters Øen er opreist ved det sydlige Indløb til Vestport, paa Østsiden af Fundy Bugten, viser to hvide horizontale Fyr for at skielne det fra Fyret paa Brier Øen, og er 40 Fod over Høivandsmærke. Dette Fyr med Metalspeil leder

Skibe ind til Vestport eller gjennem Grand Løbet og kan sees fra Søen og fra St. Mary's Bugten, indtil det er lukket af Sydvestpynten paa Brier Øen. Herfra haves Fyret i S. 54° V., fra Dartmouth Pynten paa Long Island Siden i S. 25° O. Er man kommen ind i Løbet, kan Fyret sees heelt rundt, og man kan gaae paa hvilkensomhelst Side af det, men det østlige Løb er det dybeste og bredeste, og anbefales til Fremmede. Den bedste Ankerplads er ved Brier Øen paa Vestsiden af Havnen. Peters Øen 44° 15′ N. Br., 66° 19′ 30″ V. Lgde. Misv. 16½° N. V. Forskiellen mellem Høi- og Lavvande 19½ Fod. Kursen til Cap St. Mary, S. 12° O., 12 Miles borte.

(Naut. Mag. Juni 1852.)

Miquelon Fyr (St. Pierre)

er et fast Fyr paa den lave Banke Tête de Galantry paa Sydkanten af St. Pierre. Høiden 218 Fod. Synligt i 18 Qvartmils Afstand. Under 46° 45′ 39″ N. Br. og 56° 6′ 45″ V. L.

(Tidsfr. i Sjöväs. Novbr. 1851.)

Fyr ved Port de Cayenne

er et fast Fyr opført paa Artilleri Casernen; 71 Fod høit, synligt i 8 Qvartmils Afstand; under 4° 56′ 12″ N. Br. og 52° 13′ 45″ V. L.

(Tidsfr. i Sjöväs. Novbr. 1851.)

Californiens Kyst.

Trinidad Bay er en temmelig god og sikker Ankerplads de 6 Maaneder af Aaret, og afgiver et Tilflugtssted for de paa Kysten herskende stærke, nordlige Vinde. Denne, saavelsom Humboldts Bay, ere opmaalte og afsatte i Kaart.

Humboldts Bay er 16 Qvm. lang og ¾ til 5 Qv. M. bred. Indløbet mellem Brændingerne er næsten ret, fornemmelig langs Kysten, omtrent 1 Qv. M. langt og en Kabellængde bredt, imellem Krumningerne 18 Fod dybt paa Siderne og paa Barren 21 Fod

ved Lavvande. Bugten er aldeles tilgængelig, undtagen i haardt Veir, thi da strække Brændingerne sig tværs over hele Indløbet.

San Diego Bay maa, paa Grund af det Ly den giver for alle Vinde og paa Grund af Dybden, ansees for den bedste Havn paa Kysten, nærmest efter San Francisko. Havnen La Playa paa vestre Side af Bugten, omtrent 1¾ Ov. M. fra Indløbet, har Ankerplads i 9—10 Favne. Ny San Diego ligger paa den østre Side af Bugten. Fra La Playa til Ny San Diego gaaer et kroget Farvand i 6 à 7 Favne Vand. Paa ⅔ af Veien fra La Playa til Enden af den af Naturen dannede Bølgebryder „Ballastpoint" ved Indløbet af San Diego Bay, findes en Grund med knap 9 Fod Vand.

Indseilingen af San Diego. Skibe der kommer nordfra og faae Kysten ifigte, lægge vel Mærke til en Aabning mellem Bankerne og en indre Bugt. Dette er nemlig den saakaldte falske Havn og maa undgaaes; strax N. for falske Havn hæver sig en Høislette paa 6 à 7 Ov. M., hvis yderste Ende bedder Loma Point og danner Indløbet til San Diego. Skibe, der komme sydfra, faae først ifigte en Gruppe af smaa Klipper, Los Coronados. Herfra er Kursen til Point Loma N. ½ O. 15 Ov. M.

Styrer man lige gjennem „Kelp", ¼ Ov. M. fra Point Loma, har man inden faa Minuter Ballast-Point aaben, hvor en lav Strand med flade Stene danner en naturlig Bølgebryder. Nu styre man efterhaanden høiere op, til Ballast Point rører de østligste Huse i Playa, men vogte sig for at faae mere af Byen aaben, hvorved man vilde komme for østligt og staae Fare for at rage paa Zeminga Rev, hvis Beliggenhed Brændingerne udvise. Ved Sommertid holder man sig saa nær Klippen paa Bagbordside, som Skibets Dybgaaende tillader, og maa da styre lige paa Ballastpoint og kan holde sig en Skibslængde fra Pynten i 4 Favne Vand. Har man med denne Kurs naaet Ballastpoint, styrer man lige paa Playa, og ankrer hvor man finder bedst.

Indenfor Bølgebryderen og c. 120 Favne N. (retvisende) fra dens yderste Ende, findes en Grund med 12 Fods Vand ved

Lavvande. Grunden paa Styrbords Side er synlig, undtagen med meget høit Vande. Paa den anden Side Playa skielner man let Grunden og Farvandet er iøvrigt belagt med Bøier; fra Playa til Nytown er 4 Miil. 1 à 2 Qvm. paa hiin Side Nytown bliver Bugten grundet.

(Tidsskr. i Sjövæs., Jan. 1852.)

Lodser ved Brasilien.

Begiæring om Lods ved Brasiliens Kyster skal nu tilkiendegives ved et rødt Flag med en hvid rectangulair Rude i Midten, heist op til Fortoppen. Den hvide Rude skal optage $\frac{2}{7}$ af Flagets Størrelse. Lodsfartøierne føre et firkantet Flag (2 røde og 2 hvide Ruder), stillede som Tavlerne i et Schachspil.

(Samme.)

Veiledning for Ind- og Udseilingen af Batavia-Canalen.

Det nederlandske Gesandtskab i Kbhvn. har bragt til Udenrigsministeriets Kundskab, at efter Foranstaltning af den nederlandske Colonialminister er, i den Hensigt, saa meget som muligt at forebygge de ulykkelige Hændelser, som Skibe ved Ind- og Udseilingen af Batavia-Canalen paa visse Tider af Aaret ere udsatte for, udstedt en offentlig Bekiendtgiørelse, ifølge hvilken, naar det paa Grund af voldsomme Bølgeslag mod Dæmningen er forbundet med Fare at løbe ind eller ud af Canalen, et blaat Flag vil blive udhængt paa Observatoriet, paa Fokkemasten af det ved Batavia stationerede Vagtskib samt paa Palaiet Weltevreden, hvorhos Signalet Maryatt Nr. 5681 vil blive givet fra Observatoriet.

Ved bemeldte Bekiendtgiørelse er det endvidere indskiærpet Skibsførere, ikke at sende noget Fartøi fra Borde iland eller omvendt, saalænge det blaa Flag veier.

(Udenrigsministeriet, den 22 Mai 1852.)

Nyopdaget Skær ved Cap Musendom, ved Indløbet til den persiske Havbugt.

Efter Bekiendtgiørelse fra den engelske Regiering i Bombay, er en Grund med 50 til 70 Favne dybt Vand rundt omkring, med fra 14 til $1\frac{1}{2}$ Fod Vand, i det Hele 75 Alen Diameter og kun iøinefaldende meget nær ved, opdaget ved Indløbet til den persiske Havbugt, peilende ret V. fra Midten af Tovkhul, i en Afstand af $\frac{7}{10}$ Qv. M. Det bemærkes, at Tovkhul paa Generalkortet af den persiske Bugt (hvor det er stavet Towkin), er afsat næsten 1' 30" nordligere end dens sande Beliggenhed. Tovkhul er en lille steil Klippes, omtrent 300 Fod høi, knap $\frac{1}{4}$ Qv. M. lang med 50 Favne næsten ligeved. De Indfødte kalde den „Sovhgg" og Grunden „Ruk Sovhgg."

Fra Grunden peiler Mirkhan Rocks overeet med Sydenden af den „giennembrudte" Klippe Kuchul dækket af den sydlige Deel af Tovkhul, og den østlige Pynt af Jezireh Goon overeet med det østligste lille Stykke hvid Strandbred i Duah Mieli, og

Den vestlige Pynt af Jezireh Goon overeet med den høie runde Banke oppe bag ved Kumzo.

(Naut. Mag, Jan. 1852.)

Bakerne i Strædet ved Rhio.

Sincapore Free Press af 1 Juli 1851 indeholder følgende Fortegnelse over Bakerne i Strædet ved Rhio. Med Hensyn til den paatænkte Bake, ere de til Raadslagning derover kaldede hollandske Sø-Officerer af den Mening, at den nærværende ikke maa forandres og at den additionelle Bake der kun vil vildlede de Søfarende. Derimod vil et Fyrtaarn eller en af Steen opført Bake for Fremtiden være at foretrække.

Den nævnte Fortegnelse over de paa nogle Banker og Klipper i Strædet ved Rhio oprettede Baker er dateret 7de Juni 1851 og lyder saaledes:

For sydfra Kommende:

En Bake paa N. V.-Spidsen af Alligator-Riff.

En do. paa Nordsiden af Revet, som er beliggende N. N. V. for den saakaldte Five Topies.

En do. paa N.-Spidsen af Nupels-Riff (beliggende østlig for Pulo Pankel eller Amsterdam).

En do. paa den udvendige Side af Basso-Bank (ved Strumbo-Point).

En do. paa N.-Siden af det nordligste Sorie-Rev.

Tre Baker langs Østsiden af Pulo Pakko Shoal, for at betegne Indløbet til Rhio.

En Bake ved Nordsiden (ved det grundeste Sted) af Isabella-Bank.

En do. paa Batu Innang (for den saakaldte Salat-Bolang).

En do. paa den udvendige Side af Revet langs Pulo Innang eller Pinang.

En do. paa N. O.-Siden af Revet Maling-Orang.

En do. paa S. V.-Siden af Pan-Riff, med følgende refvisende Compaspeilinger:

Maling-Orang	S. 48° V.
Tanjong Booro	N. 63 V.
Batubesaar	N. 81 V.

Alle disse Baker have Kurve paa Spidsen og ere synlige i over 6 eng. Miles Afstand.

(Hd. Td. Nr. 304, 1851.)

Farvandet ved Sincapore.

Free Press af 31te Juli 1851 indeholder Følgende: Det d. 26. ds. herfra til Marseille afgaaede franske Skib Archeveque Affre, Capt. Peltier, stødte den følgende Morgen ved N. O.-Spidsen af Battam paa et Coralrev, hvilket strækker sig meget længer tilsøes fra Kysten, end angivet paa Kaartet. Lykkeligviis var det Vindstille og Skibet havde saa liden Fart, at det uden Skade igien kom af med Floden. Capt. Peltier bemærker, at dette Coralrev ligger

isoleret og derfor let kan blive farligt for Skibe. Dets Beliggenhed er 1° 12′ N. Br., 101° 49′ Ø. Lgd. fra Paris.

(Pd. Td. Nr. 304, 1851.)

Klipper i det chinesiske Hav.

(Af det engelske Barkskib Tridents Logbog.)

Den 7 Septbr. 1851 Kl. 8 Formid., krydsende ned i det chinesiske Hav fra Hong Kong til Labuan under enkeltrebede Mærsseil, Vinden S. V. og betydelig Søgang. Netop som vi havde havt Observationer for Chronometrene, blev der meldt Brænding tillæ; de vare netop synlige, og holdende vor Kurs sydefter, tabte vi dem snart afsigte; om Middagen vendte norvestefter under 11° 25′ N. Br. efter Observation og passerede Kl. 4 Eftermid. tilluvart af Brændinger, som vi tydelig saae strække sig omtrent 2 Qv. Miil i en N. N. V. og S. S. Ø.-lig Retning. Vi passerede knap 1 Qvartmiil tilluvart af Brændingen og saae een Gang Bund under Skibet, men inden vi kunde faae loddet, vare vi atter i dybt Vande. Disse Brændinger vare de samme vi havde seet Kl. 8 Formiddag, da vi efter Bestikket befandt os paa omtrent samme Sted.

Denne Grund ligger under 11° 38′ N. Br. og 114° 40′ Ø. L. eller omtrent N. 60° Ø. 22′ fra Horsbourghs nordligste Fare, som han siger ere Øer, saa at denne Grund er meget farlig. Vore Chronometre gik rigtigt, da vi forlod Macao d. 23 August og udfor Paracels (Bombay Grund) d. 4 Septbr.

D. 17 Septbr. passerede over George og Abercromby Grund paa Horsbourghs Kaart (rettet til 1846), og samme Dag imellem Seahorse Brænding og Luconia Brænding, som vi saae begge fra Mastetoppen. Vi passerede over et grundt Sted omtrent 3 Qvartmile V. for Seahorse Brænding, og loddede 3 Favne, og imellem disse 2 Grunde saae vi flere grunde Steder, som vi undgik at passere over.

Den 12te October ved Afreisen fra Labuan tog Trident Grunden paa en lysfarvet Sandbanke tæt ved det Sted hvor paa Ad-

miralitetskortet over Labuan (Capt. Bethunes og Belchers) er angivet 9 Favne. Fra Skibet som det stod havdes:

Kim Sand Pynt, eller S. V.-Enden af Labuan i V. t. N. ¼ N.
Pynt Enoe (Belchers Papaan Pynt) i . . . N. O. t. N.
Papaan Pynt (Belchers Daat Pynt) i . . . N. O. t. O. ½ O.

Skibet stak næsten 17 Fod dybt; vi tog Grunden omtrent Kl. 2. 30' EM. og kom af omtrent Kl. 9 EM. Ebben satte N. V. og Floden S. O. Det lod til at være Lavvande omtrent Kl. 5 EM. Da vi stod, sank Søen omtrent 1 Fod.

Vi loddede rundt om Skibet og fandt at Grunden strakte sig neppe 400 Fod fra Øst til Vest og 200 Fod fra N. t. S. 7 à 8 Favne heelt rundt om, Mudderbund, Grunden Sandbund.

I Calvers nye sailing directions for Labuan, ere Navnene paa nogle af Øerne hos Capt. Belcher forandrede.

(Naut. Mag. Febr. 1852.)

Fast Fyr i Sunda Strædet.

Den 28de November 1851 har den hollandske Regiering tændt et fast Fyr paa „Fourth Point" i Sunda-Strædet. Taarnet er bygget af Steen, staaer paa Stranden næsten 3 Miles fra Anjer paa 6° 4' 50" S. Br. og 105° 56' 35" Ø. Lgd. Gr. Fyret er 94 Fod over Havfladen og kan i alle Retninger sees fra Dækket af et Skib i en Afstand af 16 Miles.

(Naut. Mag. Mai 1852.)

Paa Solieutenant-Selskabets anden aarlige overordentlige Forsamling, der afholdtes i afvigte Januar og Februar Maaned, vedtoges efterfølgende Bestemmelser, fremlagte af Lovcommissionen, og støttede paa flere Medlemmers Forslag. Ifølge § 18, d, af de tidligere Love af 1839, ville disse nye Bestemmelser ikkun staae som Vedtægter for Selskabet, indtil næste anden aarlige overordentlige Forsamling, da det vil blive at sætte under Afstemning, hvorvidt der skal gives dem Lovskraft eller ikke.

Love*) for Solieutenant-Selskabet, stiftet 1784.**)

I. Selskabets Formaal.

§ 1.

Selskabets Formaal er: ved Udveksling af Tanker, Anskuelser og Oplysninger at fremme de Kundskaber, som kunne nytte den danske Sofficier.

Vedtægt a. Sømandskab, Styrmandskunst, Skartilleri, Evolution, Construction, Hydrographi, Maskinlære, Krigs- og Skibsbrug vil Selskabet især gjøre til Gienstand for sin Virksomhed; dog vil det ei indskrænke sig hertil alene, da Alt hvad directe eller indirecte kan bidrage til maritim og militair Oplysning vil være dets Virksomhed vedkommende.

---

*) Offentliggiørelsen af disse Love er besluttet i Solieutenants-Selskabets Generalforsamling, d. 10. Marts 1853. J. Turen.
Medlem af Lov-Commissionen.

**) Cfr. d. Tdskr. 5te Bind, Pag. 417 sqq.

II. Selskabets Medlemmer.

§ 2.

Selskabets Medlemmer deles i: ordentlige, ældre og overordentlige Medlemmer.

§ 3.

Ordentligt Medlem kan enhver i dansk Orlogstjeneste staaende Lieutenant blive, ved skriftligt at tilmelde Formanden sit Ønske derom; han erlægger i Indskud 3 Rbd. Sølv, og har da strax Adgang til og Stemme i Selskabets Møder, og er forpligtet til at overholde dettes Love og Vedtægter.

§ 4.

De ordentlige Medlemmer, som frie for Skibstjeneste ere tilstede i Staden, medens tre Forsamlinger i een Vinter holdes, betale Contingent, hvorimod alle øvrige ere fritagne derfor.

Vedtægt a. Contingentet fastsættes til 2 Rbd. Sølv aarligt.

§ 5.

Til ældre Medlem kan ethvert ordentligt Medlem overgaae, naar han har været i Selskabet idetmindste i to Aar og tillige er af en høiere Klasse i Etaten end Lieutenant.

§ 6.

Til overordentlige Medlemmer kunne foreslaaes saadanne Mænd, som antages at kunne og ville bidrage til Selskabets Fremme, enten paa Grund af større Erfarenhed eller høiere Kundskaber. Otte Dage efter derom stillet Forslag foretages Kugleafstemning; til Optagelse udfordres en Majoritet af $\frac{2}{3}$ Stemmer.

III. Medlemmernes Rettigheder og Pligter.

§ 7.

I Selskabets Forsamlinger ere alle Medlemmer fuldkommentlige, saa at ethvert Hensyn til Rang eller Stilling udenfor Selskabet bortfalder.

§ 8

Ikkun de Medlemmer, som erlægge Contingent, have Stemmeret i Selskabets Møder.

§ 9.

Alle Medlemmer have lige Rettighed til Selskabets Eiendom, saalænge de forblive deri.

§ 10.

Hvor Meningerne ere deelte, kan ethvert Medlem forlange Afgjørelse ved Kugleafstemning.

§ 11.

Ikkun ved personligt Møde eller ved skriftlig Meddelelse til Formanden, kan Nogen udøve sin Stemmeret.

§ 12.

Enhver, som udgaaer af Staten, udgaaer ogsaa af Selskabet, medmindre han begjærer at forblive deri, og denne Begjæring ved Kugleafstemning tilstaaes med en Majoritet af $\frac{2}{3}$ Stemmer.

§ 13.

Et ordentligt Medlem, som er udgaaet af Selskabet, kan atter indtræde, naar han ved Kugleafstemning erholder en Majoritet af $\frac{2}{3}$ Stemmer og tillige erlægger nyt Indskud til Selskabets Kasse.

§ 14.

Ældre og overordentlige Medlemmers Arbeider kunne ei kritiseres i Forsamlingerne, medmindre Forfatterne selv ønske det.

IV. Selskabets Forsamlingstid.

§ 15.

Selskabets almindelige Forsamlingstid begynder med October og ender med Udgangen af Marts.

§ 16.

Selskabet forsamler sig een Gang ugentlig paa en bestem Dag; dog kan ved Afstemning afgjøres, om flere Forsamlinger skulle

holdes. Ingen Forſamling maa finde Sted, naar færre end fem Medlemmer ere tilſtede.

§ 17.

Selſkabet holder to overordentlige Forſamlinger om Aaret paa den vedtagne ugentlige Forſamlingsdag, den første ved Vintermodernes Begyndelſe, og den anden ſtrax efter Nytaar, efter Selſkabets nærmere Beſtemmelſe.

V. Selſkabets Virkſomhed.

§ 18.

Selſkabets Formaal ſøges opnaaet ved følgende Virkſomhed:

Oplæsning og Discuſſion af Afhandlinger over det i § 1 Omhandlede;

Oplæsning og Discuſſion af Kritiker over disſe;

Oplæsning og Discuſſion af Overſættelſer, Notitſer eller Uddrag af fremmede Skrivter, ſom maatte vedrøre det i § 1 Anførte;

Oplæsning af Beretninger om de vigtigſte Begivenheder paa foregaaende Søtogter i Orlogs- eller Coffardifart ſamt fremmed Tjeneſte, ſom og af Beretninger over de vigtigſte Forandringer, ſom maatte forefalde ved de kongelige Værfter, i Marinen eller Flaaden;

Samtale, ſamt Discuſſion og Beſvarelſe af fremſatte Spørgsmaal;

Forſlag og Drøftelſe af de Priisſpørgsmaal, ſom ſkulle udſættes, ſamt Oplæsning og Discuſſion af deres Beſvarelſe.

§ 19.

Discuſſionen er fri, ligeſom det er en frivillig Sag, om Nogen vil indlevere Afhandlinger og Kritiker. Begge Dele kunne indleveres anonymt.

§ 20.

Naar en Afhandling er oplæst og discuteret, kan den med Forfatterens Samtykke (dog ei af ham selv) foreslaaes til Offentliggiørelse, med en af nedenstaaende Underskrifter:

1. „Oplæst i Solieutenant-Selskabet", under Forfatterens Navn eller Mærke, eller

2. „Meddeelt af Solieutenant-Selskabet."

Erholder et saadant Forslag, stillet under Formen 1, ved Afstemning, en Majoritet af $\frac{2}{3}$ Stemmer, eller, under Formen 2, Eenstemmighed for sig, bliver Offentliggiørelse at foranstalte.

Et anonymt Arbeide kan offentliggiøres under samme Betingelser som andre Afhandlinger, saafremt et Medlem, naar Formen 1 foreslaaes, tilbyder sig at overtage det juridiske Ansvar. Den unavngivne Forfatter kan da selvfølgeligen ikke modsætte sig Offentliggiørelsen.

Vedtægt a. Afhandlinger indleveres i Bøger af Qvartformat, og vedheftes Kritiker og Forfatterens Besvarelse deraf, for derefter at opbevares i Selskabets Archiv.

Vedtægt b. Hvo, som forkommer en Afhandling, er pligtig at levere en Afskrivt, saafremt dette maatte være ham muligt.

§ 21.

Ved Discussion og Kritik maa Enhver vogte sig for alle Udtryk, der kunne have Skin af personlig Bitterhed, Spodslhed eller Myndighed.

§ 22.

Ved Vintermødernes Slutning udsættes til Besvarelse blandt Selskabets ordentlige Medlemmer, eet eller flere Priisspørgsmaal, som bør være af en saa almindelig Natur og Interesse, at ingen speciel Fagkundskab bliver nødvendig for at kunne behandle dem. Paa Forslag af den bestandige Commission afgiør Selskabet, ved Afstemning, Værdi og Beskaffenhed af de Præmier, som skulle udsættes.

Besvarelserne skulle være indleverede inden den 1ste October;

efterat de ere oplæste og discuterede i Selskabets Møder, afstemmes paa en Bedømmelsescommittee, bestaaende af fem, der vælges blandt alle Selskabets Medlemmer. Comitteens Bedømmelse forelægges Selskabet paa den anden overordentlige Forsamling, hvoreefter Præmierne uddeles.

VI. Selskabets Embedsmænd.

§ 23.

Selskabets Embedsmænd ere: en **Formand**, en **Bogholder** og en **Huusholder**; de udgjøre i Forening en **bestandig Commission** og vaage over Lovenes Overholdelse.

§ 24.

Til Embedsmænd kunne ikkun vælges **Lieutenanter**, og som have været idetmindste eet Aar i Selskabet.

Vedtægt a. Embedsmændene vælges paa den **første aarlige overordentlige** Forsamling og for eet Aar; til samme Tid vælges en **Suppleant** til at overtage Bogholderens eller Huusholderens Forretninger ved forekommende Forfald.

Vedtægt b. Har Nogen været Embedsmand i to Aar, da kan han fraſige ſig gientaget Valg.

Vedtægt c. Er Formanden fraværende, overtager Bogholderen midlertidigt hans Forretninger; er han fraværende paa længere Tid, bestemmer Selskabet, om en anden Formand skal vælges.

Vedtægt d. Naar nye Embedsmænd ere valgte, ere de pligtige at efterſee, om Alt overleveres dem i tilbørlig Orden af de fratrædende. Efter den fornødne Revision forsyne de alle tre i Forening Regnskabsbøger og Protocoller med deres Underſkrivter og fornødne Bemærkninger. Forefundne Mangler anmeldes for Selskabet ved Formanden.

§ 25.

Formanden vaager over Skik og Orden i Selskabet, saavel i Henseende til Forretninger som til Loves og Vedtægters Over-

holdelse; han paaseer og paataler enhver Uorden, samt haandhæver hvert enkelt Medlems saavelsom hele Selskabets Rettigheder.

Han underretter Medlemmerne om, naar Møder skulle finde Sted; han sætter og hæver disse, samt bestemmer Forretningsordenen, hvor denne i Lovene ei er angiven.

Han anmelder Alt, som er nødvendigt ifølge Love, Vedtægter og Selskabets Skik, samt skriver Alt hvad i Selskabets Navn skal skrives.

Han holder Liste over Medlemmerne, deres Af- og Tilgang, og kan, naar han anseer det fornødent, sammenkalde dem til Møde til enhver Tid.

Skulde i Møderne Discussionen blive saa levende, at ei længer nogen ledende Tanke spores, eller skulde den tage en Retning, han efter bedste Indsigt skjønner at være stridende imod Selskabets Aand, da kalder han til Orden; han giver Ordet til den, der maatte begiære det.

Hvor nødvendigt gjøres, stiller han til Afstemning Alt, som angaaer det enkelte Møtes Forhandlinger, ligesom han itide underretter Selskabets Medlemmer om, naar nogen vigtig Afstemning foretages.

Han bestemmer enten selv eller i Forening med de andre Embedsmænd, om anonyme Afhandlinger, Meddelelser eller Spørgsmaal egne sig til Oplæsning i Selskabet; i saa Fald bestemmer han, hvem af de tilstedeværende Medlemmer skal oplæse saadant og optræde i Forfatterens Sted under Discussionen, om Ingen paa hans Opfordring frivilligt vil paatage sig dette.

Han paaseer, at den, der har paataget sig at kritisere en Afhandling, ikke beholder den længer end nødvendigt.

§ 26.

Bogholderen fører Forhandlings- og Correspondenceprotocollerne.

Han overtager Formandens Pligter og Rettigheder, naar denne for en kort Tid er fraværende; under saadanne Omstændigheder afsøses han fra sine egne Forretninger af Suppleanten.

§ 27.

Husholderen bestyrer Selskabets Indtægter og Udgivter i Overensstemmelse med Love, Vedtægter og de af Selskabet eller Formanden tagne Bestemmelser. Han fører Pengeregnskabet og holder Bog over Selskabets Eiendele, som ere under hans Opsigt.

Han har Nøglen til Selskabets Pengekasse, og er ansvarlig for Selskabets Midler.

Han besørger de nødvendige Indkiøb af Forbrugsgienstande, saasom Lys, Brænde, Skrivematerialier ꝛc.

Han holder Bog over Selskabets Archiv samt over alle Udlaan derfra til Medlemmerne; han besørger Indsamlingen af Alt til Archivet henhørende, inden Vintermøderne sluttes.

Han indkræver, inden første Mødedag efter Nytaar, udestaaende Indskud, og senest paa den anden overordentlige Forsamling de aarlige Bidrag.

Han tilstiller ethvert indtrædende Medlem et Exemplar af Lovene.

VII. Forretningsordenen.

§ 28.

Paa den første aarlige overordentlige Forsamling ere Arbeiderne følgende:

Formanden giver en Udsigt over Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar og oplæser Listen over dets Medlemmer; han anmelder, om Besvarelser over de udsatte Priisspørgsmaal ere indløbne, samt naar disses Oplæsning vil kunne finde Sted.

Bestemmelse tages, om Møder skulle finde Sted i den tilstundende Vinter.

Nye Embedsmænd vælges.

Vedtægt a. Paa næste Forsamlingsdag anmelder den bestandige Commission ved Formanden, om Archivsager, Regnskabsvæsen og Protocoller ere befundne i Orden.

§ 29.

Paa den anden aarlige overordentlige Forſamling ere Arbeiderne følgende:

Oplæſe Protocollen;

Afſtemme over nye Lovforſlag og dictere Forandringer ved Lovene;

Forelægge Selſkabet Bedømmelſen af Priisſpørgsmaal, ſamt uddele Præmierne;

Forelægge Selſkabet Udſigt over dets Indtægter og Udgivter.

§ 30.

Forhandlingerne paa begge de overordentlige Forſamlinger kan Formanden lade offentliggiøre.

§ 31.

Forretningsordenen i de ugentlige Møder er:

Formanden anmelder, hvad der maatte være indkommen ſiden ſidſte Møde;

Bogholderen oplæſer Forhandlingsprotocollen for det foregaaende Møde;

Dernæſt overgaaes til den af Formanden beſtemte Dagsorden.

§ 32.

Alle de med Tal betegnede Paragrapher ere at betragte ſom Love, der ikkun kunne forandres paa den anden aarlige overordentlige Forſamling, hvorimod de med Bogſtaver betegnede og Lovene tilføiede Vedtægter kunne forandres til enhver Tid af Aaret.

§ 33.

Indkommer Forſlag til Forandring i Love eller Vedtægter, da afſtemmes paa et Udvalg af idetmindſte tre Medlemmer, ſom i Forening med Forſlagsſtilleren tage Forſlaget under Overveielſe og afgive i et ſenere Møde deres Betænkning.

§ 34.

Over Forslag til Forandring i Vedtægter kan afstemmes otte Dage efter Udvalgets derom afgivne Betænkning, hvorimod Afstemning over Forandring i Love kun kan foretages paa den anden overordentlige Forsamling, hvorfor saadanne Forslag maae indgives seneſt fire Uger for denne afholdes, ligesom Udvalget derover bør afgive sin Betænkning otte Dage inden Afstemningen.

Til Antagelse af Forandringer i Love og Vedtægter udfordres ved Afstemningen en Majoritet af $\frac{2}{3}$ Stemmer; ingen saadan Afstemning kan finde Sted med færre end 9 Stemmer.

Erholder et Lovforslag ved Afstemning fornævnte Majoritet, da staaer det som Vedtægt til Lovene i eet Aar og stilles næste anden aarlige overordentlige Forsamling atter til Afstemning, om det maa tilføies som Lov.

§ 35.

Alle Tilfælde, som ei maatte findes omtalte i disse Love, afgjøres i Selskabet ved Stemmefleerhed; ere Stemmerne lige, da har Formanden den afgjørende Stemme.

Ericsson's Calorikmaskine.

Det er bekiendt, at det efter mangeaarige Bestræbelser er lykkedes den berømte Mekaniker, Svenskeren Capitain John Ericsson, at tilveiebringe en Maskine, hvorved Varmen benyttes under en anden og langt mere oeconomisk Form til at udøve mecanisk Arbeide, end ved Dampmaskinen, og at et stort Skib er bygget, bærende Opfinderens Navn, til hvis Bevægelse dette Princip er bleven anvendt. Forsøg have været anstillede, der vise, at Opfindelsen, i det mindste til en vis Grad, har practisk Gyldighed, og de offentlige Tidender have bragt mangehaande Efterretninger om Opfindelsen selv og om Udfaldet af de med Skibet „Ericsson" anstillede Prøver.*) Efter de forskiellige Oplysninger der ere komne mig tilhænde, har jeg stræbt at sammenfatte en Fremstilling af denne Maskines Princip og Virkningsmaade, som jeg haaber vil læses med Interesse, uagtet der nødvendig maa mangle en Deel til at give en fuldstændig klar Forestilling om denne nye og vigtige Opfindelse, da jeg hverken har seet selve Maskinen eller nogen nøiagtig Tegning eller Beskrivelse af den. De Tegninger, der ledsage nærværende Forklaring, maae alene betragtes som Skitzer til lettere at forstaae denne, men ingenlunde som nogen nøiagtig Fremstilling af Maskinen selv.

Ericsson's Calorikmaskine adskiller sig fra Dampmaskinen ved at Varmen bringes til at udøve mecanisk Arbeide, ved at ophede, og derved udvide sammentrykket, atmosphærisk Luft, og endvidere ved, at der er truffet en Indretning, hvorved den Varme opfanges, der har tjent til at ophede det Quantum Luft som har virket, saa at den samme Varmemængde atter kan tjene til fortsat Brug. Dette Sidste kan betragtes som Maskinens Hovedprincip, der vil medføre overordentlige Besparelser i Kulforbrug, fremfor hvad en Dampmaskine behøver, idet at man, for at holde Maskinen i Gang,

*) Cfr. foran, Pag. 38 sqq.

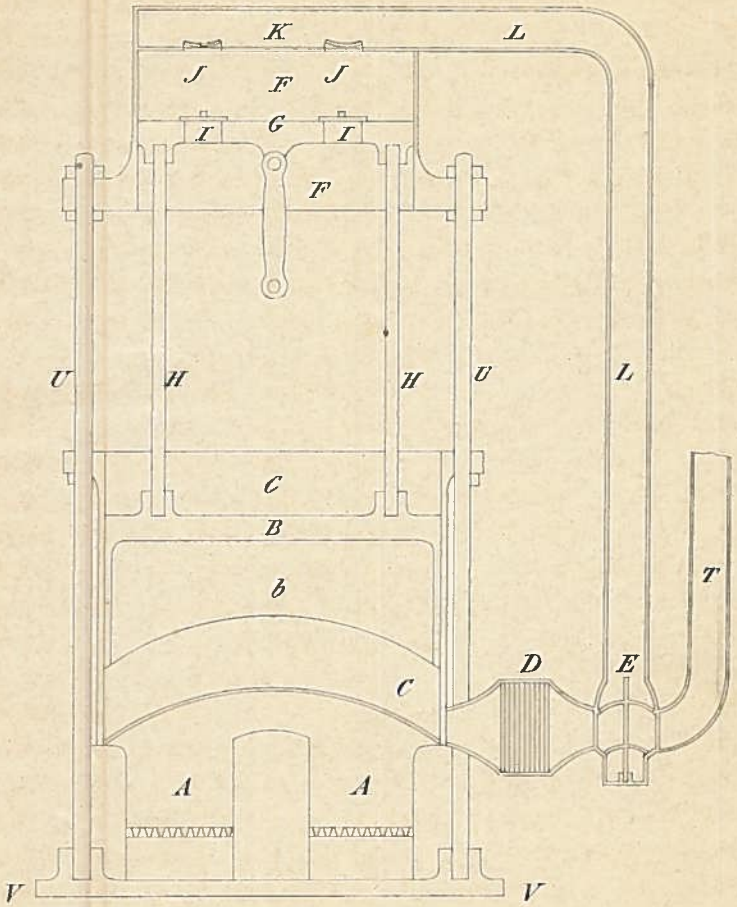
kun behøver at tilføre den saa megen Varme, som nødvendig for at erstatte hvad der tabes ved Varmestraaling eller igiennem Utæthheder ɔc., medens Varmen ved Dampmaskinen næsten gaaer aldeles tabt med hvert Qvantum Damp der har virket. Den Maade hvorpaa Varmen saaledes opfanges og atter afgives er følgende: I et Rum, giennem hvilket Luften strømmer til og fra Arbeidscylinderen, er anbragt en Deel fine Staaltraadsvæv, stillede tæt bag hinanden, paa en saadan Maade, at Luften maa strømme igiennem dem, til og fra Maskinen. Naar da den ophedede Luft undviger, efter at have virket i Arbeidscylinderen, optages næsten al den Varme, den indeholder, af Staaltraadsvævene, og naar det næste Qvantum Luft, som derefter skal virke i Arbeidscylinderen, strømmer den modsatte Vei giennem Staaltraadsvævene, optager det atter Varmen fra disse, saa at Luften træder ind i Cylinderen med nærlig den Temperatur som behøves for at arbeide. Denne Indretning til at opfange og afgive Varmen har Ericsson kaldt en **Regenerator**; Forsøg have godtgjort, at, naar Regeneratoren har behørig Størrelse, kan Varmen optages og atter afgives, selv med den hurtigste Giennemstrømmen af Luften. For at erstatte den Varme der tabes ved Udstraaling ɔc., er et Ildsted anbragt under Arbeidscylinderen, hvilket ogsaa tjener til oprindelig at ophede Luften, naar Maskinen skal sættes i Gang.

Maskinen bestaaer af tre Hoveddele: **Arbeidscylindrene, Luftforsyningscylindrene og Varmeindretningen.**

Arbeidscylinderen C. (Figur 1), er anbragt i lodret Stilling over et Ildsted A; dens Bund er hvælvet og dens Top er aaben. I denne findes et Stempel B, med tætsluttende Pakning. For at holde Varmen borte fra Pakningen, og for at hindre Varmetab fra Stemplet, er paa dettes Underside anbragt en Tilsætning b, af slet varmeledende Stof, hvis Diameter blot er saa meget mindre end Cylinderens, at ingen Gnidning kan finde Sted. Denne Tilsætning til Stemplet er saa stor, at den, i Forening med Stemplet, danner en Tykkelse lig hele Stempelslagets Længde, og forneden er dens Form saaledes, at den kan slutte nøiagtig til Cylinderens

Fig 1.

Enkelt Calorikmaskine.



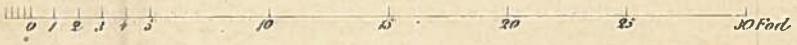
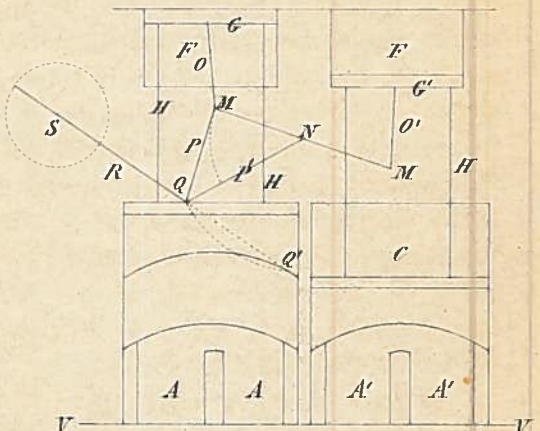
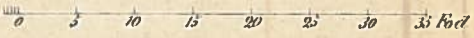


Fig 2.

Dobbelt Calorikmaskine.





hvælvede Bund, naar Stemplet er i sin laveste Stilling. Følgen af denne Indretning er, at den ophedede Luft, der virker under Stemplet, aldrig kommer i umiddelbar Berøring med Cylinderens øverste Halvdeel, hvori den tætsluttende Deel af Stemplet med sin Pakning bevæger sig. Da denne Deel af Cylinderen endvidere kommer i Berøring med den kolde Luft, baade udvendig og indvendig, hver Gang Stemplet er nede, er det derved lykkedes at holde Pakningen saa kold, som paa nogen Maade nødvendig. Det er ligeledes en Følge af denne Indretning, at kun den øverste Halvdeel af Cylinderen behøver at være støbt, og nøiagtig udboret. Den underste Halvdeel er af valtsede Plader, sammensat som en Kiedel; dens hvælvede Bund paavirkes af Heden fra Ildstederne, men er anbragt saa høit over disse, at den ei er udsat for at overhedes, og omkring Siderne er den omgivet med en slet Varmeleder. Arbeidscylinderen staaer med sin Underdeel i Forbindelse med Regeneratoren D, og udenfor denne findes et Ventilkammer E, med to Ventiler, der alternativ aabnes for Luftens Indgang og Udgang og igiennem hvilket Kammer Luften ledes, paa en saadan Maade, at Tilstrømningen afskæres, naar Stemplet har løftet sig $\frac{3}{4}$ af Slagets Høide, og igiennem hvilket Luften kan slippe ud i Atmosphæren giennem et Rør T, efterat den har virket, og atter har afsat sin Varme. Luften indtræder altsaa stedse i ophedet Tilstand i Arbeidscylinderen, og da Øiemedet er at ophede den til en saadan Grad, at dens Volumen derved udvides til det dobbelte, saa følger deraf, at Arbeidscylinderen, i hvert Slag, kun bruger et Volumen kold Luft, der er ligt $\frac{3}{8}$ af Arbeidscylinderens hele Indhold, eftersom, saaledes som oven anført, al Tilførsel af Luft afskæres ved $\frac{3}{4}$ af Stempelslagets Høide.

Forsyningscylinderen F er anbragt lodret over Arbeidscylinderen; den er lukket for oven og aaben i Underenden. I den passer et Stempel G, der ved flere Stempelstænger H H er fast forbundet med Arbeidscylinderens Stempel, saa at disse to Stempler stedse maa have samme Bevægelse. I Stemplet G er anbragt

Ventiler I I, hvorigiennem Luften trænger ind i Forsyningscylinderen, naar Stemplet gaaer ned, og i Cylinderens opadvendte Bund findes andre Ventiler J J, giennem hvilke den presses ind i Luftkammeret K, naar Stemplet gaaer op. Fra Luftkammeret føres den kolde Luft igiennem et Rør L til Ventilkammeret E og Regeneratoren D.

Regeneratorens Indretning er tidligere beskreven; det bemærkes alene, at idet den kolde Luft strømmer igiennem den, for at begive sig til Arbeidscylinderen, udvider den sig under Varmens Paavirkning, saaledes at den derved kommer til at optage det dobbelte Rumfang, medens dens Spænding bliver uforandret.

Forsyningscylinderens Diameter er saameget mindre end Arbeidscylinderens, at det Volumen atmosphærisk Luft, den i hvert Slag tilfører Sidstnævnte, kun er $\frac{2}{3}$ af dennes hele Indhold under Stemplet, naar dette er paa sit høieste Punct. Det er imidlertid ovenfor udviklet, at Arbeidscylinderen i hvert Slag kun modtager et Qvantum kold Luft svarende til $\frac{3}{5}$ af dens hele Indhold, hvilket igien, efter det angivne Forhold mellem Cylindrene, vil svare til $\frac{9}{16}$ af Forsyningscylinderens Indhold. Da imidlertid Arbeidscylinderen i hvert Slag maa modtage det hele Qvantum Luft som Forsyningscylinderen leverer, saa følger igien heraf, at den atmosphæriske Luft i Luftkammeret og Ledningsrøret, maa være sammentrykket til $\frac{9}{16}$ af sit oprindelige Volumen, eller maa staae under en Spænding af omtrent 11 Pund pr. Qvadrattomme over Atmosphærens Tryk. Dette Tryk findes derfor saavel i Luftkammeret og Ledningsrøret, som under Stemplet i Arbeidscylinderen, før Luften afskæres fra denne, og over Stemplet i Forsyningscylinderen, efterat dette har fuldført omtrent Halvdelen af Slaget.

Det vil nu være let at see hvorledes Maskinen arbeider. Stemplerne antages at være nede, Regeneratoren at være varm, Luftkammeret og Ledningsrøret fyldte med sammentrykket Luft, og Forsyningscylinderen med Luft af Atmosphærens Spænding. Naar nes Arbeidscylinderens Indgangsventil i Ventilkammeret E, da vil Luften strømme igiennem Regeneratoren, hvor den ophedes og ud-

vides, og udøve Tryk paa Stemplets Underflade, hvorved dette vil hæve sig. Stemplet i Forsyningscylinderen hæver sig samtidig, og sammenpresser Luften, indtil den har opnaaet samme Tryk som i Luftkammeret, hvorefter de øverste Ventiler aabne sig, og Luften strømmer ind, for at erstatte den der virker i Arbeidscylinderne. Naar $\frac{3}{4}$ af Slaget er fuldført, afskæres Luften fra Arbeidscylinderen, saa at Resten af Slaget udføres under det aftagende Tryk af den indesluttede varme Luft. Naar Stemplerne have naaet deres øverste Stillinger, aabnes Arbeidscylinderens Udgangsventil, hvorved Luften strømmer ud i Atmosphæren, efter at have affat sin Varme; Ventilerne i Forsyningscylinderens Stempel aabnes samtidig, hvorved Ligevægt oprettes overalt, og Stemplerne synke atter ned for at berede sig til et nyt Slag. Det vil heraf sees, at Maskinen er enkeltvirkende, det vil sige, at den alene kan overvinde Modstand under Stemplets Stigen, eller kun arbeider under det opgaaende Slag.

For at bedømme den Modstand, Maskinen kan overvinde, bemærkes det, at forsaavidt man kan anse Luftens Middeltryk i Forsyningscylinderen for at være lig dens Middeltryk i Arbeidscylinderen, hvilket nærlig vil være Tilfældet, maa man, for at erholde den virksomme Trykflade, drage Overfladen af det øverste Stempel fra Overfladen af det underste, eftersom Trykket paa Førstnævnte vil holde Ligevægt mod Trykket paa en tilsvarende Deel af det underste Stempel. Da Forholdet mellem disse Stempler er som 2 til 3, vil altsaa den virksomme Stempelflade kun være $\frac{1}{3}$ af Arbeidscylinderens Stempel; udtrykkes dette i Qvadrattommer, og multipliceres det med hvad den indesluttede Lufts Spænding overstiger Atmosphærens, erholdes Kraften, hvorfra dog maa drages Friction, Vægt af Stempler og Stempelstænger ɔc., for at erholde den Kraft, der kan raades over til at udføre nyttigt mecanisk Arbeide.

For at udføre eensformigt mecanisk Arbeide benyttes to saadanne Maskiner, stillede ved Siden af hinanden, saaledes som vist

i Figur 2, hvor Bogstaverne have samme Betydning som i Figur 1. Mellem de to enkelte Maskiner er anbragt en Balance M M, bevægelig om et fast Center N, og hvis Ender ere forbundne med Stemplerne G G', ved Forbindelsesled O O'. Ved Balancens ene Ende er befæstet en Stang P, støttet ved en anden P', der er befæstet med den ene Ende ved Midten af Balancen, og ved den anden Ende samlet med P ved Q, saa at dette Punkt kan bevare en urokkelig Stilling mod Balancen. Idet Maskinerne, ved at gaae op og ned, sætte Balancen i Bevægelse, vil Q svinge i Buen Q Q', hvorved Bevægstangen R, der udgaaer fra Q, kan bringe Enden af Krumtappen S til at beskrive en Cirkel. En saadan dobbelt calorisk Maskine, vil derfor virke paa samme Maade som en almindelig dobbeltvirkende Dampmaskine.

I Skibet „Ericsson", der bevæges ved Skovlhjul, er anvendt to dobbelte caloriske Maskiner, altsaa fire Arbeidscylindre med tilhørende Forsyningscylindre. Alle Cylindrene ere stillede i en ret Linie over Skibets Kiøl, det ene Par Maskiner foran Hjulaxen, og det andet agtenfor den, og Bevægstængerne fra begge arbeide paa en fælleds Krumtap, i Hjulaxens Midte. Arbeidscylindrene i dette Skib, hvis Maskiner ere angivne at svare til 600 Hestes Kraft, have en indvendig Diameter af 14 Fod, og hver af de dobbelte Maskiner optage en Længde af 30 Fod; da de endvidere ere stillede respective 6 Fod foran og agtenfor Hjulaxen, bliver Maskinrummets hele Længde 72 Fod, hvilket er fuldkommen saa stor Længde som den et Par Dampmaskiner af samme Kraft, med deres Kiedler og Fyrsteder, ville indtage. I Breden vil den caloriske Maskine derimod optage en Deel mindre Plads, dog vindes der ei særdeles meget, da der maa være Plads paa Siden til Fyring. Hovedfordelen ved Maskinen er, som anført, det mindre Kulforbrug, der er angivet at skulle blive reduceret til mellem $\frac{1}{10}$ og $\frac{1}{5}$ af hvad en Dampmaskine af samme Kraft behøver. Dersom denne Forventning opfyldes, vil det medføre en stor Omvæltning i al Færdsel paa Søen, da Kulforbruget har en saa overordentlig Indfly-

delse, saavel paa Skibenes Størrelse, som paa Omkostningerne ved at holde dem i Fart.

De Efterretninger, som haves, ere endnu for ufuldkomne, til at man kan danne sig en bestemt Forestilling om, hvorvidt det er lykkedes Opfinderen at give selve Maskinen den Fuldkommenhed som practisk Brug fordrer. De vedføiede Tegninger, der ere udførte, deels efter Beskrivelsen og deels efter Skitzer i offentlige Blade, tyde idetmindste paa, at den Form, Maskinen nu har, ei gior den skikket til Anvendelse i Krigsskibe, og de med Skibet Ericsson hidtil anstillede Prøver synes endvidere at vise, at Maskinen endnu er langt fra at have naaet Fuldkommenhed. Men selv om Maskinen endnu skulde behøve betydelige Forbedringer, for ganske at svare til Hensigten, er der dog ved den gjort et vigtigt Skridt frem i en Retning, der lover store Resultater.

Kiøbenhavn i Marts 1853.

N. E. Tuxen.

(Ved den danske Orlogscorvet Galathea's Ankomst til Calcutta den 5te November 1845, paa dens Reise omkring Jorden 1845—47, under daværende Capitain Steen Bille's Commando, stilledes til Chefens Disposition, til Brug som Tender ved den foreståaende Expedition til Nicobarerne, Orlogs-Dampskibet Ganges paa 80 Hestes Kraft og 306 Tons Drægtighed, hvilket efter Regieringens Ordre var bleven foranstaltet anskaffet af Gouvernementet i Serampore. Da intet, for Formaalet, – at benyttes ved Undersøgelse og Opmaaling af Nicobarerne, ved disse Øers eventuelle Colonisation og Hævdelsen af Danmarks Høihedsret over samme, — da intet for Formaalet meer brugbart Fartøi var at erholde, stadsfæstedes Kiøbet for den danske Regierings Regning og heistes derombord dansk Orlogsflag og Vimpel.

Ganges førte een 12pdig Metalkanon paa hver Side, og fik 4 Stkr. 1-Punds Amusetter monterede paa Gafler som Houbitzer paa Relingen. Den var vel forsynet med Haandgeværer, hvoriblandt nogle Musketdonnere, ligeledes monterede paa Gafler paa Relingen. Fra Corvetten forsynedes den med een Espingol, to 4-Punds Metalhoubitzer til Fartøierne, 20 Stkr. Geværer samt Entrenetter.)

Orlogs-Dampskibet Ganges og Nicobar-expeditionen.

(Uddrag af Lieut. A. B. Rothes Dagbog.)

Den 8. Nov. (1845) fik Officiererne Ordre at giøre Tieneste ombord i Dampskibet, og samme Dag vare vi derombord med vor Chef for at besee Skibet, som skulde overleveres os den 11te f. M. —

Det blev halet hen og fortøiet tæt ved Galathea og den 11te November kom vi ombord og overtog det. Vi fik Hjælp af Folk fra Galathea, og Tømmermænd fra Land begyndte at flikke paa det 28 Aars gamle Skib for at faae det vandtæt og istand til at gaae til Penang, hvor vi skulde hente Chinesere til at arbeide ved Colonisationsforsøget paa Nicobarøerne. —

Vi equiperede nu saa godt det lod sig giøre og havde meget svært Arbeide, da vi skulde være klar saa hurtigt som muligt for at

kunne møde Galathea ved dens Ankomst til Øerne, hvorhen den gik directe fra Calcutta, medens vi lagde Veien om ad Penang.

— Omsider fik vi vort Mandskab sanket sammen fra Galathea og fra Land og vare klar til at seile den 9de December. Som Hydrograph fulgte Lieut. Rothe, Hr. Reinhardt som Zoolog og Dr. Didrichsen som Botaniker. En Passageer, en fransk Biskop Bouchot, Overhovedet for den franske Mission i Sydindien, kom ombord for at gaae med os til Penang med sin Catheket, og efterat vi havde ligget med Lodsflag og Dampen oppe fra den tidlige Morgen, skudt 4 Kanonskud og 2 Gange sendt Officier iland til Master-Attendant for at bede om Lods, kom denne Kl. 1½, hvorefter vi lettede og gik ned ad Floden. Man maa ikke seile eller dampe paa Floden om Natten, og vi maatte derfor ankre forskiellige Gange, inden vi naaede rum Sø. — Endelig den 11te December Kl. halv tolv gik Lodsen fraborde ved det yderste Fyrskib, og Ganges var i den bengalske Bugt. Da vi forlode Calcutta var Besætningen følgende: Chef (Capitain-Lieut. Aschlund) og 2 Lieutenanter (Roepstorff og jeg), Doctor (Didrichsen), 5 Underofficierer og 7 Mand danske Folk, 2 engelske Maskinmestere og 2 do. Lærlinge, 1 Underofficier og 8 Mand indfødte Maskinfolk, samt 1 Underofficier og, saavidt jeg husker, omtrent 15 Dæksfolk, ligeledes Indfødte. De Indfødte vare deels Hinduer og deels Muselmænd og en eller to saakaldte Portugisere, d. e. Folk, som ere barnfødte i Indien, men som forøvrigt ikke høre til nogen Nation, ere Catholiker og som sandsynligviis nedstamme fra, eller ialtfald have Navn efter, de gamle Portugisere, som jo engang havde store Besiddelser og megen Indflydelse i Indien. Der var saaledes af Messer ombord: Chefens, Officierernes, det danske Mandskabs, Maskinmesternes, Muselmændenes, Hinduernes og Portugisernes, ialt 7 forskiellige Spiisninger, hvortil senere paa Toget kom nogle Chinesere. Sproget var jo selvfølgelig i Begyndelsen en fuldstændig babylonsk Sprogforvirring, eftersom Skibet blev commanderet, deels paa Dansk eller Engelsk, deels paa Hindostansk, som Næstcommanderende (Lieutenant Roepstorff) forstod lidt af, men der opstod snart et cosmopolitisk

Sprog, sammensat af alle de 3 ovennævnte i ligestore Qvantiteter, og fattedes Vagtchefen eller Underofficiererne et eller andet Ord i den hindostanske Tiltale, forsøgtes først et dansk Ord, saa et engelsk, undertiden et sammensat af begge, og hjalp intet af disse til at opvække hans Fatteevne, tog man ham ved Armen og viste ham Arbeidet med Pantominer. Man tænke sig saaledes en Vagt i dette Skib en mørk og stormende Nat: Vagtchefen med 2 Underofficierer, 4 Mand Danske, hvoraf 1 tilrors, 6 Mand Indfødte, hvoraf 1 paa Udkig og, under Damp, bestandig mindst 2 undertiden 4 til at lempe Kul. Til Manoeuvrer med svære, meget svære Seil i daarligt Veir, til at heise Kul op af Agterlasten og bringe dem i Kulkjældrene og meget ofte at pøse Vand op af Lasten, naar Maskinen ikke kunde gjøre dette Arbeide, vare altsaa 3 Mand Danske, og 3 à 4 Indfødte, som hverken Officierer eller Underofficierer kunde tale med. — Dampskibet kunde, saavidt jeg mindes, kun tage Kul ind for 8 Dage; heraf var, da vi forlode Floden, allerede forbrugt 1 Etmaal, hvoraf fulgte den Nødvendighed at seile med Skibet, naar kun Leiligheden var nogenlunde dertil. Da Skibet unegtelig seilede godt, (under gunstigste Omstændigheder kunde det gjøre 6—7 Mils Fart for Seil alene), meente vi, at denne Ulempe kun var ubetydelig, da det jo var midt i N. O.-Monsunen, som i Regelen giver laber Kuling og smukt Veir i den bengalske Bugt; men det begav sig anderledes: for det første vare jo Maskinerne af Maudslay's ældste Construction, hvor Hjulene ikke kunde sættes ud af Forbindelse, saa at det blev nødvendigt, hvergang vi vilde seile, at aftage 5 Skovler af hvert Hjul, — dette skete 3 forskiellige Gange paa Reisen, og medtog hvergang circa 2 Timer; denne Aftagen og Paasætten, saavelsom en næsten daglig Fastskruen af Skovler, der arbeidede sig løse ved Skibets voldsomme Bevægelser, skete ofte under meget haard Slingerage og maatte da næsten ansees for livsfarligt Arbeide. Endvidere var jo, som ovenfor er sagt, Besætningen yderst svag og Seilene saa store, at vi engang paa min Hundevagt vare 50 Minuter om at tage 2 Reeb i og heise Topseilet i en rebet Mersseils Kuling med Tallie paa Faldet, og derhos vare de

i en saa daarlig Forfatning, at begge Skonnertseilene, Stængestagseilet og, jeg troer, Klyveren idelig skiørede og maatte lappes. De første 3 Dage af Reisen var Vinden N. O.-lig og nordlig med laber Kuling og vi seilede meget net sønder paa; men saa trak Vinden sig østlig og søndenfor Øst med stiv Kuling og meget svær Sø, vi vare da paa omtrent 15½° N. Br. og 93° O. Længde, altsaa mellem de nordlige Andamanøer og det Sydligste af Arracan, og her begyndte Sagerne at tage et heelt alvorligt Udseende. For den 15de December om Aftenen findes anført i Journalen: „Vinden Øst, rebet Mersseils Kuling. Vendte og laae Bb. over; i Vendingen forsøgtes at stevne op mod Vinden, men kunde hverken styre eller giøre mindste Fart; 10 Stempelslag; holdt af til N. O. t. N. med Forrestængestagseil paa; høi Sø; Dampskibet arbeidede svært og slingrede begge Hjulkasserne i Vandet til Overkanten; Lækager i Hjulkasserne og flere Steder ved den svære Arbeiden i Søen."

„Den 16de December Kl. 8 Aften. Vinden O. N. O., stiv Bramseils Kuling med svær Sø. Slingrede Hjulkasserne i Vandet til Overkanten; ved Forsøg paa at stagvende, gik Maskinen gientagne Gange istaae, da Vinden var forind; kovendte. Kl. 12 Midnat kovendte, da Skibet negtede at stagvende med fuld Damp og 13½ Stempelslag". Denne Nat, mindes jeg, at have havt Førstevagt fra Kl. 8 til 12, og efterat Skibet de første Gange havde negtet at vende, purrede jeg Chefen ud og bad ham komme paa Dækket, da jeg ikke kunde faae Skibet til at giøre nogenting eller gaae nogen Vei og Maskinmesteren ikke kunde holde Maskinen igang, naar vi luvede op til Vinden. Efterat Chefen, ligeledes uden Held, havde forsøgt at stagvende, kovendte vi, og Næstcommanderende, Second-Lieutenant Roepstorff, samt Premierlieutenant Rothe, der var med Skibet som Passageer for at maale op paa Nicobarøerne, tilkaldtes, og et Slags Raad holdtes i Førstnævntes Lukaf om hvad der burde foretages. Jeg var der den Yngste og ytrede mig først derhen, at jeg antog, vi vilde med dahavende Vind og Kulbeholdning endnu

være istand til at naae tilbage til Calcutta, inden Galathea forlod Floden, og da faae et andet Skib, som kunde gaae over Søen, istedetfor Ganges, der havde viist, at den ikke kunde. Det viste sig siden, at Galathea havde været der endnu saa meget senere end denne Dag, at der er høi Sandsynlighed for at vi havde naaet den. — Lieutenant Roepstorff foreslog at løbe ind til Maulmain eller Rangoon, hvor Brænde, om ikke Kul, kunde erholdes, og bedre Leilighed afventes. Jeg skal nu kun til dette Forslag bemærke, at begge disse Steder vare i det Øieblik omtrent ret op i Vindøiet, og eftersom Skibet, efter Journalen, „hverken vilde styre eller gjøre mindste Fart" imod Vinden, havde vi vistnok faaet en endnu længere Reise, om vi havde forsøgt at naae dem. Premierlieutenant Rothe meente, at da Hovedhensigten med Ganges var at opmaale Nicobarøerne, og da den i godt Veir mellem Øerne vilde være brugbar og til dette Øiemed bedre skikket end et Seilskib, burde man gjøre det Yderste for at naae Øerne. — Chefen ytrede den Mening, at det var rigtigst at vende om; men da Lieutenant Rothes Mening var saa aldeles modsat og gik med hans Ordre og hans egen gik imod denne, besluttede han af al Magt at søge at naae Penang, og Reisen fortsattes. Natten til den 18de December findes i Journalen: „Vinden O. S. O.; Mersseils Kuling med svær Sø. Kl. 12½ kunde ikke længere holde Skibet til Kours; Roret førtes haardt i Læ; men Skibet vilde ikke luve; Maskinen standsede; lod falde rundt til N. N. O.; Hjulkasserne i Vandet til Overkant." Følgerne af denne voldsomme Arbeiden viste sig snart paa Reisningen; i Begyndelsen var det kun det løbende Gods som sprang, og spredtes, og sprang igien, men efterhaanden begyndte Virkningen at vise sig paa det staaende Gods: det ene Storstag sprang 2 Gange; Pikfald, Udhalere ɔc. og Undervantene, som af Mangel paa Tid ikke vare blevne satte i Calcutta, blev Alt saa slakt, at det bogstavelig dinglede til alle Sider og ikke gav de svære Teak-Master den ringeste Støtte, men kun et voldsomt Ryk, hvergang de ved Overhalingerne sang tot. Under Lieut. Roepstorffs Sygdom gjorde Chefen selv Førstevagt, og jeg Hundevagt. — Vi

maatte nu gribe den første Leilighed til at sætte, og opnaaede virkelig ogsaa at faae det gjort, tiltrods for de Hindringer Veiret lagde os iveien.

Den 20de om Eftermiddagen havde vi kun 30 Timers Kul tilbage og vare endnu paa $15\frac{1}{2}$ ° N. Brede og $94\frac{1}{2}$ ° O. Lgd.; det blev saaledes atter nødvendigt at tye til Seilene, og da Vinden i de følgende Dage holdt sig meest nordenfor Øst og, med korte Undtagelser, jevn Kuling, krøbe vi saa smaat sønderefter og vare den 26de om Middagen paa $6\frac{3}{4}$ ° N. Brede og $98\frac{3}{4}$ ° O. Lgd.; nu meldte Maskinmesteren, at hans forrige Erklæring om 30 Timers Kul var urigtig og at Kullene vare saa smaa, at han kun turde svare for at holde Damp i 18 Timer med dem. Næste Middag vare vi avancerede ned til $5\frac{3}{4}$ ° N. Brede og $99\frac{1}{2}$ ° Øst Længde, og Kl. $3\frac{3}{4}$ samme Eftermiddag vare Skovlerne atter paaskruede og vi gik nu med Damp og ankrede Kl. $9\frac{1}{2}$ Formiddag den 28de December 1845 paa Penang Rhed i god Behold uagtet alle vore Gienvordigheder paa Farten. Vi kom kun langsomt ind og havde ingen Damp at slippe, thi $\frac{1}{2}$ Time før Ankringen meldte Maskinmesteren, at Kulkiældrene vare feiede og den sidste Spadefuld Kulstøv kastet paa Fyren; men vi naaede ind. Alle vare naturligviis ret vel tilmode ved at vi atter havde Anker i Bund, men ingen mere end vor gode Biskop, Hr. Bouchot og vor Doctor. —

Der blev nu en Tørren Seil, Repareren og Reengiøring uden Ende i Skibet; vi fik en Formand med 4 Tømmermænd og 25 Kalfacterere ombord hver Dag, isatte Spundse udenbords, i Dækket samt i og paa Hjulkasserne og kalfactrede saagodtsom hele Skibet, reparerede Reisningen, satte Undergods og iskar en Deel nyt løbende Gods og fyldte Vand og Kul. — Vore Pomper sendtes iland til Reparation og Maskinmesteren havde meget travlt med at smede, lappe, pakke og rødkitte i Maskinen. Nytaarsaften tilbragte vi med at fylde Kul til seent ud paa Aftenen i et øsende Regnveir. Jeg skal senere finde Leilighed til at omtale Penang med dens Herligheder, desværre fik jeg siden paa Togtet seet mere end nok deraf under vort lange Ophold der. Efter saaledes at have bragt

Skibet nogenlunde i Orden, lettede vi om Formiddagen den 6te Januar for at gaae til Nicobarøerne; samme Morgen fik vi 39 Chineſere ombord, der vare contraherede til Arbeide paa Øerne. Den almindelige Maade, hvorpaa Planterne i Malaccaſtrædet ſkaffe ſig Arbeidsfolk, er ved at gaae ombord paa de Skibe, i Almindelighed ſmukke portugiſiſke Brigger, der bringe chineſiſke Udvandrere til Penang eller Singapore, og betale Paſſagen fra China for et ſaa ſtort Antal, de behøve, hvorimod Chineſerne, der ſtaae i Gjæld til Skipper eller Rheder for denne Sum, maae forpligte ſig til at arbeide en vis Tid, gierne et Aar, hos den der betaler for dem. Naar man ſaaledes tager Folk ud af Skibene, kan man i Almindelighed faae unge, ſtærke og raſke Folk, hvorimod de Arbeidere, der have opholdt ſig blot et Aar i Indien, i Almindelighed ere Opiumsrygere og i høi Grad demoraliſerede, ſandt Røverpak. — Med diſſe Chineſere og 1 Portugiſer ved Navn Jambu fra Penang til Overſeer og Folk ombord, lettede vi fra Penang mellem Hundreder af chineſiſke Færgebaade, hvori vare de Bortdragendes Venner og Bekiendte, maaſkee ogſaa en og anden ſkuffet og fortvivlet Creditor, og ſtode norden om Pulo Penang (Beteløen) tilſøes. Overreiſen var meget heldig med øſtlige og N. O. = lige Vinde, laber Kuling med godt Veir. Chineſerne ſattes ſtrax i Arbeide med at ſlibe og tilſkærfte en ſtor Maſſe Agerdyrkningsredſkaber der vare indkiøbte i Penang, og Skibsmandſkabet exercerede første Gang den 7de Januar om Eftermiddagen. Det danſke Mandſkab, hvoraf kun 3 Mand vare Indrullerede, var hjemmefra og fra Galathea godt øvet i Brug af Vaaben, ſaa at Exercits ſnart blev mindre nødvendig for diſſe, men med det indfødte Mandſkab vilde det, uagtet mange gientagne Forſøg, aldrig ret gaae. De latterligſte Scener forefaldt undertiden herved: ſaaledes var det ikke ſjeldent at En eller Anden af dem, naar han meente at have ſtaaet længe nok, ganſke roligt tog Geværet ved Foden og ſatte ſig paa Hug i Geleddet, — dette er nemlig de lavere Claſſers Yndlingsſtilling i hvilken de altid ſpiſe og ſamtale; den første Gang vi havde Exer-

cits og Skydning med Pistoler, tog en Muselmand med største Roligbed Sigte af Skylighted i Doctorens Lukaf, det agterste om Styrbord i Hjulkassen, og sendte sin Kugle tvers igiennem Lukafet og ud paa den anden Side. Uagtet baade Muselmænd og Hinduer, efter engelske Officierers Udsagn, i Regelen blive meget gode Soldater, vare vore saa nerveuse, at det kun var med den største Overvindelse og i de latterligste Stillinger de afskød deres Geværer. — Allerede nu begyndte Underofficiererne og det danske Mandskab at kunne gjøre sig forstaaet af de Indfødte i deres Sprog, og de eneste Vanskeligheder vare nu en bestandig Støden an mod deres forskiellige Religionsfordomme og Casteforbud; navnlig lede Oppasserne og Kobaberne (Dæksfeiere) jevnlig Uret, fordi de nægtede at gjøre den Gierning, man hos os forlanger af en Oppasser. Vore indfødte Folk lode i det Hele taget, til at overholde deres Religionsskikke meget strengt: meget ofte saae man ved Solens Nedgang 3—4 af dem paa Knæ paa Hjulkassen, med Ansigtet mod Solen, holde Bøn; først fremmumlede de lange Tirader, kysfede saa Jorden, det er Hjulkassen, 3 Gange, mumlede saa igien, strøg tilsidst Haanden gientagne Gange over Ansigtet og Skiægget, og vare saa færdige. Jeg mindes endog at Muselmændene engang kom en masse og beklagede sig over at have fundet et Svinehaar i Risen, og, uagtet det blev dem berydet, at, naar deres Portion engang var veiet ud, tilstedede Reglementet intet mere, kastede de dog al Risen overbord og levede den Dag af Rødder og lidt tør Fisk. For Officiersmessen var denne Strenghed imidlertid meget besparende, da Oppasserne ingensinde tillode sig at rapse. Religionens Overholdelse i sin hele Strenghed er imidlertid ingenlunde saa almindelig blandt Muselmændene især hos Malaierne, thi paa en senere Reise med Briggen „Industry“ fra Penang til Nicobarøerne i S. V.-Monsunen, hvor vi i 6 Dage havde Storm og uafbrudt Regn, holdt jeg Modet oppe hos den malaiiske Besætning ved fransk Brændevin som de drak med stor Tilfredshed, og da jeg paa en anden Reise samme Vei, aflagde et Besøg hos en syg Rajah paa Sumatra,

tilbød jeg ham en Present af nogle Flasker Brændeviin, som han afslog, lige indtil jeg hørte op at kalde det Brændeviin, men istedet derfor, obat (Medicin), da der slet ikke var noget til Hinder længer, og han drak sin Medicin med megen Fornøielse. Ganges's Reise var, som sagt, heldigere nu end forrige Gang, thi allerede d. 29de om Morgenen Kl. 6 fik vi Øerne isigte første Gang, og Kl. 10¾ ankrede vi i Havnen ved Milu, hvor det i Calcutta fragtede Transportskib Christine, som havde Kul inde til Dampskibet, allerede var kommen tilankers efter kun 11 Dages Reise paa omtrent det samme Stykke Vei som Dampskibet havde været omtrent 17 Dage om at tilbagelægge.

Doctor Rinck, der var kommen med Transporten, og d'Hrr. Reinhardt og Didrichsen begyndte strax med Iver deres Undersøgelser, og Premierlieutenant Rothe at giøre Opmaaling og tage Kort over Øen og Havnen derved; Milu blev, som bekiendt, senere udseet til Etablissement, formodentlig paa Grund af dens gode Havn og fordi Naturforskerne erklærede de nordlige Øer for mindre frugtbare end de sydlige. — Den nordøstlige Pynt af denne lille Ø var høi, og her opreistes Flagstangen; med Undtagelse af denne og den sydvestlige Pynt, der ligeledes var lidt ophøiet, var Øen fuldkommen flad. Jeg skal senere komme til at omtale hvorledes Milu tog sig ud i Regntiden. Naturforskerne vare henrykte over det rige Udbytte af nye Sager de fandt her, og bragte Conchylier, Stene og Planter ombord i Baadsladninger. Chefen kiøbte et Huus paa Milu, som jo rigtignok var besat af Djævelen, men ikke destomindre et meget godt Huus, til en temmelig ringe Priis, nemlig nogle Tintallerkener med Kongens Portrait i Bunden, nogle Ørenringe og en Harmonika; Messeforstanderen kiøbte Høns for 4 Cigarer Parret og Svin for 10 Cigarer Stykket; disse vare, foruden Fuglevildt, de eneste spiselige Dyr der fandtes paa Øerne, men Prisen steg desværre snart efter Galatheas Ankomst. Dampskibets Folk overtog Kul fra Transporten og hentede Vand, godt klart Vand fra et Pyt paa lille Nicobar, samt brugtes i Opmaalingsfartøierne, og Chineserne vare deels ude med Naturforskerne og deels

ved Kulfyldning og Forberedelser til Rydning. Om Eftermiddagen den 14de gik vi fra Milu og ankrede den følgende Formiddag ved Corvetten i Nancovry Havn. I Beretningen om Galatheas Jordomseiling findes en detailleret og sikkert langt bedre Beskrivelse af de Arbeider der foretoges medens Skibene vare sammen ved Øerne, end jeg formaaer at give, og hvad disses naturhistoriske Forhold angaaer, maa jeg ligeledes henvise til bemeldte Værk, hvor større Evner og Kundskaber have været i Arbeide og fuldstændigere Materiale til Raadighed; jeg fortæller kun hvad mine to Øine saae og min ene Hukommelse har fastholdt.

Indtil Corvetten forlod Øerne, den 25de Februar 1846, tilbragtes Tiden med Excursioner for Naturforskerne, Opmaaling, saavel med Dampskibet som fra Fartøier; jevnlig foretoges Toure med Dampskibet fra Milu til de nordlige og sydlige Øer, og Chineserne begyndte at rydde og skove paa Milu samt at plante og bygge Huse der. I Overseerens Huus, det tidligere omtalte, af Capitain Aschlund saa billigt kiøbte, indrettedes den nederste Deel til Pakhuus. Herfra ryddedes Veie: 2 mod Nord til Flagstangshøien og een mod Syd til den S. O.-lige Pynt af Øen, hvor en Plads ryddedes til Dampskibets Kul som bragtes herhen fra Transporten; denne Plads benyttedes senere til Kirkegaard, da en saadan destoværre snart blev nødvendig. Man blev snart opmærksom paa, at om end Etablissementet, som jo altsaa laa paa den østlige Side af Øen, vilde faae tilstrækkelig frisk Luft i N. O.-Monsunen, vilde det dog skorte herpaa, naar Monsunen skiftede i Mai Maaned, og denne Mangel i høi Grad forøge Usundheden, i det de fra Sumpene i det Indre af Milu opstigende giftige Dampe uden Lufttræk vilde blive hængende i Skoven og i Jungelen; af denne Grund begyndte Chineserne at rydde en bred Gang eller Vei i lige Retning mod S.V., men den blev aldrig færdig og man avancerede kun til omtrent Midten af Øen hvor en lille Høi standsede Arbeidet. Jeg skal her kortelig omtale Rydningen, udentvivl en af Hovedvanskelighederne ved et Colonisationsforsøg paa disse Øer. Man tænker sig udentvivl, at det maatte have været saare let, med den Arbeidskraft,

vi havde paa Milu, i kort Tid at rydde denne lille Ø, selv om Skoven var nok saa tæt. Hvad Tætheden angaaer, vil jeg, istedetfor at forsøge en Beskrivelse, kun henvise til en liden Lithographi i Beretningen om Galatheas Reise, der forestiller en Urskov paa Nicobarerne, og kun tilføie, at jeg selv har forsøgt, paa vore Jagtpartier paa Store-Nicobar, at trænge frem med Øxe og Kniv, og ikke har kunnet avancere 200 Skridt i Timen. At brænde Træet som det stod paa Roden var umuligt, og jeg har seet Kul lagt omkring Foden af et Træ, og uagtet Kullene brændte, blev Træet staaende i mange Dage; vi maatte da fælde alt med Øxe og Saug, og naar de svære Stammer havde ligget længere end en Uge udsat for den brændende Sol i 25 til 28° Reaumur, sivede Saften ud af Stammen i saa stor Rigdom, at den slukkede Ilden, der var lagt under, og husker man, at vi vare midt i den tørre og varme Aarstid og at ingen Regn var falden paa Nicobarerne i hele Maaneder, vil man indsee, at til Rydning der behøves mere Kraft end vi havde. Man har paa flere Steder i Indien, navnlig paa Ceylon, med Held anvendt Elephanter til Rydning, deels til at skaffe Tømmeret afveien og deels til ligefrem at spændes for mindre Træer og rive dem overende, men det har været paa Steder hvorhen man ikke havde nødig at bringe disse Dyr en lang Vei over Søen. Paa de sydlige og frugtbareste Øer findes ingen Plet, den være nok saa liden, der ikke er saaledes tilgroet, altsaa kan man intetsteds undgaae at begynde med Rydning. Jeg betvivler ingenlunde, at med Skoven ryddedes tillige to væsentlige Hindringer for en Colonisation afveien eller formindskedes ialtfald betydeligt, jeg mener nemlig den uhyre Regnmængde og det, for en Deel, deraf flydende usunde Clima; men for det Første anseer jeg Rydningen for, om ikke absolut umulig, saa dog i den Grad bekostelig, at Gevinsten langtfra vil strække til at dække Udlægget, og for det Andet bliver endnu en Hindring tilbage som ingen Rydden kan forandre, nemlig de 6 Maaneders voldsomme Storme, som gjøre Øerne næsten aldeles utilgængelige i denne Tid for de Skibe som hoved-

sageligen skulle ernære en Colonі, nemlig de Indfødtes, der ere i den Grad slette og daarligt bemandede, at de neppe kunne holde Søen og føre Seil i Magsveir, langt mindre i Storm. For Skibsfarten er, foruden Stormene i S. V.-Monsunen, den yderst stærke og ofte aldeles uregelmæssige Strøm til Hinder; vi havde med Dampskibet Leilighed til allerede nu i den bedste Aarstid at gjøre denne Erfaring, og jeg skal senere omtale Strømmen i S. V.-Monsunen, hvis Virkninger jeg prøvede paa den før omtalte Reise med Briggen „Industry".

Den 10de Februar opdagede vi, at Dampskibet var i høi Grad befængt med den i Indien saa hyppige og, af alle, farligste Plage, hvide Myrer. De kom ud af de faste Tømmere om Styrbord agter. Disse Smaadyr, der have et lidet brunt Hoved og en hvid, feed og $\frac{1}{4}$ Tomme lang Bagkrop og til visse Tider af Aaret Vinger, æde sig langsomt, men sikkert, igiennem Midten af alle Tømmere over Vandgangen, sjeldent under denne; deres Gang er ofte heel uforklarlig, saaledes var der f. Ex. ingen Myrer i vore Master, som vare af den haarde Teak, men Storstangen, der var af Fyrretræ, var ganske udhulet i Rodenden, ligeledes maatte Flagspillet forskiellige Gange reduceres i Længde, fordi Myrerne aad Rodenden. Af den hollandske Regiering have store Belønninger været udlovede for den der angiver et effectivt Middel mod hvide Myrer, men forgiæves, hidtil kiender man intet, deres Gang er ustandselig og saa meget farligere som de holde sig til det Indre af Tømmerne saalænge, indtil disse intet Indre have mere, saa at man ikke opdager dem før Skibet alt er ødelagt. Naar et Skib har hvide Myrer er det condemneret ved sig selv; det kan maaskee flyde i mange Aar, men det kan ligesaagodt synke imorgen, man kan ikke vide det; de ere som en Svindsot, man kan ikke løbe fra dem eller standse dem og man er aldrig sikker for dem, thi de findes i nyt Træ som i gammelt, i haardt som i blødt. Jeg hørte derude om et svært Linieskib der stod paa Stabelen i Bombay og i hvis Kiøl man opdagede hvide Myrer. Skibet var dengang næsten

færdigt og omtaltes som noget meget fortrinligt paa Grund af dets Soliditet og Størrelse; men det blev condemneret, og, om jeg husker ret, ophugget. Dampskibet var som besængt med denne Pest, og saavel ved de senere Besigtelser, der i Penang foretoges, som da Skibet var solgt og blev repareret af den nye Eier, viste det sig, at For- og Agterstevnene vare fuldkommen ødelagte, at Boltene i Forstavnen kun sadde i 2 Tommer Træ, at man kunde jage en Tømmermandspasser heelt igiennem de faste Spanter, kort, at Skibet bogstaveligt kun flød paa Klædning, Kobber og Maling og var i den Grad jernsygt, at Træet faldt bort af sig selv omkring Boltene. Bundtømmerne viste sig derimod at være fuldkommen sunde og fri for Myrer.

Den 25de Februar lettede Dampskibet og forlod Havnen paa Sydsiden af Store Nicobar, og idet vi dreiede om Pynten for at stevne Nord op langs Østkysten af denne Ø, saae vi Corvetten lade Seilene falde for at gaae Jorden rundt, medens Maalet for vor Reise dengang var — Milu Havn. —

Det er nu længe siden; men Følelsen, hvormed jeg saae de Seil udfolde sig, er endnu frisk: det var som om Hjertet snoredes sammen derved, og vor bedste Trøst var at baade Kammerherre Bille og Etatsraad Hansen havde udtalt det som deres Overbevisning, at vi snart vilde blive afløste, inden 6 Maaneder i det Høieste. Nogle Dage før Corvetten forlod os, modtoge vi vore respective Udnævnelser og Instructioner som Coloniens Embedsmænd. Capitain Aschlund var Chef for Etablissementet, Lieutenant Roepstorff 1ste militaire Assistent og Havnemester, Dr. Rinck 1ste civile Assistent, Dr. v. Theylingen Etablissementets Læge og jeg Secretair hos Chefen. Saaledes var Bestyrelsen. Undersaatterne vare Overseer Jambu med de 39 Chinesere, der ryddede, brændte, byggede Huse og plantede, samt nogle faa Nicobarer der sadde paa Hug, saae paa Chineserne og ingenting gjorde. Det varede længe inden vi kunde formaae dem til at udføre nogetsomhelst Arbeide for Etablissementet og hvad de gjorde var kun Smaating, som Fiskeri, Arbeide ved en Udlosning af Transporten med mere saadant; i

Rydningsarbeidet toge de ingensinde Deel af Frygt for Djævlen, hvem, de meente, det var i høi Grad imod at vi borttoge Skoven; naar de en enkelt Gang deeltoge i Arbeidet ved Udlosning eller ved Husenes Bygning, var det baade med Kraft og Udholdenhed, og for en billig Dagløn, thi den bestod som oftest kun i et stort Ølglas ung Arrach som de nøde med megen Gusto. Kort efter at Corvetten var seilet, bemærkede vi, at der hos Chineserne yttrede sig en iøinefaldende Lyst til ingenting at bestille, og Skibets Qvarteermestere maatte da skifteviis boe iland for at assistere Overseeren med at passe paa dem. Skiøndt disse kun forbleve en Uge ad Gangen iland, bleve dog begge meget haardt angrebne af Nicobarfeber. Med Dampskibet foretoges jevnligt Toure til de nordlige Øer for at vise Flaget og overhale de Fartøier vi maatte træffe paa. Disse vare i Almindelighed Birma-Prahuer, der kom fra Sumatra, fra Tenasserimkysten, Ranghoon eller Maulmain for at hente Cocusnødder, som de tiltuskede sig for Bomuldstøier af den ringeste Sort, for Tobak ɔc. vel ogsaa for lidet Arrach iblandt, endskiøndt Indførselen af sidstnævnte Artikel stadigen forbødes dem; naar vi kom tilankers ved en af Øerne, maatte den af Kammerherre Bille indsatte Høvidsmand komme ombord og give Melding om noget var forefaldet der eller om Skibe havde været i Nærheden, siden Dampskibet sidst havde været der ɔc. Paa disse Toure forsømtes naturligviis ingen Leilighed til at indkiøbe, hvad der som Proviant kunde være tjenligt ved Etablissementet, saasom Høns, Yams og Sviin, der især vare Chineserne velkomne. Svinene ere ikke, som vore, tamme, men vilde, eller rettere, forvildede; de søge selv deres Føde i Skoven, og Nikobarerne maae, naar de ville have fat paa dem, gaae paa Jagt med Stænger og Knipler; naar de ere fangede, bindes Benene sammen og imellem dem stikkes den tykke og stærke Stilk af et Cocusblad, hvori de da bæres. Vi havde ofte meget Bryderi og nogle vet comiske Scener med at behandle disse Dyr ombord i Dampskibet. —

Onsdagen den 18de Marts bemærkedes fra Milu en Skonnert i Søen, som styrede ind efter Havnen, hvor den kom tilan-

kers Kl. 1½ E.M.; det var Skonnerten Caroline, som tilhørte en fransk Missionair Hrr. Barbé, der selv var ombord med en yngre Collega, Hr. Lacrampe. Disse Herrer kom fra Maulmain og de fortalte, de havde anløbet Øerne for at hente nogle Sager fra Teressa, som Hr. Lacrampe, der i længere Tid havde opholdt sig der, havde efterladt, men rimeligere er det vel, at de kom for at høre sig for, om der ikke skulde være noget at gjøre for dem ved det nye Etablissement. Hr. Barbé var en ældre Mand, der havde seet meget af Verden, og det viste sig, da endeel af deres efterladte Sager afkjøbtes dem, at han, uagtet sin geistlige Stand og Værdighed, ikke havde saa ganske lidt af en Jøde eller Chineser i sin Natur. Hans Collega, Hr. Lacrampe, var ung, 24 Aar, troer jeg, og var gaaet bort fra Forældre og en Mængde Søskende, der levede et Sted i det sydlige Frankrig, for at følge, hvad han troede sin Vocation, og med den Overbeviisning, aldrig mere at vende tilbage; det var en smuk og velopdragen ung Mand, men han saae saa sygelig ud at jeg vistnok troer, hans Overbeviisning er bleven til Vished ved denne Tid. Han havde paa Religionens Vegne opholdt sig 2 Aar, om jeg husker ret, i Lacksee paa Teressa, men uden at gjøre en eneste Proselyt, da han i den Tid ikke havde kunnet lære nok af Sproget dertil. Han gav os nogle ubetydelige Oplysninger om de Indfødtes Sæder og Skikke, og fortalte enkelte Smaatræk af sit Eneboerliv paa Teressa; han havde saaledes engang med en Collega, der senere var død af Nicobarfeber, siddet oppe i deres Huus og hørt en Discussion og Raadslagning mellem Nikobarerne underneden om hvorvidt det vilde være i deres Interesse at slaae begge Missionairerne ihjel for at komme til at arve dem; lykkeligviis havde Oppositionen seiret, men, efter hans Paastand, kun med en yderst ringe Majoritet. — For at spare dem for at krydse det temmelig lange Stykke Vei op til Teressa med Skonnerten, løbe vi derop, da Dampskibet alligevel havde Ærinde til Nancovry, og hentede deres Sager, hvoraf, som sagt, en Deel, saasom Søm, Bræder og Agerdyrkningsredskaber, kjøbtes til Colonien,

og herefter afseilede de med Skonnerten, Herr Lacrampe, for at gaae som Missionair til Tenasserim og Cochin-China, Herr Barbé, for at gaae, jeg har glemt, hvorhen. De vare sandsynligviis, ligesom de fleste af de franske Missionairer i Indien, Jesuiter, og stærk maa vel den Tro være og hellig den Iver, der driver et ungt Menneske, som Herr Lacrampe, ud i Verden, fra Forældre og Sødskende, der, efter hans eget Udsagn, af Kiærlighed havde søgt paa alle mulige Maader at afholde ham derfra. — Med Skonnerten kom tillige en dansk Mand, barnfødt i Kiel, til Milu, for at søge Ansættelse ved Colonien; han kunde ikke tale et Ord dansk, og var, efter alle de Oplysninger, vi kunde faae, en Eventyrer af den ringere Klasse, hvorfor han ikke blev modtaget, og gik bort med Skonnerten igien.

Den 29de Marts kom Doctor Rink til Milu med Barken „Colonel Burney", der var fragtet i Penang, for at bringe ham med endeel Gods til Milu; det blev stille, inden den naaede ind, og en Officier sendtes ud til den, for hurtigere at bringe Breve og Efterretninger. Officieren blev ombord for at lodse Skibet ind, og Doctor Rink begav sig med Fartøiet ombord i Dampskibet; han satte af fra Barken Kl. $4\frac{1}{2}$ Eftermiddag, og uagtet han kun havde en halv Miil at roe, og det i stille Veir, prisede han sig dog lykkelig, da han var kommen velbeholden ombord Kl. $1\frac{1}{2}$ om Natten: han var nemlig med den lille Jolle kommen ind i en svær Ripple, og havde roet og øset og roet igien, indtil Mørket faldt paa og han af Strømmen blev ført vestenom Milu, uden at vide det, eller have mindste Besked om, hvor han var eller hvorhen Skibbnen vilde føre Jollen, thi denne lod sig ikke styre i de svære Bølger, men gik baade fremad og baglænds, og dreiede stundom heelt rundt. Det vil maaskee synes underligt at høre tale om „svære Bølger" i ganske stille Veir, men jeg skal senere faae Leilighed til at omtale og nærmere oplyse dette Phænomen, og man vil da see den Fare, vor gode Doctor var sluppen ud af. Vi vare naturligviis i høieste Grad ængstlige for ham og Mandskabet, sendte Canoer og

Fartøier ud for at lede om ham og affyrede Raketter og Blinkfyr hele Aftenen, og vi havde næsten opgivet, nogensinde at see dem mere, da Jollen til vor store Glæde kom stikkende ind ad det søndre Indløb vestenom Milu. Efterat Barkskibet havde udlosset endeel meget daarlige Kul til Dampskibet og nogle Sager til Colonien, lettede det og afseilede nordefter den 2den April. Med Dampskibet vedbleve vi at foretage jevnlige Toure til de nordlige Øer for at inspicere og vise Flaget. Paa en saadan bemærkedes, ligesom Dampskibet kom ud af det vestre Løb til Nancovry Havn, for at gaae til Teressa, en Canoe, bemandet med 6 Nicobarer, der, saavidt kunde skiønnes, styrede ud mod en Birma Junk, der var tilankers for at indtage en Last Cocusnødder her. Vi holdt efter Canoen, som vendte om og roede af al Magt ind imod Landet ved Ulalabugten, lidt nordenfor Nancovry Havn. Da Nicobarerne i Regelen ikke søgte at undgaae Dampskibet og os, kunde man muligviis antage denne forcerede Roen imod Land for noget mistænkelig, og vi styrede efter dem med fuld Fart, men halede kun lidt ind paa dem; der blev skudt nogle løse Flinteskud, for at betyde dem, at de skulde komme ombord; men, hvad enten nu deres Samvittighed raadede dem, hellere at lade være, eller de bleve frygtsomme ved Skuddene og ved at see Dampskibet styre lige efter deres Baad, skal jeg lade være usagt, i hvert Fald er det ikke saa urimeligt, at vilde Folk ikke komme, men løbe alt hvad de kunne, naar man skyder efter dem: nok, de stoppede ikke, men roede af al Kraft mod Land. Der blev da skudt nogle skarpe Skud, først over dem, og da dette kun fordoblede deres rasende Anstrengelser for at naae Land, og vi desuden nu vare dette saa nær, at Dampskibet ikke godt kunde gaae længere ind mod Revene, blev der skudt efter Folkene. Den Mand, der sad agterst og styrede med sin pagai (Aare), blev truffen, som vi senerede erfarede, i Hovedet og styrtede baglænds overbord; Canoen naaede Land, hvorpaa Folkene øieblikkelig forlode den og forsvandt i Skoven, og Dampskibet fortsatte Reisen til Teressa. Da vi kort efter kom tilbage til Nancovry, bemærkede vi, at Nicobarerne, som før stadig kom ombord

til os i deres Canoer, næsten aldeles udebleve, og at de ligeledes søgte at undgaae os i Land; at dette skete af Frygt, kunde vi jo begribe, men hvor vel denne Frygt var begrundet for dem, blev os først klart, da vi erfarede, at den Dræbte var en Høvding ved Navn Tavenza, der til al Lykke var en af de største Kieltringer paa Øerne, og hvis Straf var saa velfortjent som nogen Morders. Der var nemlig, nogen Tid før vor Ankomst til Øerne, skeet 3 Overfald paa Handelsskibe der, hvoraf navnlig det paa den engelske Bark „the pilot" var afskyeligt: en stor Mængde Canoer kom nemlig en Dag paa Siden, og Folkene bøde Frugter og Høns tilsals; de fik derfor uhindret Lov til at komme op paa Dækket, og en af dem aabnede en Cocusnød med sin Huggekniv og tilbød Capitainen den at drikke; han modtog den og idet han lagde Hovedet tilbage for at drikke, dræbte Nicobaren ham med et Slag af Kniven i Halsen; dette var Signalet til et almindeligt Myrderi, hvori hele Mandskabet blev tilintetgjort, undtagen Styrmanden, der med 4 Mand vare iland for at fylde Vand; disse stak tilsøes i Baaden og bleve, om jeg husker ret, optagne af en af de engelske Krydsere eller maaskee naaede de til Sumatra og kom derfra til Penang, hvorfor da ogsaa en engelsk Orlogsmand, the cruiser, blev sendt over for at hevne dette; den løb ind i Ulalabugten, hvor man vidste, de fleste af Deeltagerne i denne Forbrydelse boede, ødelagde nogle Huse og Landsbyer, og, jeg troer, bragte Barken ud. — Nu fik vi at vide, at Tavenza, som blev skudt fra Dampskibet, havde i hiint Overfald været Anføreren og Den der dræbte Capitainen. Det var en heldig Tilskikkelse for os, mindre derimod for de Indfødte, som naturligviis antoge, at vi vare vel underrettede om den hele Sag og kiendte Deeltagerne, siden vi havde straffet Anføreren. Vi diplomatiserede selvfølgelig og søgte igiennem deres Frygt at komme til Kundskab om hvilke de andre Hovedmænd havde været, men forgiæves; vi mærkede vel tydelig paa Skrækken og Forbauselsen, at en ond Samvittighed var særdeles almindelig, og at de allerfleste af Folkene i Landsbyerne ved Nancovry Havn og deromkring havde været med, men de holdt tæt og vi fik aldrig mere at vide derom.

Virkningen derimod var stor, og det varede meget længe, inden de atter begvemmede sig til, som før, at komme ombord i capel api (Ildskibet), naar vi kom tilankers. Ovennævnte 3 Overfald ere de eneste, man er kommen til sikker Kundskab om ere skete ved Nicobarøerne, men sikkert ikke de eneste, der virkelig ere skete, thi ofte ere Folk og Skibe, som vare bestemte derhen, blevne borte, mange ere jo vel udentvivl forliste, da det, som før er sagt, er et saare vanskeligt Farvand, og meget farligt for andre end udmærket gode og vel udhalte Skibe, men mange ere vistnok komne af Dage paa anden Maade der, og det er ikke for Intet, at de nicobarske Øer ofte af de Indfødte i Indien kaldes „de forbandede Øer". Som en Undskyldning for Overfaldet paa „the pilot" kunde jo rigtignok anføres, at det er udenfor al Tvivl, at Mandskabet først har givet de Indfødte Anledning til Vrede, ved at fornærme deres Fruentimre iland, men denne Undskyldning gjælder ikke meget, naar man seer hen til den ringe moralske Udvikling og næsten fuldkomne Mangel paa Sædelighedsfølelse hos Nicobarerne; det er saaledes ganske almindeligt der, at en Kone gaaer fra Huus til Huus, til Ingen mere gider havt hende, og bliver en Mand overbeviist om sin Kones Utroskab, gaaer han ud for Fuglestangen med Rivalen, og de slaaes med tykke Stokke, indtil en af dem giver Kiøb, hvorefter Seierherren uden videre tager Konen, og Sagen er dermed tilende og glemt.

Den 9de Marts gjordes en Tour over til den nordøstligste af Øerne, Tillangchong, for at undersøge den, og, om Leiligheden tilstedede det, da gjøre nogle Opmaalinger der; i det Sidste vare vi imidlertid uheldige, og erfarede kun, at den har en Række Høie i Midten paa hele Længden fra Nord til Syd, har meget dybt Vand langs hele Vestsiden og en Masse isolerede Klipper rundt om Sydspidsen. Vi vare iland, men fandt hverken Mennesker eller Boliger; imidlertid kommer der dog i hvert Fald Folk dertil, thi vi saae Cocostræer et Sted ved Stranden og Levninger af et Ildsted. Jeg hørte engang, at Nicobarerne bruge denne Ø som et Slags Forviisningssted for Tyve og andre af deres Landsmænd,

der ere ilde lidte; men, om dette virkelig forholder sig saaledes, skal jeg lade være usagt: det synes næsten altfor civiliseret. Da vi efter endt Togt samme Dag kom tilbage til Milu, fandt vi der Dr. van Theylingen, der var ankommet fra Tranquebar med Transporten Christine. Denne havde efter sit Charterparty 8 Liggedage, eller hans Contract var udløben, eller noget saadant, kort, han skulde være udlosset inden den 19de, eller vi kom til at betale en Maaneds Fragt endnu. Vi begyndte Udlosningen den 10de, arbeidede fra den tidlige Morgen til seent ud paa Natten med at tage Kul, vi lode som om dette Aar hverken havde Skiærtorsdag, Langfredag eller Paaskefest, og uagtet vi kun mødte liden Velvillie og end mindre Assistance fra Skipperens Side, lykkedes det virkelig, og den 19de om Morgenen lettede vi fra Milu, efterladende Barken udlosset, opsagt og betalt i Havnen; vi mødte Briggen Patriot, Capt. Lewis, i Indløbet, og havde derombord Leilighed til at forvisse os om at det virkelig var en forud arrangeret Plan af Transportskipperen, først at komme saa seent som muligt fra Tranquebar, og dernæst trække Udlosningen ud over den contraherede Tid og saaledes tiltvinge sig en Maaneds Fragt endnu. Vi gik til Nancovry for at fylde Vand, da der paa Milu intet mere fandtes efter den langvarige Tørke; i Nancovry gik det ligedan, vi fandt intet Vand paa de Steder vi pleiede at fylde, og vi maatte derfor gaae endnu længere, nemlig til Bompoka, en Ø, der ligger østenfor den sydlige Halvdeel af Teressa; her fik vi Vand i Overflødighed og dertil det bedste vi nogensinde fandt paa Øerne, og gik saa atter tilbage til Etablissementet, hvor vi fandt de 2 Skibe endnu liggende tilankers. Dagen efter blev der opmaalt og anviist d'Hrr Mackay & Comp. et Stykke Land paa lille Nicobar, ret sønden for Milu, og et andet mindre Stykke til Capitain Lewis; det blev dem overdraget frit, naturligviis, og med Frihed for alle Afgivter i en vis Aarrække, kun med den Betingelse, at hvis Intet var foretaget af dem for at rydde og dyrke Jorden inden et Aars Udløb, var deres Ret fortabt. Dette var den i Raadet antagne Plan til Colo-

nisationen, som her skete, at give Jorden til Liebhavere for Intet, fritage dem for alle Afgivter under ovennævnte Betingelse, og med Forbud mod at indføre eller dyrke forskiellige Producter, som Raadet antog vilde være skadelige for Coloni og Befolkning. Nogle Dage efter afseilede begge Skibene. Under alt dette var Arbeidet ved Etablissementet gaaet sin jevne rolige Gang, men med Rydningen gik det kun smaat og denne maatte nu næsten aldeles ophøre, fordi Monsunskiftet var nær og havde alt i nogen Tid bebudet sit Komme ved omløbende Vinde, mest sydlige, med jevnlige Tordenbyger og stærk Regn. Af Undersøgelserne angaaende Kul, som jo var en af de hjemmefra stillede Hovedbetingelser for et Colonianlæg, var intet Resultat kommet. Kul var vel fundet paa en af Øerne, men i saa tyndt et Lag, at det var for Intet at regne, og de Stykker Kul, Indbyggerne bragte i Begyndelsen af vort Ophold, vare alle smaa og fundne paa Sandet ved Kysterne. I Midten af Marts Maaned kom en af Chineserne, „Hay", og fortalte, at han havde seet tinholdig Jord oppe ad Aaen paa Nordsiden af lille Nicobar, og 2 forskiellige Expeditioner gik da derop i Fartøier for at hente noget af bemeldte Jord til Undersøgelse, det vil sige, til Udsmeltning, thi vore samlede chemiske Kundskaber strakte ikke til nogen mere videnskabelig Analyse, og Doctor Rink, det videnskabelige Medlem, var dengang endnu ikke ankommen fra Penang. Den første Expedition hjembragte noget af den betegnede Jord, og der fandtes efter Smeltningen intet Tin, men, besynderligt nok, — en lille Klat Bly paa Panden. Man var naturligviis noget forundret i Begyndelsen, men da Opdageren, Herr „Hay", var en af disse Personer der give sig af med altfor mange Ting ad Gangen, at stjæle inclusive, gik man ham nærmere paa Klingen, og det kom da ud, at han paa Hjemveien var begyndt at blive noget ængstelig for at Jorden ikke skulde være af den rigtige Sort og ikke indeholde Andet end slet og ret Jord, og havde derfor, da ingen gav Agt paa ham, stjaalet nogle enkelte Nævehagl af en Haglpung og puttet dem i Jordklumpen, og Dette forklarede altsaa vort mineralske Fund den Dag. Imidlertid paastod Manden, der havde arbeidet

tidligere paa Junckzeylon, og der lært at finde Tin, meget bestemt, at der var Tin oppe ad hiin Aa, og en anden Expedition blev desaarsag afsendt med den Forsigtighedsregel, at Haglpungene giemtes, og Resultatet af den Sæk Jord, de bragte med tilbage, var og blev Jord. Til Kogning og Nedsaltning af Trepang, en Vandsnegl, der findes nøiagtigt beskreven i Pastor Rosens „Erindringer fra de Nicobariske Øer“, bragtes to meget store Jernpander til Milu, men derved blev det; man ventede Ordre hjemmefra angaaende Coloniens Ophævelse eller Fortsættelse, under anden Bestyrelse, og derhos var Aarstiden nu saa langt fremrykket, at der, før næste N. O.-Monsuns Begyndelse i November Maaned, vanskeligt kunde foretages nogetsomhelst udendørs Arbeide. Af samme Grunde kom den fra Penang hidbragte Oxegangs-Oliemølle ikke i Brug, men Forberedelser gjordes dertil, ved at indsamle et lidet Forraad af Cocusnødder, der stabledes ved Etablissementet; efter de Oplysninger, vi kunde faae af Nicobarerne, udskibes nu hvert Aar circa 500,000 Stkr. Cocusnødder, hvoraf vel Hovedmassen leveres fra Car-Nicobar, den nordligste og udentvivl den bedste af alle Øerne, men den har ingen Havn og vilde selvfølgelig ikke kunne bruges til Sæde for et Etablissement, og med Dampskibet vare vi aldrig deroppe. Cocusplantager vare upaatvivlelig Det, hvoraf man med nogenlunde Sikkerhed kunde vente at faae et rigeligt Udbytte der paa Øerne, men Capitalen, som sættes deri, ligger død i 7 samfulde Aar, den Tid Træet behøver for at voxe, og først efter det ottende Aar vil det give de sædvanlige 70 til 80 Nødder aarligt. Sukker, Riis og Kryderier ville trives godt, saavelsom sandsynligviis ogsaa Kaffe; men Alt strander paa Rydning, Clima og Transportomkostninger. Prisen paa Arbeidsfolk og deres Underhold fordyredes jo i en overordentlig Grad ved Salget af Tranquebar. —

Tiden til Monsunskiftet nærmede sig nu med stærke Skridt og Regntiden begyndte — en saadan Regn. Dens Virkninger spordes ikke blot i Luften og Veiret, men desværre meest og værst i

Helbredstilstanden ombord i Dampskibet. Den saakaldte Nicobarfeber, som ikke er stort andet end en voldsom intermitterende Koldfeber, begyndte at faae Overhaand ombord og vi havde mange paa Sygelisten ad Gangen; om dette var en ligefrem Følge af Aarstiden, eller om maaskee det yderst anstrengende Arbeide ved Transportskibets Udlosning ogsaa havde Deel heri, kan jeg ikke afgjøre; rimeligt er det, at Aarstiden bidrog meest dertil, thi de Indfødte vare ogsaa syge af Feber og erklærede dette for meget almindeligt iblandt dem i Regntiden, og foranlediget, efter deres Mening, ved den store Forandring i Temperaturen, som den stadige Regn medfører. Feberen kommer pludseligt og ytrer sig ved en total Afkræftelse og Mathed: jeg har seet bomstærke Folk i Løbet af nogle faa Timer blive saa elendige, at de ikke formaaede at røre en Finger; dertil var den ledsaget af en utaalelig Værken i alle Lemmer. Patienten fik strax voldsomme Brækmidler, og efterat disse havde virket, maatte han i en overordentlig udmattet Tilstand udholde tre Angreb af Feberen, inden den maatte sættes, og først efter det tredie fik han 12 Gran Chinin opløst med en Draabe fortyndet Svovlsyre i et Glas Vand; dette standsede som oftest Feberen, men undertiden maatte Patienten have en Extradosis af 6 Gran eller mere, hvorefter han enten blev reent fri for Feberen eller fik i de fleste Tilfælde det næste Anfald først en Maaned efter. Man kan ikke gjøre sig nogen Idee her hjemme om den Masse Chinin der forbruges mellem Aar og Dag i Indien mod de mangfoldige forskiellige Climatfebre der grassere og hvoraf saagodtsom enhver Fremmed, der bosætter sig eller forbliver i længere Tid paa et Sted, faaer sin Deel. Doctor Rink og de 2 Qvarteermestere, der opholdt sig iland skiftevis, bleve, med een Undtagelse, jeg senere skal omtale, haardest angrebne. Vore Chinesere vare jevnlig syge iland af Feberen og endeel døde deraf efter faa Dages Lidelser, fordi de manglede Kræfter til at modstaae det tredie Anfald, men de fleste af de Dødsfald, vi havde iblandt disse Folk, vare udentvivl foraarsagede ved at deres Forraad af Opium slap op, og de saaledes maatte savne denne Stimulants.

Nicobarerne forudsagde os ved denne Tid meget heftige Storme, hvorfor Chefen fandt sig foranlediget til at tage Station i nogen Tid i den langt sikrere Nancovry Havn, hvor vi da toge Reisningen ned og gjorde os klar til at tage mod Alt, hvad Veiret kunde byde os; men vi ventede heldigviis uden Resultat, thi Veiret var vel meget uroligt med omløbende Vinde og svære Tordenbyger med Regn, men ingen stadig Blæst, og efter et 8 Dages Ophold gik Dampskibet atter til Milu Havn og nu begyndte Regntiden for Alvor med jevnlig Kuling af S.V. Paa vore Smaatoure mellem Øerne var det ofte hændet at Maskinen gik istaae eller istykker: Cylindrene lækkede og Stempelstængerne vare saa slidte, at Pakningerne ikke vilde holde, med mere saadant, og Chefen beordrede derfor en Besigtelse afholdt, for at et Skiøn kunde afgives, om og hvor den kunde repareres og et rimeligt Overslag over Bekostningen derved skaffes tilveie. Vi foretoge da en saadan Besigtelse og kom til det Resultat, at Maskinen kunde repareres, men rimeligviis kun i Calcutta eller Madras og ikke for en ringere Sum end 3 til 5000 Rp. Denne Maskinens og Skibets daarlige Forfatning, samt Sygeligheden blandt Mandskabet og en nær forestaaende Mangel paa Lægemidler, troer jeg, var Grunden til at Chefen besluttede sig til at gaae med Dampskibet til Penang, for der at afvente den Resolution og Ordre hjemmefra, angaaende Nicobarernes Skiæbne, vi ventede snart maatte komme, og da S.V.-Monsunen var sat ind med stadig Kuling og uafbrudt Skylregn, som forhindrede alt Arbeide ved Etablissementet og saaledes gjorde Dampskibets Nærværelse der mindre nødvendig, forlode vi Havnen den 24de Mai 1846 for at gaae til Penang, efterladende Overseer Jambu som Øvrighed med 25 levende og 8 døde Chinesere til Undersaatter, og hermed gjorde Dampskibet Ganges sin sidste Reise over Søen med dansk Kongeflag; den var heldig, og allerede den 28de om Morgenen naaede vi Penang uden at der paa Reisen var forefaldet nogetsomhelst mindre almindeligt end at en af de 5 Chinesere, vi havde taget med fra Milu, døde og blev sat overbord.

Tilankers ved Penang vare ved vor Ankomst det engelske Linieskib Azincourt, 74 Kanoner, som førte den commanderende Admiral Sir Thomas Cochranes Flag paa Krydstoppen, Fregatten Iris, 32 Kanoner, Capitain Mundy og Dampskibet Spiteful omtrent 300 Hestes Kraft, Commander Maitland. Disse 3 Skibe laae i Orlogshavnen, eller rettere paa Yderenden, lidt nordenfor Fortet, som er opført paa den nordøstligste Pynt af Øen, hvorimod der, for Dampskibet, valgtes en sikrere Plads under Landet, tvers udfor Byen og sønden for Fortet, hvor vi fortøiede paa 4 Favne Vand med et Anker paa Flod og det andet paa Ebben med omtrent 15 Favne Kiede for hvert; vi havde, som sagt, her en sikker og god Plads ligeud for vor Consulat-Agents Pakhuus og Værft, men i mindre pænt og fornemt Selskab, eftersom vi ikke saae andre Skibe omkring os end Birma-Prahuer og chinesiske Junker. Jeg har beskrevet vor Plads saa nøie, fordi vi ikke forlode den før 1 Aar og 9 Maaneder efter, og da kun for at sælge Dampskibet og gaae ombord i en lille Skonnert Nancovry, hvormed vi gjorde en kort Reise til Milu og tilbage til Penang og atter indtog vor gamle Plads, som vi da igien beholdt, indtil Skonnerten blev solgt i Juni 1848 og vi gik ombord i Corvetten Valkyrien. Efterat Dampskibet var vel fortoiet, vexledes de sædvanlige officielle Visiter og Høfligheder mellem Cheferne; men til disse indskrænkede sig ogsaa den Omgang, vi i hele vor lange Forviisningstid havde med de engelske Orlogsmænd, begrundet simpelthen i vort Skibs Forfatning, den vi for Flagets Skyld søgte at skjule saameget som muligt; dog indløb flere Gange Indbydelser for Chef og Officerer fra Admiralen, især var jeg nogenlunde sikker paa, at hvis „Azincourt" var i Penang, naar jeg senere fra mine Smaareiser til Milu vendte tilbage, blev jeg strax inviteret til Admiralen, hvor Bordsamtalen da udelukkende var om Nicobarøerne og vort Etablissement der, hvorom jeg da blev ubarmhjertigt pumpet; det lod overhovedet til, at saavel Admiralen som den civile Øvrighed i Penang havde Ordre fra Calcutta at holde sig paa det nøiagtigste au courant med vore Foretagender paa Øerne, og i det Øieblik en Ordre var

ankommen hjemmefra til virkelig at tage fat for Alvor paa at anlægge en Colonie, er jeg overbeviist om, vi havde havt stadigt Selskab af engelske Orlogsmænd der for at passe paa os. Residenten i Penang, Hrr. Garling, fik endogsaa engang senere en Skrivelse fra Raadet i Calcutta, hvori det blev ham paalagt hos vor Chef at skaffe Oplysning om Øerne og deres Indbyggere, navnlig med Hensyn til Sørøveri, Overfald paa Handelsskibe ɔc. samt om vore Foretagender og Hensigter der. Det syntes at fremgaae heraf, at Compagniet søgte et Paaskud til at gjøre Danmark dets Høihedsret over Øerne stridig, ved at intet dansk Krigsskib i lang Tid havde været der og at de før omtalte 3 Overfald der vare straffede eller hevnede af engelske Krigsskibe, samt at vi ved Dampskibets forlænOphold i Penang, efter at Danmark havde taget factisk Besiddelse af Øerne, ikke havde Midler til at sikre Handelsskibene der eller havde taget Forholdsregler for at forhindre Sørøveri. Residenten søgte ganske rigtigt, som en Følge af denne Ordre fra Calcutta, i et halvofficielt Brev til Chefen, at skaffe sig den forlangte Underretning, men blev svaret i en ligefrem Tjenesteskrivelse: at Indbyggerne paa Nicobarøerne ikke alene vare af en yderst fredelig Characteer, men desuden savnede alle de nødvendige Midler til at drive Sørøveri, som søgaaende Baade, Vaaben, m. m. og at de omtalte Overfald, navnlig det paa „the pilot", alene vare foraarsagede ved Skibsmandskabets taabelige og fornærmelige Opførsel mod de Indfødte, samt at Officierer vare og fremdeles vilde blive afsendte jevnligen for at inspicere Etablissementet og de andre Øer, hvorved altsaa tilbørlig Underretning om alt, hvad der forefaldt paa Øerne, strax vilde bringes til Penange, — ndvidere, at vor Besætning paa Milu var forsynet saavel med Vaaben og Ammunition som med store og gode Baade og dertil anført af en Mand af Mod og Klogt, saa at den vilde være istand til at modstaae ethvert Forsøg fra de Indfødtes Side, hvis Antal paa de sydlige Øer desuden var saare ringe. Dette Svar, som var fuldkommen officielt og hvori Sagen var fremsat skarpt og tydeligt, og som indeholdt en bestemt Tilbageviisning af al Indblanden saavel fra engelsk som fra Compagniets Side i vore

Foretagender, havde til Følge, at man ikke ostere, ad denne Vei, søgte Oplysninger, men lod os med Fred.

Den første Tid af vort Ophold beskiæftigede de gode Penangfolk sig meget ivrigt med os og vore Affairer, og da vi havde ligget nogle Maaneder i Havnen steg Forundringen til det Høieste; thi vi fortalte dem ikke, at vi, kort efter vor Ankomst, havde holdt Besigtelse over Skroget og fundet Tømmerne aldeles udhulede af hvide Myrer, saa at Skibet fornuftigviis maatte ansees for usødygtigt, og en Reise dermed til Herne, imod S.V.-lige Storme og svær Søgang, om ikke absolut umulig, saa dog livsfarlig for Mandskabet. —

Som en Følge af Besigtelserne og disses Resultater, afskedigedes den 10de Juni 2den Maskinmester og 12 Mand af det indfødte Mandskab, deels Fyrfolk deels Dæks-Lascarer, og den 6te August endvidere 1 Underofficier og 9 Mand, ligeledes Indfødte, saa at Dampskibets Besætning, fra denne Dag, kun bestod af de fra Galathea commanderede Officierer og Folk, 1ste Maskinmester, Hr. Gearing, samt en indfødt Kok, Hovmester og Oppasser. Senere afskedigedes ogsaa Hr. Gearing, og Maskinens Reengiøring og Regnskab paalagdes Baadsmanden.

Sygeligheden blandt Officiererne og Mandskabet vedblev i nogen Tid efter vor Ankomst til Penang; der vare enkelte Dage vi havde indtil 12 Mand paa Sygelisten, hvorfor et Huus eller, som et Landsted der kaldes, en Bungalow, paa Toppen af den 2800 Fod høie Government-Hill, leiedes for en kort Tid og 2 Officierer, 2 Underofficierer og 6 Mand sendtes derop, for at nyde den friske Bjergluft. Vi vare saa afkræftede, at vi, efter at være kiørte giennem det flade Land, omtrent 3 Fjerdingvei til Foden af Bjerget, maatte af Kulier (indfødte Dragere) bæres i Lænestole furrede til Stænger op paa Bjerget; Veiene, som føre derop, ere forøvrigt fortrinlige, og man bestiger ellers altid Bjerget tilhest; kun efter voldsomme Regnskyl eller Storme, ere de undertiden næsten spærrede af Render i Jorden eller af omblæste Træer, men da Gouverneuren og adskillige engelske Familier gierne boe deroppe i den varmeste Tid, ryddes slige Hindringer meget hurtigt afveien;

4—6 Mand bare hver af os, og Toget havde et heelt anseelig Udseende, paa det Øieblik nær, da den ene Stang paa Anførerens Stol knak og han væltede ud paa Hovedet. — Luften deroppe var saa frisk og velgiørende for os, at vi, efter 14 Dages Ophold der, vare fuldkommen restituerede, uagtet ingen af os havde mægtet at gaae 200 Skridt, da vi kom derop. Kulden var det værste Onde, vi havde at udholde, thi Thermometret viste en Temperaturforskiel af 10° Fahrenheit mellem vort Huus og Sletten, og var der Skyer om Toppen af Bjerget, havde vi undertiden kun 13—14° Reaumur; den første Nat var en sand Lidelse, og vi frøs langt mere der i 15° Varme, end hjemme i den koldeste Vinter, men det forstaaer sig, vi havde jo levet i lang Tid under en Temperatur af imellem 24 og 29° Reaumur. Ved Siden af Vaaningshuset laae et lidet Kogehuus, og vi havde den Fordeel, at Mandskabet, der skulde have saamegen Bevægelse som muligt, var nødt til selv at hente Vand et Stykke nede af Bjerget og bære det op; efter nogle faa Dages Forløb gjorde de dette med største Lethed, og vi andre gjorde Excursioner tilhest for at jage, fange Insecter eller samle Planter. Hvad Vegetationen angaaer, da har den jo naturligviis, som Følge af det forskiellige Clima, en ganske anden Character end paa Sletten; Siderne af Bjerget ere tæt bevoxede med Skov, men uden den nicobarske Underskov, og paa Toppen omkring Husene, der vare af Steen og i Schweitzerstiil, med langt fremspringende Tage, vare Smaahaver med Terrasser; vi fandt her Roser og flere andre gamle Venner hjemmefra, men rigtignok i usædvanligt Selskab, thi Nariteterne her vare vort Ukrud, medens vore fineste Nariteter her vare aldeles upaaagtede. Kaffeplantning var begyndt her Aaret iforveien, og efter den Priis Prøverne opnaaede paa London Marked, stod den næsten saa høit som Mokka, ligesom ogsaa Middeltemperaturen af Aaret heroppe er meget lidt forskiellig fra den paa Jabalbjergene i Arabien, hvor Mokkaen hører hjemme. Øen er jo, som bekiendt, Kryderiernes Hjem, og paa Sletten vare mange Muscat- og Nellikeplantager, hvoraf især det første er saa smukt et Træ, at en Spadseretour i

en Muscatplantage var en sand Nydelse; det har en Høide af 10 til 15 Fod, er grønt næsten lige til Jorden, har blankt Løv og er 2 Gange om Aaret tæt besat med smukke gule Frugter af Størrelse som en Reinette. Den gule Skal, der er hvid indentil og indeholder en stor Mængde Garvestof, revner, naar Frugten er moden, og den brune Nød ligger da omgiven af et blodrødt Net, vor Muskatblomme. Sukker og Riis avles paa Sletten, men det første lader til at være af en temmelig ringe Qvalitet, og saavel paa Penang som i den ligeoverfor liggende Provinds Wellesley, have Sukkerplanterne tilsat mange Penge, og deres Plantager vare, da vi forlode Penang, kun i ringe Priis. Ingefær, Peber m. v. trives udmærket godt paa Øen, saavelsom alle de tropiske Frugter. Ananas, af udmærket Størrelse og Smag, kiøbte vi for 1 til 2 ß danske, Stykket. Mango, Rambutan, en lille mørkerød Frugt, af Størrelse og Udseende lig en stor Hyben, og, som den, besat med Torne; den har en melkehvid, slimet og meget sød Kiærne, der atter har en lille Steen i Midten. Mangosteen, er en Frugt af Størrelse som en Muskatfrugt, med en tyk brunrød Skal, der ligeledes er rød indeni, og indeholder meget Garvestof; naar denne aftages, er Frugten indenfor hvid og geleeagtig, og afdeelt som en Melon, almindeligt i 5 til 6 Segmenter med en lille Steen i hvert, den er sød, kold og yderst forfriskende. En Frugt, der paa Grund af dens stimulerende Egenskaber er meget yndet af Chinesere og Malaier, er Doorian; den er rund og saa stor som et Barnehoved og udenpaa tæt besat med tykke Spidser; den lugter, naar den er aabnet, saa afskyeligt, at jeg aldrig vovede at smage paa den. Hvad Penangs Klima angaaer, er det bekiendt som et af de sundeste i Indien, og Folk fra Calcutta og andre Steder komme ofte hertil for change of air, for at aande frisk Søluft eller for at nyde den styrkende Kiølighed paa Bjergene. Det er en deilig Ø og vel værd det smukke Navn, en Digter har givet den, „the gem of the oriental seas". Byen Georgestown ligger, som ovenfor er sagt, paa den nordøstlige Pynt af Øen, har maaskee 14 til 16000 Sjæle, hvoraf omtrent kun 10 eller 15 engelske Fami-

lier udgjøre den europæiske Deel. Resten af Befolkningen udgjøre Chinesere, Malaier, Hinduer og Madrasfolk samt Portugisere. Chineserne her ere hovedsageligen Haandværkere eller Handlende. Hinduerne ere Tyende eller Kulier (Sjouere), og Malaierne i Regelen Søfolk eller Agerdyrkere, dog er dette naturligviis ikke udelukkende Tilfældet. Nærmest omkring Fortet, der har Steenmure og en lille Grav, ligger Europæernes Huse, og langs Stranden paa den østlige Side, Posthuset, Regieringscontoirerne og Kjøbmændenes Pakhuse, Contoirer og Boutiker; den europæiske er saaledes den nordligste Deel af Byen, og udenom denne ligger de Indfødtes Deel med deres Bambushytter og Boutiker, som i alle andre indiske Byer. Mellem Byen og Foden af Bjergene ere Lyststeder, fordetmeste omgivne af Plantager, og langs den nordlige Kyst fra Fortet, en Række isolerede Steder, hvoraf mange ere baade smukke og rummelige.

Naar Gouverneuren opholdt sig i Penang, beboede han sædvanligt det Marinen tilhørende Navyhouse, der er en stor og smuk Bygning ved den nordre Strandbred, eller naar den commanderende Admiral lever iland, det paa Government-Hill liggende Huus ved Siden af vort, men som naturligviis var 3—4 Gange saa stort og elegant, og som har en Signalstang, hvorfra signaleres til Byen, naar Skib er isigte i Søen.

Gouerneurens Embede indbefatter de 3 Etablissementer i Strædet, Singapore, Malacca og Penang, hvoraf for Tiden det første er det største og vigtigste og tilmed i stadig Opkomst, hvorimod Penang, fra en tidligere Glands og Herlighed, er sunket ned til at være ubetydeligt; Malacca er næsten slet intet. Oberst Butterworth var dengang Gouverneur og opholdt sig i Regelen kun 3 Maaneder af Aaret i Penang og de 9 Maaneder i Singapore. I hans Huus vare vi altid velkomne, og han behandlede os bestandig med stor Velvillie og Forekommenhed, ogsaa til Residenten Mr. Garling vare vi ofte indbudte og han viste os ligeledes det største Venskab og Forekommenhed fra først til sidst saavelsom en sand Interesse for alt, hvad der angik os og vort Foretagende; det er med

en meget levende og behagelig Følelse jeg mindes vort Ophold paa Bjerget i de omtalte 14 Dage, især Aftenerne, naar vi enten stode i de Vinduer, der vendte mod Vest og saae Solen gaae ned bag den umaadelige Havflade for vore Fødder, eller sadde udenfor Døren under det fremspringende Tag, der dannede en Verandah, og betragtede det flade rige Land med Byen under os, Strædet med de engelske Krigsskibe og Øveda Kysten, Provindsen Wellesley og i Baggrunden nogle Bjerge, hvoraf det høieste var en mægtig 8000 Fod høi Kegle. Doctor van Theylingen, der havde opholdt sig en Tidlang hos en Slægtning paa Java, fortalte os Historier om Tigerjagter og Livet i Naturen der, eller Samtalen faldt paa Hjemmet, og lidt efter lidt gik istaa, indtil vi alle taug og faldt i Tanker om vort Hjem og Gisninger om hvorlunde det vel stod til der; en saa uhyre Stilhed herskede i Naturen om os, at man, naar man kom til at tænke paa den, næsten frygtede for at røre et Lem, for at ikke Støien deraf skulde fremkalde noget Stort og Rædsomt. De vare deilige disse Aftener, naar den dybe Stilhed i Naturen gjorde Følelsen af Savn og Længsel saa levende og dog saa blid. Det er godt undertiden at længes; thi Længsel og Savn gjøre Fremtiden saa lys og den giver Øieblikket noget af sit eget lyse Haab tilbage.

Om Etablissementernes statistiske Forhold har jeg rigtignok læst, men glemt Detaillerne igien, kun veed jeg, at det er Sincapore, der alene giver Regieringen Overskud; Penang og Malacca behøve begge betydelige Tilskud for at existere; for Penangs Vedkommende var det dengang omtrent 180,000 Rp. aarligt. Indbyggerne med deres Sæder og Skikke ere bedre beskrevne andetsteds, og jeg skal kun bemærke, at, paa Livlighed i Handel og Folkemængde nær, er Penang et reflecteret Billede af Sincapore; det er det nordligste Sted i Indien, hvorhen Chineserne ere komne i større Antal, og have bragt deres Vindskibelighed og Snuhed til Markedet; de ere, som tidligere anført, fordetmeste Kiøbmænd eller Haandværkere, som Snedkere, Tømmermænd, Skrædere. Af de chinesiske Kiøbmænd i Penang ere mange meget rige, men dette kiendes kun paa at Grøstøiet i deres Klæder er finere end sædvanligt, og at Reglen paa

deres lille Finger er 1 à 1½ Tomme lang. Den Dannelse, vi bemærkede hos Chineserne, bestod hovedsageligen i en god, sund Dommekraft, en høi Grad af Snuhed i Handel og Vandel og et temmeligt almindeligt Sprogtalent, idet de med stor Lethed tilegnede sig det malayiske og endeel af det engelske Sprog, det sidste rigtignok med decideret chinesisk Accent, men det var dog forstaaeligt; Haandværkerne ere flittige og efterligne, med stor Lethed, Alt hvad de see af europæisk Arbeide. Chineserne ere feige og tilsidesætte næsten alle Hensyn til egen Værdighed og Ære for Fordelens Skyld; men ihvorvel dette kan siges at være Tilfældet i næsten alle Henseender, saavel hvad dem som Hinduerne angaaer, er der dog visse Fornærmelser de paa ingen Maade taale. Det er især hos Chineserne Pidsken og hos Hinduerne Haaret, der synes at være dem helligt. Der var saaledes en Sukkerplanter i Province Wellesley, der maatte betale en overordentlig stor Bøde, fordi han i Vrede havde skaaret Haarpidsken af en af sine Arbeidsfolk, og Gouverneuren maatte engang med en temmelig stor Pengeopoffrelse kiøbe sig fri for at blive indstevnet for Domstolen, fordi han i Spøg havde taget en Sax og klippet noget af Nakkehaaret paa en meget smuk Hindutjener, han holdt meget af. Jeg selv begik af Uvidenhed en stor Feil af denne Natur, idet jeg en Dag tog en chinesisk Skræder, der havde ødelagt et Klædningsstykke, i Pidsken og svingede ham rundt til han faldt; han reiste sig, tog uden at sige et Ord sin Bylt og gik over Falderebet for strax at gaae paa Kammeret; men jeg var heldig nok til, itide at blive gjort opmærksom paa Fornærmelsen og slap med en Undskyldning og med at Frakken blev som den var. Man kan, idet Hele taget, ikke noksom prise den kloge Politik af Englænderne, der bestandig for Domstolene søge at holde stor Hævd over, at de Indfødtes Religionsskikke og nedarvede Ideer i slig Retning ikke trædes under Fødder af Europæerne; det er et kraftigt Baand mellem Regiering og Undersaatter, at disse have fuldkommen Tillid til Domstolenes Retfærdighed.

Af de indfødte Folkefærd, man træffer paa ved Etablissementerne

i Malaccastrædet, ere udentvivl Malaierne den stolteste og meest uafhængige Race, men langtfra saa klogtige og udviklede som Chineserne; man bemærker Forskiellen tydeligst i Handel med dem: de byde deres Varer tilfals til en vis Priis, og vil man ikke betale den, pakker Malaien sine Sager sammen og gaaer sin Vei, hvorimod Chineseren slaaer af til det Halve og endda snyder sin Kunde dygtigt. Malaierne ere de bedste Søfolk i hine Egne, naturligviis langtfra saa haardføre som Europæerne og kunne navnlig ikke taale Regn og den Kulde denne medbringer; men Dristighed og practisk Greb mangler dem ingenlunde, og jeg har dog seet en malayisk Besætning holde ud i 6 Dages rygende Storm med stadig Regn og Slud; men saa vare de jo rigtignok ogsaa matte og gave Kiøb. De Søerøvere, som endnu stadigen blive tagne af engelske Orlogsmænd og Dampere i det ostindiske Archipelagus, ere udelukkende Malaier fra Solo Øerne, og de slaaes fortvivlet, inden de give sig. Især ere Illanon-Piraterne*) tapre og dristige Røvere paa Søen, og hvor intet Dampskib har været med, er der ikke faa Tilfælde, hvor Orlogsmændene have maattet lade dem gaae i Fred; de have lange og svære Baade, som baade roe og seile udmærket, ere bemandede med 60 til 80 Mand og monterede med lange gammeldags Kanoner af Metal, sædvanligt spanske, som staae i Gafler til at dreie rundt; jeg har i Compagniets Orlogsdampbaad Nemesis seet Kanoner, som den netop havde taget fra Sørøvere ved Borneo, de vare 4- eller 6pdige og mere end 7 Fod lange, af Metal, med mange gammeldags Zirater.

(Fortsættes.)

*) Cfr. d. Tdskr. 3die Bind Pag. 271.

Om Havets Strømninger m. m.

(Af Capitain C. Irminger.)

Havets Strømninger, der med Rette kunne kaldes Jordklodens Pulsaarer, idet de ved at gjennemløbe de forskiellige Zoner, opvarme de kolde Regioner og afkiøle de tropiske Egne, har man hidtil, i Forhold til den udbredte Skibsfart paa alle Have, i Almindelighed ikke skiænket den ønskelige Opmærksomhed.

Selve Strømningerne i Havets Overflade, endskiøndt nogenlunde satte i System, ere, i det Hele taget, dog kun ufuldkommen undersøgte; om Strømningerne i Oceanets Dyb, er man saa godt som aldeles uvidende.

Da man imidlertid veed, at Strømningerne i Dybet ofte løbe i ganske forskiellige Retninger af Strømningerne i Overfladen, hvorom man ofte har overbeviist sig ved at see dybtstikkende Isbjerge bevæge sig med ikke ubetydelig Hastighed baade imod Vinden og mod den i Overfladen løbende Strøm, og det maa antages at Strømningerne i Dybet have deres regelmæssige Kredsløb gjennem de forskiellige Zoner, ligesaavel som Strømningerne i Overfladen, og gjensidigen ere afhængige af hinanden: vilde det være ønskeligt, om man søgte at faae mere Kundskab om de dybtløbende, submarinske, Strømninger. I Besiddelse af Midler til at skaffe sig Kundskab om disse Strømningers Retning, Temperatur m m., ville de sikkert uden Vanskelighed kunne sættes i System, idet de maae antages at være langt mere constante, end Strømningerne i Overfladen, der saa hyppigt ere underkastede Uregelmæssighed paa Grund af ydre Paavirkning af Vindene, af Ebbe og Flod, Isens Smeltning paa høiere Brede, store Floders Udløb, Orkaner og Storme, (der bevirke Vandets Opstuvning paa enkelte Steder, og ved indtrædende roligt Veir igien bringe Vandmassen i Ligevægt), af forskiellige Lufttryk m. m.

I Annales de Chimie et de Physique for 1845, findes Beskrivelsen af et Instrument, opfunden af Herr Aimé, hvorved man, under visse Omstændigheder, er i Stand til at finde Strømmens Retning i Dybet, og idet jeg henleder Opmærksomheden paa dette Instrument, vedføier jeg dets Beskrivelse.

Det er af Kobber og bestaaer af en cylindrisk Kasse B B (see Fig. 1). I dens øverste Flade er anbragt et Rør F, igiennem hvilket der gaaer en lille Stang som Glider, Fig. 3, paa hvis øverste Ende er en Plade T t, og paa den nederste Ende en Ring D, hvorpaa er anbragt 32 Tænder.

I Midten af den nederste Flade i Kassen B er en opretstaaende Naal, som opbærer en Compasnaal A A paa Midten.

Naar D er nedtrykket (Fig. 2), bliver Compasnaalen fastholdt imellem Tænderne paa Ringen D, og Compasnaalens Vandring standset, hvorimod den igien har fri Vandring, naar Ringen D lettes saa meget, at Tænderne slippe Naalen.

Under Kassen B er anbragt et Blylod L'. Desuden er der fastloddet en Piil med en Vinge V, der vil følge Strømmens Retning.

I Pladen T t er et Hul, hvorigiennem der vises en smækker Lodline, hvormed Instrumentet nedfires og Linen fastgiøres i Røret F.

Naar Instrumentet skal bruges, sættes Compasnaalen paa sin Plads og Kassen B fyldes med Vand; Laaget N lukkes; man løfter den med Tænder besatte Ring, ved at trække i Pladen T, som nu bliver staaende i denne Stilling (Fig. 1). Stiveren t a gaaer igiennem en lille Ring a, der er saaledes afpasset, at Pladen T ikke uden ved et Stød fra oven kan falde ned, som Fig. 2 udviser.

Man nedfirer derefter Instrumentet til hvilkensomhelst Dybde i Havet, og naar det har været i Dybet saalænge, at man kan antage, at Compasnaalen og Instrumentet ere komne i Ro, lader man et Blylod L 2, som man har beholdt paa Dækket, og hvori et rundt Hul igiennem hvilket Lodlinen er viist, løbe ned ad Linen.

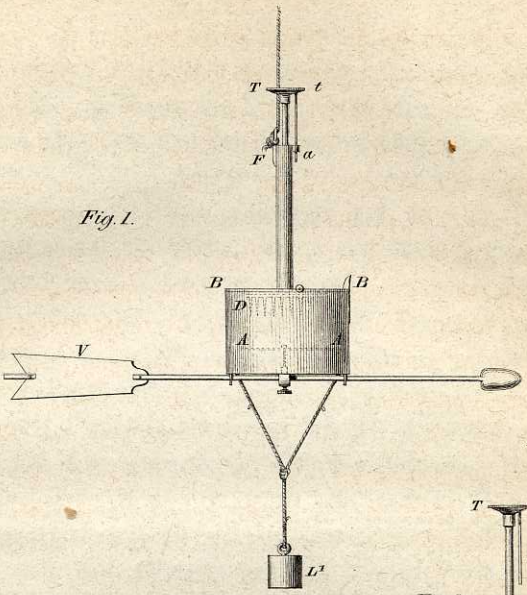


Fig. 1.

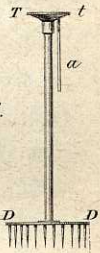
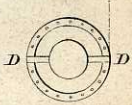


Fig. 3.



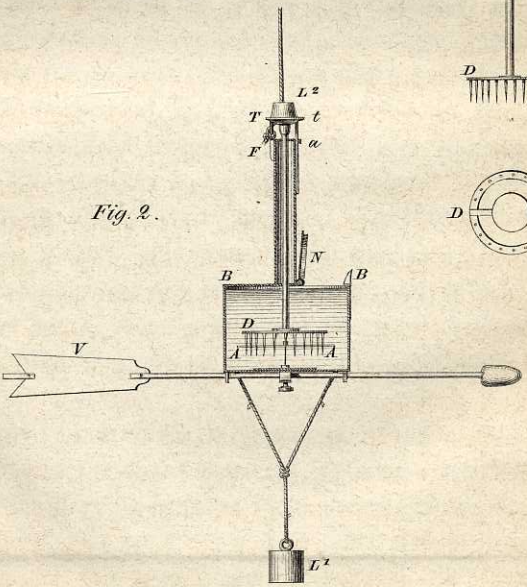


Fig. 2.

Ved Loddets Fald paa Pladen T overvindes Frictionen, som holdt Glideren oppe, og Ringen med Tænderne D falder ned over Compasnaalen A A og fastholder den saaledes, at dens Bevægelse er standset.

Naar Instrumentet er ophalet, undersøger man, hvor stor en Vinkel Pilen giør med Compasnaalen, som jo viser Nord og Syd, og Pilen angiver saaledes Strømmens Retning.

Afstanden imellem hver af de 32 Tænder paa Ringen D er = 11° 15′, og den største Feil, der kan indløbe ved Observationen, er ½ Streg eller 5 à 6°.

Dersom denne Opfindelse bliver mere bekiendt og benyttet af de Søfarende, som have Interesse for Havets Strømninger, vil udentvivl en Deel af det Mørke, der endnu hviler over vor Viden i denne Retning, opklares.

Da jeg i 1847 med Orlogsbriggen Ørnen afgik herfra til Guinea og Vestindien, havde jeg, ved velvillig Imødekommen af afdøde Conferentsraad Ørsted og Hr. Etatsraad Forchhammer, medtaget et saadant Instrument, der var bleven forfærdiget af Hr. Instrumentmager Nissen i Kiøbenhavn. Ved Observationer, som dermed foretoges paa Reisen, viste det sig særdeles egnet til practisk Brug, idet Mechanismen er meget simpel, og det derhos uden Vanskelighed kan forfærdiges af enhver dygtig Instrumentmager.

Den cylindriske Kasse af det Instrument, jeg benyttede paa Reisen, havde en Diameter af 6 Tommer, og efter flere Forsøg fandt jeg, at naar Blyloddet, som løb ned ad Linen, veiede 2 Pund, var dets Anslag paa T fuldkommen tilstrækkeligt til at overvinde Frictionen og bringe Tænderne ned for at standse Compasnaalens Bevægelse.

Vægten under Instrumentet var som oftest et 18pdigt Lod.

For at giøre Observationer med dette Instrument udfordres der, at Skibet ikke synderlig forandrer Plads medens Instrumentet er nedfiret i Dybet. Er det for dybt til at ankre, maa det være Havblik med saa godt som ingen Strøm i Overfladen; thi dersom Skibet driver under Observationen, vil den Line, hvorved Instru-

mentet er nedfiret, ikke vise lodret, og Observationen taber sin Paalideligbed.

Endskiøndt Skibet ikke var forsynet med saa lange Liner, som vare nødvendige til meget betydelige Dybder, skal jeg dog her anføre nogle af mine Jagttagelser under de kun meget sjeldne Havblik paa de Steder hvor jeg ønskede at undersøge Strømmens Retning i Dybet.

Den 14de September 1847. Havblik, i Sigte af Madera paa 31° 58′ N. Br. og 17° 12′ V. f. Greenwich.

„Strømretnings-Angiveren"*), som jeg vil kalde dette Instrument, nedfiredes til en Dybde af 1930 Fod. Ved Instrumentet fastgjordes en Thermometrograph anbragt i en solid Metal-Cylinder, hvorpaa et tykt Laag af Metal blev paaskruet, for at sikkre Thermometrographen mod Vandets stærke Tryk i Dybet.

Da man i Almindelighed her i Landet regner Temperaturen efter den réaumurske Scala, ere de efterfølgende Temperatur-Angivelser beregnede efter Réaumur.

I ovenanførte Dybde angav Instrumentet, at Strømmens Retning var retvisende V. S. V. hen. I Overfladen sporedes ifølge skarpe Observationer saa godt som ingen Strøm, thi fra Kl. 7 Formiddag til Kl. $5\frac{1}{4}$ Eftermiddag var Skibets Stedforandring neppe 2′ østerefter. Linen, hvormed Instrumentet var nedfiret, viste aldeles lodret.

Luftens Temperatur i Skygge paa Dækket var 19°.6,
Vandets Temperatur i Overfladen . . . . 20°.
— — i 1930 Fods Dybde . 8°.8.

I Almindelighed er Strømsætningen paa dette Sted i Overfladen østerefter imod den afrikanske Kyst. I Dybet viste Strømretnings-Angiveren, at Vandmassen bevægede sig retvisende V. S. V. hen.

*) Aimé's: instrument propre à mésurer la direction des courants sous-marine.

Jeg overlader Kyndigere at bedømme, om der ikke kunde være Sandsynlighed for at antage, at den mægtige Strømning fra Davisstrædet, som saa ofte fører uhyre Masser af Isbjerge forbi Ny-Foundland og ned til de lavere Breder i Atlanterhavet og hen i Golfstrømmen, muligen fortsatte sit Løb i S. O.-lig Retning, ved at gaae under den fra den mexicanske Havbugt meget opvarmede og derfor specifisk lettere Golfstrøm, og vedblivende sit Løb i Dybet, omsider, ved at nærme sig Syd-Europa og Nord-Afrika, tog en mere sydlig og derefter vestligere Bøining i de Egne, hvor Observationen blev tagen.

Fremtidige Jagttagelser ved Strømningerne i Dybet ville oplyse, om denne Formodning viser sig at være rigtig eller ikke.

Den 17de Marts 1849. Havblik, 25° 4′ N. Br. 65° 41′ V. f. Grw. Nedfirede Strømretnings-Angiveren tilligemed Thermometrographen til 2934 Fods Dybde. Nedfiringen medtog 15′ og Ophalingen $16\frac{1}{2}$′.

Paa denne Dybde viste Instrumentet, at Strømmen løb retvisende N. V. hen.

Luftens Temperatur i Skygge paa Dækket . . 20°.8,
— i Vandets Overflade . . 19°.75,
— i 2934 Fods Dybde . . 6°.2.

For at forvisse mig om Instrumenternes Paalideligbed, lod jeg dem strax efter fire ned igien til samme Dybde, og saavel Strømretningen som Temperaturen fandtes aldeles overensstemmende med den foregaaende Observation.

Ved disse Observationer lod jeg altid Instrumentet forblive i Dybet i længere Tid, for at kunne være forvisset om, at Compasnaalens Vandring, som under Nedfiringen udentvivl er betydelig, var ophørt, forinden jeg lod det om Linen vandrende Blylod løbe ned.

Lignende Jagttagelser paa forskiellige Steder og Dybder, vil give os nøiere Kundskab om de dybtløbende Strømninger, og skiøndt for Øieblikket kun Strømningerne i Havets Overflade have

practisk Nytte for Sømanden, forekommer det mig dog ikke usandsynligt, at hyppige Jagttagelser af de submarinske Strømningers Løb og Temperatur, med Tiden ogsaa kunne føre til practisk Nytte, idet de muligen kunne lære os at kiende Veiene og Aarsagerne til Hvaldyrenes og flere Fiskearters Vandringer*), der udentvivl staae i nøie Forbindelse med Strømningerne, fordi disse medbringe Føde, som Havdyrene instinctmæssig opsøge saavel i Dybet som i Overfladen.

Naar kun Interessen for saadanne Jagttagelser bliver mere almindelig, er der alt gjort et betydeligt Skridt fremad. I stille Veir ere saadanne Jagttagelser en Adspredelse ombord, og paa Orlogsmænd, hvor det ikke mangler paa Folk til Apparatets Ophaling m. v., udføres de med Lethed.

I det Foregaaende har jeg yttret, at Strømningerne i Overfladen, paa Grund af ydre Paavirkning, ere udsatte for Afvigelser i deres sædvanlige Løb, og da jeg oftere har fundet, at mine Jagttagelser have været meget afvigende fra hvad der staaer anført i Beskrivelserne over Strømmene, vedføier jeg en Tabel over Strømsætningen paa en Reise i 1847, fra Guinea til Vestindien, til Beviis paa, hvilken Uregelmæssighed ellers bestemt betegnede Strømninger kan være underkastede.

Jeg bemærker, at Skibet var forsynet med fortrinlige Chronometre. Vi havde daglig særdeles paalidelige Længde- og Brede-

*) Min ærede Ven, Professor Eschricht, havde anmodet mig om, da jeg afseilede herfra med Orlogsbriggen Ørnen, at lægge Mærke til, hvilken Retning de Hvaldyr toge, vi paa Reisen fik at see. Jeg lod derfor indføre i Skibets Journal, naar Hvaldyr vare sigte og hvilken Direction de søgte. Endskiøndt man paa slige Reiser jevnligen seer Hvaldyr, var det mig dog paafaldende, fra den 21de til den 27de September, imellem 15° og 11° N. Br. og 19° og 21° V. f. Gr., hyppig at see Flokke af Hvaldyr, undertiden flere Hundrede samlede, altid med stærk Fart at søge imellem N. og N. O., dog oftest N. N. O. hen. Paa ovenanførte Strog var Vandet i Overfladen mellem $22\frac{1}{2}$° og $23\frac{3}{4}$°, hvilket er omtrent 2° høiere end den almindelige Ocean-Temperatur paa denne Brede.

ad Pag. 120.

Orlogsbriggen Ørnen's Seilads fra Guinea til Vestindien i October og November 1847.

Datum. Middag.	Luftens Temperatur. Medium af Observationerne.	Luftens Temperatur. Største Forskiel i 24 Timer.	Havets Temperatur i Overfladen. Medium af Observationerne.	Havets Temperatur i Overfladen. Største Forskiel i 24 Timer.	Barometrets Stand.	Observerede Brede.	Observerede Længde fra Grw.	Vindens Retning.	Styrke.	Strømsætning i 24 Timer. retvisende.	Strømsætning i 24 Timer. Distance.	Anmærkninger.
27. October	20¼° +R.	1¾°	20¼° +R.	¼°	28.¾	Christiansborgs Rhed.		S.V.	3			Gik under Seil fra Christiansborgs Rhed.
28. —	19¾	¾	20¼	½	28.1	4° 29′ NBr.	0° 4′ V.	Vest.	2	N.O.	7′	
29. —	21¼	2¼	20½	½	28.½	3 47 „	0 13 Øst.	S.V.t.V.	2	N.O.t.O.½O.	16	
30. —	20½	¾	21	0	28.½	3 17 „	0 30 —	V.S.V.	1	N.O.½O.	9	
31. —	21¼	1½	21½	¾	28.¼	2 31 „	1 0 —	S.V.	2	O.¾N.	8	
1. Novbr.	20¾	1½	21¼	½	28.½	2 30 „	0 39 —	S.V.t.S.	2	N.V.½N.	9	
2. —	20½	1	21	¼	28.1	1 27 „	0 45 —	S.V.	3	Nord.	8	
3. —	20½	1½	21	0	28.½	0 52¾ „	0 26 —	S.V.t.S.	2	N.N.V.½V.	7	
4. —	20	1	20¾	½	28.¾	0 18 „	2 40 V.	S.S.V.	3	N.N.O.	6	
5. —	19¾	¼	19¾	½	28.1½	0 2 „	5 5 —	S.S.V.	3	N.½V.	12	
6. —	19¼	1½	19¼	½	28.1¾	0 22¾ SBr.	7 40 –	S.t.V.	3	N.N.V.½V.	13	
7. —	19½	½	19¼	¾	28.2	0 49 „	10 53 —	Syd.	4	N.O.½O.	24	
8. —	19¼	¼	19¾	1	28.1½	1 11 „	14 11 —	S.t.O.	4	O.¼N.	18	
9. —	19¾	1½	20	¾	28.1½	0 3 NBr.	16 50 —	S.O.t.S.	3	N.O.t.O.¼O.	7	
10. —	20¼	1½	20¼	½	28.¾	0 43 „	19 41 —	S.O.	3	N.N.V.	15	
11. —	19¾	1½	20¾	½	28.1½	1 0 „	23 3 —	S.O.	3	N.½V.	17	
12. —	20⅔	1	21	¾	28.1	1 57 „	26 30 —	S.O.t.O.	4	N.V.¼V.	22	
13. —	21	1½	21¾	¾	28.½	3 46 „	28 53 —	O.S.O. og S.V.	3	N.t.O.¼O.	4	
14. —	21¼	2	22	¼	28.	5 8 „	30 28 —	Øst.	2	N.V.t.N.	4	
15. —	21	1¼	22	¼	28.	6 15 „	31 7 —	S.S.O. og N.N.O.	Byget	O.t.N.	4	
16. —	21	1	21¾	1	27.11½	7 1 „	31 12 —	Østlig, Tordenbyger.	ustadigt	O.½N.	23	
17. —	20¾	1½	21¾	¾	28.1	8 57 „	32 52 —	Østlig.	do.	S.O.¼O.	13½	
18. —	19¾	1¼	21½	¾	28.½	10 47 „	35 0 —	N.O.	4	0	0	
19. —	20½	1	21½	½	28.½	11 53 „	37 53 —	O.N.O.	4	S.O.	7	
20. —	20¼	¾	21¼	¼	28.1	12 51 „	41 25 —	O.N.O.	4	N.½V.	10	
21. —	20½	¾	21¾	¼	28.1½	13 46 „	44 36 –	Øst.	4	N.O.	1½	
22. —	20¼	1½	21½	¼	28.1½	14 23 „	47 45 —	O.N.O.	2 à 5	Nord.	1	
23. —	20⅓	1	21¾	¼	28.1½	15 4 „	51 15½ —	Øst.	5	N.V.¼N.	14	
24. —	20¼	½	21¾	0	28.1½	15 48 „	54 57 —	O.t.N.	6	Nord.	10	
25. —	20½	¾	21¾	0	28.1½	15 57 „	58 10 —	Øst.	5	N.O.t.O.	15	
26. —	21	¾	22	¼	28.2	16 44 „	61 2 —	Øst.	4	O.¼S.	16	Pointe Antique paa Guadaloupe i Sigte i S. ¼ S.

Dette giver en Strømsætning, fra den 5te incl. indtil Guadaloupe var i Sigte, 144 Ovartmiil retv. N. 30° O. hen, eller efter Medium 6.55 Ovartmiil pr. Etmaal.

Observationer, Bestikket holdtes med megen Omhyggelighed, og Resultatet af Strømsætningen er beregnet ved Forskiellen mellem Skibets observerede og gissede Plads.

Det sees af Tabellen, at Strømsætningen i Guinea-Strømmen, fra den 27de til den 31te October, til hvilken Tid man maatte antage at være sluppen ud af den,*) da den østlige Sætning ophørte, efter Medium havde givet 9.7 Qvartmiil retv. N. 60° O. hen i 24 Timer, hvilket er betydelig ringere end den paa dette Strøg anføres at sætte efter Beskrivelserne, nemlig fra 15 til 30 Qvartmiil østerefter i Etmaalet.**)

Under en Opkrydsning ved Guineakysten, fra Qvitta til Accra, en Distance af 21 danske Miil, som Skibet, med en frisk Brise af V. S. V., hvilket er meget nær stik Modvind, krydsede op fra den 14de October Middag Kl. 12, til næste Dags Aften Kl. 10, viste det sig endog, at vi ikke alene ingen Strøm havde havt imod, men, tvertimod den almindelige Regel, i disse 34 Timer vare blevne forsatte 6 Qvartmiil vestefter.

Denne Forsætning Vest efter paa denne Aarstid er udentvivl meget sjelden; men det er ikke usandsynligt, da Krydsningen fandt Sted i Nærheden af Landet, at der her, ligesom næsten overalt ved Kanterne af betydelige Strømninger, hist og her var et Idvande, hvilket jeg dog ved at ligge til Ankers paa forskiellige Steder ved Guinea-Kysten, ellers aldrig har bemærket.

Tabellen viser, at Strømsætningen den 5te Novbr. blev noget vestlig. Skibet var nu paa den Plads, hvor man kunde vente at faae stadig Gavn af Ægvatorial-Strømningen paa Seiladsen Vest efter, og da denne Strømning kommer fra sydlige og koldere Egne,

---

*) I Investigation on the currents of the Atlantic Ocean of James Rennell, det hidtil fortrinligste Værk over Strømmene, anføres, at Guinea-Strømmen er 60 Leagues bred. Dette svarer fuldkommen med Tabellen, da Skibets Plads, om Middagen den 31te October, var meget nær 3° Syd for Guinea-Kysten.

**) Memoir of the Atlantic Ocean, by Purdy.

tvivlede jeg ikke om at være kommen i den, da Havets Temperatur tillige var sunken til $19\frac{3}{4}$°, men, aldeles afvigende fra Beskrivelserne, traf jeg, de nærmest derpaa følgende Dage, østlig, istedetfor vestlig Sætning.

Rennell anfører, blandt Anomalier som kan finde Sted i den store Æquatorial-Strømning, at Sir James Yeo paa sin Reise fra Guinea til Vestindien, fra Greenwich Meridian til 15° V. L. og imellem Æquator og $1\frac{1}{2}$° Syd Brede, ikke fandt nogen Strøm i August 1816, endskiøndt 4 andre Skibe paa samme Strøg og i samme Maaned havde en vestlig Sætning af 22 til 63 Qvartmiil i Etmaalet.

Tabellen udviser, at jeg den 6te, 7de og 8de November, paa det anførte Strøg, havde en endnu mere fra det Almindelige afvigende Strømsætning end Sir James Yeo, idet Strømmen i de 3 Etmaal satte 41 Qvartmiil retv. N. 48° O. hen, altsaa, efter Medium, en daglig N. O.-lig Sætning af 13.7 Qvartmiil, hvor den ellers, saa godt som ufravigelig, sætter betydelig Vest efter.

Denne mærkelige Strømsætning paa dette Sted, kan jeg ikke forklare mig paa anden Maade, end ved at Æquatorial-Strømningen af en eller anden Aarsag, muligen det paa denne Aarstid er almindeligt, hvorom Beskrivelserne dog Intet berette, er bleven forrykket noget sydligere i sit Løb end sædvanligt, og at vi have været i Idvandet paa dens nordlige Grændse; thi Havets Temperatur beviste nokſom, at vi vare i en kioligere Vandmasse, som her maatte komme fra mindre opvarmede sydligere Egne.

Den øvrige Deel af Veien over Atlanterhavet søgtes altid hvor Beskrivelser og Kort angave den for Reisen gunstigste Vind og Strømsætning, og dog havde jeg, imod Forventning, ingen Gavn af Strømmen; thi fra den 5te November, da jeg formodede at være kommen i Æquatorial Strømningen, og til d. 26de November, da vi kom under Guadaloupe, i hvilken Tid Skibet havde giennemløbet omtrent 3,500 Qv.-Miil, havde Strømmen forsat os i det Hele 144 Qv. Miil retv. N. 30° O. hen, og endskiøndt denne Sætning

af Strømmen, i Forhold til den tilbagelagte Vei, ikke kan ansees for at være betydelig, er den dog ikke destomindre ualmindelig, da man paa denne Vei i Almindelighed bliver begunstiget af betydelig Strømsætning Vest efter.

For om muligt at udfinde Aarsagen til denne fra det Almindelige afvigende Strømsætning, burde man sammenligne Journalerne fra Skibe, der samtidigen have passeret Atlanterhavet, men da jeg savner disse Oplysninger, har jeg kun anført Facta; dog undlader jeg ikke at bemærke, at det vel er muligt, at vedholdende S. V.-lige Storme i den sydlige Deel af Vest-Passaten, kunne have indvirket noget paa Strømningen i Øst-Passaten længere Syd paa. Ja selv i Øst-Passaten er det ikke sjeldent at træffe paa uroligt Veir med vestlig Vind, og ved at giennemsee en af mine ældre Journaler, finder jeg, at vi med Skibet Henriette Louise, paa en Reise til Vestindien i Øst-Passaten, fra d. 9de Januar 1827 paa 23° N. Br. og 42° V. fra Grw. indtil d. 17de Januar paa 20° N. Br. og 44° V. Lgd., altsaa i hele 8 Dage, bestandig havde Vinden mellem S. S. V. og V.N.V., ofte med en 2-rebet Mersseils-Kuling. Saadanne Afvigelser fra det Almindelige, som muligen kunne have fundet Sted ikke langt fra Skibets Plads, maae naturligviis indvirke meget forstyrrende paa Strømmens ellers sædvanlige Retning.

Med Hensyn til Strømningerne i den nordlige Deel af Atlanterhavet er man endnu mindre bekiendt.

Aarsagen hertil maa vel søges deri, at denne Deel af Havet, deels er mindre befaret, og deels at hyppige Storme, snart fra en, snart fra en anden Kant, virke forstyrrende paa Strømningerne; desuden er det i dette Farvand, paa Grund af Taage og tyk Luft, ofte umuligt at faae de nødvendige Observationer for at kunne sammenligne den observerede og gissede Plads, hvorfor det bliver vanskeligere her, end paa lavere Breder, at komme til noget paalideligt Resultat. Dog veed man af flere Kiendsgierninger, at en Strømning, fra sydligere Brede, fortsætter sit Løb giennem Atlanterhavet imellem Island og Shetland, til Jishavet.

For nøiere at undersøge denne Strømning har jeg gjennemgaaet Journalerne, som ere holdte ombord i flere af vore Orlogsmænd, der have anløbet Island i den senere Tid, navnlig i Dronning Maria 1834, Najaden 1834, Mercurius 1845, St. Croix 1846, St. Thomas 1847, Diana 1850, Saga 1851 o. Fl., og deels ved egne Observationer, deels ved velvillig Imødekommen fra flere Venner, er jeg i Besiddelse af Temperatur-Optegnelser over denne Deel af Havet.

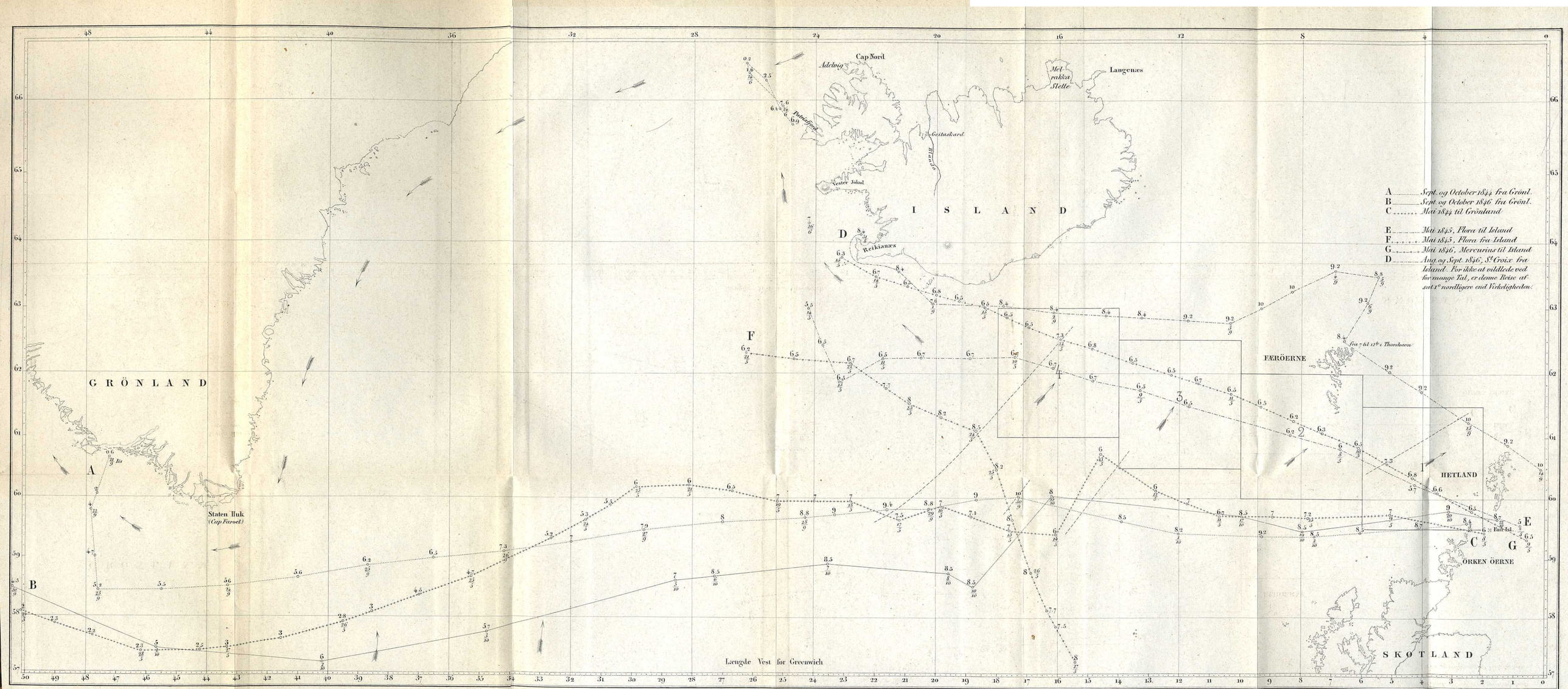
For at lette Oversigten, har jeg antegnet nogle af disse Jagttagelser paa medfølgende Skitze. Jeg har ikke antegnet flere, for ikke at gjøre Oversigten vildledende.

Optegnelserne for Reiserne til Grønland ere blevne mig meddeelte af Capitain Holbøll og Lieutenant Ulrich.

Ovennævnte Orlogsmænd have, imellem April og September, til forskjellige Tider været i 87 Etmaal imellem Fairhill's Meridian og 18° V. f. Grw. og 58½° og 66° N. Br. Paa dette Strøg har jeg ofte fundet Strømmen meget uregelmæssig, snart den ene snart den anden Vei hen, men dog har et Medium af disse 87 Etmaal givet en Strømsætning af 2.4 Qv.-Miil daglig retvisende N. 52° O. hen.

Fra 18° V. f. Grw. (omtrentlig Længde af Islands Syd-Huk) og imellem 62° N. Br. og Syd Kysten af Island, til henad Cap Reikianæs, har Medium af 32 Etmaal givet en Strømsætning af 1.91 Qv.-Miil daglig, retv. N. 33° V. hen.

For at undersøge, om Strømningen paa hele Strækningen imellem Fairhill og Island løber med lige Hastighed, har jeg, som Skitzen viser, overspændt dette Farvand med 4 Firkanter, og Resultatet heraf er følgende:


GRÖNLAND
ISLAND
FÆRÖERNE
HETLAND
ÖRKEN ÖERNE
SKOTLAND
Cap Nord
Adelvig
Langenæs
Melrakka Slette
Patrixfjord
Geitaskard
Blaavik
Vester Jokul
Reikianæs
Staten Huk
(Cap Farvel)
Fra 7 til 12te Thordsaun
Fair-Isl.
Længde Vest for Greenwich
A ..... Sept. og October 1844 fra Grönl.
B ..... Sept. og October 1846 fra Grönl.
C ..... Mai 1844 til Grönland
E ..... Mai 1845, Flora til Island
F ..... Mai 1845, Flora fra Island
G ..... Mai 1846, Mercurius til Island
D ..... Aug og Sept. 1846, St Croix fra Island. For ikke at vildlede ved for mange Tal, er denne Reise at sat 1° nordligere end Virkeligheden.

I Firkant 1, imellem $59\frac{1}{2}^{\circ}$ og $61\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Br. og — 2° — 6° Vest for Greenwich, } gav Medium af 17 Etmaal en Sætning af 4.7 Qvartmiil daglig retv. N. 72° O. hen.

I — 2, imellem 60° og 62° N. Br. og — 6 — 10 Vest for Greenwich, } — — 11 Etmaal 2.5 Qvartmiil daglig retv. N. 60° O. hen.

I — 3, imellem $60\frac{1}{2}^{\circ}$ og $62\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Br. og — 10 — 14 Vest for Greenwich, } — — 18 Etmaal 0.8 Qvartmiil daglig retv. N. 32° O. hen, og

I — 4, imellem 61° og 63° N. Br. og — 14 — 18 Vest for Greenwich, } — — 25 Etmaal 3.1 Qvartmiil daglig retvi. N. 47° O. hen.

Imellem Fairhill og Grønland tillod Veirliget ikke, at der toges mange Observationer og navnlig kun faa Længdebestemmelser, hvorfor Strømsætningen ikke kunde beregnes med den ønskelige Nøiagtighed, dog viste det sig, at der i April Maaned, imellem 32° og 39° V. f. Grw. og 57° og 58° N. Br., ved at beregne Forskiellen mellem observerede og gissede Brede, efter Medium af 13 Etmaal, var en Sætning af 3,2 Ov.-Miil daglig N. efter og i September, imellem 60° og 58° N. Br. og 43° og 9° V. f. Grw., daglig 5 Ov.-Miil N. efter.

Ved at kaste et Blik paa Skitzen viser det sig: 1) at Havet imellem Fairhill's Meridian og indtil omtrent 30° V. f. Grw., i Linien over ad Cap Farvel, ikke har meget forskiellig Temperatur, men at det V. f. 30° afkioles meer og meer, jo nærmere man kommer Grønland; 2) at Havet om Foraaret ingenlunde er koldere ved Syd-Island end ved Fairhill, skiondt Islands Beliggenhed er flere Grader nordligere, hvorimod Temperaturen er noget høiere ved Shetland om Sommeren eller ved Efteraarets Begyndelse, og 3) at Havets Temperatur, i det Hele taget, om Foraaret er 2° à 3° koldere end ved Efteraarets Begyndelse.

Paa flere Reiser, er Vandet, i den nordlige Deel af Nordsøen, i Begyndelsen af Mai, funden at være 2° og mere, koldere end Havet V. f. Shetland, senere paa Sommeren derimod mere eens.

Fra 19de Juni til 13de Juli 1844 fandt jeg Havets Temperatur, omkring Færøerne og i Sundene imellem Øerne, aldrig under $7\frac{3}{4}$° og ikke over $8\frac{1}{4}$°, og ved daglige Jagttagelser i 1846 og 47, som ere mig meddeelte af Hr. Sysselmand Müller, har Havets Temperatur ved Thorshavn, efter Medium, været:

for October	1846	. . .	7°,27 —
November	—	. . .	6 ,79 —
December	—	. . .	4 ,91 —
Januar	1847	. . .	4 ,90 —
Februar	—	. . .	4 ,05 —
Marts	—	. . .	5 ,08 —
April	—	. . .	5 ,10 —

for Mai	1847	. . .	6°,28 —
Juni	—	. . .	7 ,39 —

I December Maaned vare nordlige og nordøstlige Vinde fremherskende paa Færøerne, og bragte meer end almindelig Kulde; dette er udentvivl Aarsagen til Vandets betydelige Afkioling i denne Maaned, da Atmosphæren sandsynligviis har virket mere paa den temmelig indesluttede Thorshavn's Bugt, med det mindre dybe Vand, end paa det frie Hav; men da Færøerne ligge temmelig midtveis imellem Shetland og Island, vil Jagttagelserne ved Thorshavn dog give en omtrentlig Idee om Havets Temperatur i dette Farvand i de anførte Maaneder, skiondt Temperaturen af Vandet i det aabne, dybe Hav maa antages at være noget mere constant, end det fandtes at være i Strandkanten ved Thorshavn.

Endvidere viser det sig, at den, imellem Island og Shetland, i nordøstlig Retning, fremskridende Strømning har ligesom kioligere og varmere Striber med en Temperatur-Forskiel af en 1° à 2°, men hvis Grændser dog neppe ere constante.

De i Skitzen antegnede stiplede Linier vise saaledes tydelig nogle af disse Stribers Løb.

Ved at omtale disse Striber af kioligere og varmere Vand, maa jeg bemærke, at der imellem 40° og 45° N. Br. og 40° og 50° V. f. Grw. ofte er en meget stor Forskiel i Havets Temperatur. Paa de samme Steder, hvor Havet undertiden er 7° à $7\frac{1}{2}$° under almindelig Ocean-Temperatur, løber, til andre Tider, den flere Grader over almindelig Ocean-Temperatur opvarmede Golfstrømning.*)

Dette staaer uden Tvivl i Forbindelse med Strømningen fra Davisstrædet.**) Er denne Strømning nemlig meget stærk, viger Golfstrømmens nordlige Grændse tilbage; er den derimod svagere, strækker Golfstrømmen sig nordligere. Paa dette samme Strøg fin-

*) Rennell. Pag. 244 og 248.

**) Omtales senere.

des tillige hyppig uhyre Masser af Isbjerge, som næsten aarlig føres did fra Davisstrædet,*) hvilke naturligvis ogsaa indvirke betydelig til at afkiøle Havets Temperatur.

Da man kan antage, at meget af den Vandmasse, som løber i nordostlig Retning hen imellem Island og Shetland kommer fra det ovenanførte Strøg,**) hvor Havets Temperatur er saa foranderlig, er det sandsynligt, at dette ogsaa maa have Indflydelse paa Havets Temperatur imellem Island og Shetland, og ligesaa foranderlige, som Golfstrømmens Grændser og Temperaturforholdene ere paa foranførte Strøg, ligesaa umuligt er det udentvivl at fastsætte bestemte Grændser for de koldere og varmere Striber i Havet imellem Island og Shetland, idet disse Striber vil trække sig østligere eller vestligere, være meer eller mindre kolde, eftersom Strømningerne og Jismasserne fra Davisstrædet virke stærkere eller svagere paa Golfstrømmen.

Af erfarne Sømænd, der i en meget lang Aarrække have faret paa Hvalfiske- og Robbefangst imellem Spitzbergen og Jan Meyen, er det bleven mig meddeelt,***) at man, omtrent paa Shetlands Længde, og imellem Shetland og 63 ° á 64 ° Br., ofte seer Pletter i Havet, og Hvilket paa Hjemreisen tjener til Veiledning med Hensyn til Længdebestemmelsen; endvidere, at de, paa omtrent de samme Bredegrader, naar de ere Shetlands Meridian nærmere end Norge, hyppig træffe paa den af Enhver, der har befaret det nordlige Atlanterhav, saa bekiendte smukke Søfugl, Jan van Genten, hvorimod den sjelden sees, naar man er Norge nærmere end Shetland.

---

*) Et Skib blev her i Januar 1818 indesluttet i Isen, og i 29 Dage drev det saaledes med Isen omtrent 300 Ov.-Miil O. S. O. hen. Rennell. Pag. 245.

**) See Nyt Archiv for Søvæsen for 1843, Pag. 191, om Golfstrømmens Hastighed, af Capt.-Lieut. Irminger.

***) Navnlig af den dygtige Capitain Erik Kitelsen, som fører en Grønlandsfarer fra Glückstadt.

Naar man veed, at de Skibe, der gaae ud paa den omtalte Fangst, ofte i flere Maaneder drive om i Isen, paa en Brede, hvor Længdegraderne ikke ere over 4 à 5 Miil, ja undertiden endog mindre, og naar man veed, at den eneste Observation paa disse Skibe, for at bestemme den paaværende Plads, i Almindelighed kun er Brede-Observationer, saa er det en Selvfølge, at de ofte faae en meget betydelig Misgisning i Længden, naar de ikke af og til faae Landkiending. Det er derfor naturligt, at Førerne af disse Skibe med langt mere Opmærksomhed iagttage selv den mindste Forandring i Havets Udseende, Søfuglenes Forekomst og Retningen i hvilken de flyve m. m., end Andre, der ved paalidelige Længde- og Brede-Observationer kiende det Punkt, hvor Skibet befinder sig. Mange Aars Erfaring har saaledes overbeviist dem om, at de anførte Kiendsgierninger kunne tjene dem som Middel til at bestemme, om de, paa Hjemreisen fra Ishavet, ere østlig eller vestlig i Farvandet. Saadanne Iagttagelser af practiske Mænd bør ikke forkastes, og det er ikke usandsynligt, at Pletterne i Havet hidrøre fra Sammenblandingen af den S. V. fra kommende Strømnings Vand med det fra Nordsøen, hvilket rimeligviis finder Sted paa det angivne Strøg, ligesom det vel er muligt, at denne samme Strømning medfører den Føde, som visse Søfugle fortrinsviis søge, thi yderst sjeldent er det, at Jan van Genten paa denne Brede findes længere øster paa.

I det Foregaaende har jeg anført, at Strømmen under Syd-Island, Vest for 18° Længde, løber i en N.V.-lig Retning henad Cap Reikianæs. Vest for Island, imellem 64° 15′ og 65° 50′ N. Br. og 23° 51′ og 25° 48′ V. f. Grw., gav Medium af 5 Etmaal i Mai og Juni 1846 en Strømsætning af 4.8 Ovm. daglig, retvisende N. 15° Vest hen. Under et længere Ophold paa Vest-Landet af Island, er jeg oftere bleven bestyrket i, hvilket ogsaa er almindeligt bekiendt blandt Fiskerne, at Strømmen langs med Islands Vestkyst, skiøndt der er regelmæssig Ebbe og Flod, dog er betydelig overveiende Nord efter.

Vandets Temperatur paa Reikiavigs Rhed er, efter Medium, fra 30te Mai til 16de Juni, funden at være 6°.85, fra 1ste til 14de Juli, 9°.47, og fra 11te til 31te August, 8°.71, medens Havets Temperatur, ved den ligeoverfor Island liggende Østkyst af Grønland, i Almindelighed kun varierer imellem 1°.3 ÷ R. og 0°.9 + R.*)

Paa Patrix Fjord, som ligger paa over 65½° N. Br., og altsaa kun neppe 1° fra Polar-Cirkelen, var Havets Temperatur, fra den 18de til den 23de Juni, 6°.7.

Af disse anførte høie Temperaturer, i Forbindelse med Strømsætningen Nord efter, bliver det klart, at den Syd fra kommende Strømning fortsætter sit Løb Vesten om Island, og for at tydeliggiøre hvor langt denne Strømning gaaer mod Nord, anfører jeg følgende:

---

*) Undersøgelses-Reise til Østkysten af Grønland, af Capitain-Lieutenant Graah, Pag. 152.

1846, den 23de Juni, Kl. 6 E.M., var Orlogsbriggen St. Croix, Capt. E. Suenson, paa:
65° 54′ N. Br. og 25° 5′ V. f. Gr., og fandtes Vandets Temperatur 7°.6,*)

D. 24. Juni, F.M. Kl. 6 paa	66	22	—	26	13	—	—	—	1	.6, Drivis i N.O.
—	— 9	— 66	30	—	26	14	—	—	—	0 .2,
MD. — 12	- 66	17	—	-	25	39	—	—	—	2 .5,
EM. — 4	- 65	53	—	-	25	11	—	—	—	6 .4,
— — 8	- 65	38	—	-	24	47	—	—	—	6 .9,

Medens Briggen var i den følde Strømning, havdes ingen Observation, hvorefter Strømsætningen kunde beregnes, men af mangfoldige Kiendsgierninger ved man, at Jishavets Strømning løber i en vestlig og sydvestlig Retning hen imod den grønlandske Kyst.**)

Ved denne pludselige Temperaturforandring tilkiendegives tydeligen Grændsen for den varmere Strømning, hvilken Grændse, efter ovenanførte Jagttagelse, findes der, hvor N. V.-Landet af Island ender. Her standser Jishavets mægtige Strømning den varmere Strømnings Løb Nord efter, og denne høies derved muligen mod Vest og fortsætter da, indtil den forsvinder, til Løb langs med Syd-Grændsen af Jishavets Strømning.

Efter den Temperatur, man finder i Havet imellem Meridianerne af Cap Farvel og Island, som Stigen viser, saavelsom efter den, ved Reiserne til Grønland, omtalte Strømsætning Nord efter, er det rimeligt, at en Strømsætning Nord efter finder Sted over den første Deel af Farvandet imellem Vest-Island og Grønland, undtagen netop

*) Denne høie Temperatur er imidlertid, efter Optegnelserne, kun fundet en eneste Gang.
**) Strømmene ved Island, af Capitain-Lieutenant C. Irminger. Nyt Archiv for Søvæsenet, 1843. Pag. 199.

der, hvor Jishavets stærkere Strømning baner sig Vei Syd efter langs med Grønlands Østkyst.*)

Den varmere Strømning, som løber Nord efter vesten om Island, er Aarsag i, at man aldrig seer Jis i Farebugten, og at Klimatet paa Vestkysten af Island er forholdsviis mildt. Var ikke denne Strømning, vilde Isen fra Havet om Spitzbergen ɔc., som nu altid driver S. V. efter langs med Grønlands-Siden, især med vestlige Storme, leire sig ved Islands Vestkyst og fylde dens store Bugter og dybe Fjorde, og næppe vilde da Klimatet her være synderlig forskielligt fra det paa den næsten ubeboelige, kolde Østkyst af Grønland, hvor Isen findes saa tæt sammenstuvet, at Kysten, paa Grund af denne uhyre Isbarriere, der ofte strækker sig mange Miil tilsøes, saagodtsom aldrig er tilgængelig fra Søen. Kun under haarde vestlige Storme tvinges Isen noget ud fra Kysten, men sætter, ved Stormens Ophør, strax ind paa Kysten igien.*)

*) Endskiøndt de mangfoldige Experimenter, man foretager ved at overbordkaste Flasker, for at udfinde Strømmens Retning, ere mindre paalidelige, bidrage de alligevel til at give Oplysning i saa Henseende. Disse Experimenter vilde have langt mere Værd, dersom de Flasker, man benyttede hertil, vare saa tykke og svære, at kun meget lidt af dem var over Vandskorpen, hvorved de undgik Vindens betydelige Paavirkning og alene fulgte Strømmens Retning, ikke destomindre anfører jeg nogle Exempler, hvor Flasker, skiøndt overbordkastede paa et Strøg, (Syd for Island), hvor de herskende Vinde ere vestlige, dog have fulgt en temmelig nordlig Retning, og hvoraf man kan slutte, at Strømmen har været en Deel vestligere end Nord, da de ellers upaatvivleligen af Vinden vilde have været fordrevne østligere. Rennell anfører saaledes Pag. 358:

„En Flaske fra Skibet Hekla, Capt. Parry, kastet overbord paa 56° 36′ N. Br., 25° 45′ V. f. Grw. den 13de October 1820, fandtes den 6. eller 7. Marts 1821 ilanddreven paa Islands Sønderamt. En Flaske fra Rising Sun, Capt. Bennett, paa 50° 32′ N. Br. og 27° V. f. Grw. og en anden fra Urania of Leven, kastet overbord paa paa 56° N. Br. og 16° 30′ V. Grw., fandtes ligeledes paa den islandske Kyst.

Jishavets Strømning medførende Isen, som navnligen om Foraaret ofte strækker sig over en Snees Miil ud fra Cap Farvel, bøier derefter omkring dette Forbjerg og ind i Davisstrædet, hvor den i Almindelighed ikke gaaer nordligere end til omtrent 64° Brede og sætter da vesterover i Strædet. Denne Strømning forener sig derpaa udentvivl med Strømningen, som, fra Hudsons-Bugten**) og den vestlige Deel af Davisstrædet, sætter Syd efter langs med Kysten af Labrador, og forøger saaledes de uhyre Ismasser, der kun ad denne Vei føres fra Davisstrædet Syd paa til Ny-Foundland og videre ned i Atlanterhavet, ofte til stor Hinder og Fare for Skibsfarten imellem Europa og Nord-America.

Naar man paa Reiser i forskiellige Klimater iagttager Havets og Luftens Temperatur, er det paafaldende at see den Overeensstemmelse, som i Almndelighed finder Sted mellem Begges Temperaturer.

I det Foregaaende har jeg anført, at Havets Temperatur, i Septbr. Maaned 1847, imellem 15° og 11° N. Br. og 19° og 21° V. f. Grw., var $22\frac{1}{2}$° à $23\frac{3}{4}$°. Paa dette Strøg havdes bestandig en ubehagelig og trykkende Luft med 23° à $24\frac{1}{4}$°, og 8 Dage senere, paa omtrent 4° N. Br. og imellem 5° og 10° V. f. Grw., hvor Havets Temperatur var omtrent 19°, havdes et særdeles behageligt Clima, ligeledes med 19° eller omtrent 5° kiøligere, endskiøndt det dog var 7° à 11° nærmere Ægvator.

Da den i det Foregaaende omtalte varmere Strømning løber Nord efter langs med Islands Vestkyst, foraarsager denne Strømning, at Reikiavig forholdsviis har et mildt Klima, idet den aarlige Middeltemperatur er 3°.2, hvorimod Godthaab, som ligger omtrent paa samme Brede som Reikiavig, kun har 1°.86 ÷ R., og den ligeoverfor Island liggende Østkyst af Grønland, langs

*) Graah's Reise, Pag. 154.

**) Rennell, Pag. 248.

med hvilken Jishavets kolde Strømning har sit Løb, endog flere Grader sydligere end Reikiavig, formedelst Klimatets overordentlige Kulde, er saa godt som ubeboet.

Det meest paafaldende i saa Henseende findes dog noget Synden for Ny-Foundlands Banker, hvor Strømningen fra Davisstrædet støder paa Golfstrømmen.*) Ved at krydse her om Vinteren, har man det meget koldt ved Kanterne af Golfstrømmen, medens det i Midten af den er varmt med lummer og fugtig Luft.

Sir Philip Broke anfører, at han om Vinteren, fra 1811 til 1813, netop udenfor Kanterne af Golfstrømmen, saavel ved dens Nord- som Syd-Grændse, paa omtrent 39° à 40° N. Br., fandt, at Thermometret i Luften stod paa Frysepunctet, medens det omtrent midt i Strømmen viste $21\frac{1}{3}$°**).

Mangfoldige lignende Exempler kunne anføres, men den klareste Oversigt af Strømningernes Indflydelse paa Klimaterne faaer man ved at kaste et Blik paa Kortene, hvorpaa de isotherme Linier findes antegnede.

Hoved-Strømningerne, saavel de koldere som de varmere, vedligeholde saaledes, ved den idelig fornyede Tilstrømning af koldere, eller varmere, Vand, deres lavere, eller høiere Temperatur paa meget betydelige Distancer giennem Oceanet og afkiøle eller opvarme Atmosphæren fjernt fra de Regioner, de skylde deres Oprindelse.

Et mærkeligt Beviis paa Vandmassernes Kredsløb afgiver den Mængde tropiske Frembringelser, som jevnligen kastes iland paa langt nordligere Kyster. Flere Arter Mimoser findes saaledes ved

*) Efterat Golfstrømmen har giennemløbet en Distance af omtrent 2000 Qvartmil i N. O.-lig Retning fra Florida-Strædet, har den paa dette Strøg endnu $3\frac{1}{9}$° à $4\frac{4}{9}$° høiere Temperatur end Oceanets almindelige Sommer-Varme, med en Hastighed af 1 Qvartmil i Timen. Rennell, Pag. 152.

**) Rennell, Pag. 181 og 182.

Norges Kyster.*) Færøerne, Island og Grønland, hvor ogsaa Drivtømmer hyppig kastes ind paa Kysterne. Dette driver op paa mangfoldige Steder, og er især til Gavn for Indbyggerne paa de Steder som ere blottede for Skovvegetation.

Ved Oversvømmelser løsrives ofte Træer ved Flodbredderne og føres ved Floderne ud i Oceanet. De lettere Træarter beholde, endog efter lang Tids Driven om i Havet, deres Flydeevne, og derfor bestaaer den langt overveiende Deel af Drivtømmer af Naaletræ-Arter.

I Almindelighed er det kun Stammerne med en Deel af Rødderne som saaledes findes ilanddrevne; Grenene ere som oftest afskamfilede.**)

Paa Nordsiden af Beate-Island, en lille ubeboet Ø syd for Domingo, saae jeg i 1849 temmelig meget Drivtømmer, hvoriblandt enkelte Træer af et let Ved og lige Stamme og af en Art, jeg ikke har seet i Vestindien. Ifølge Strømningernes Kredsløb er det ikke usandsynligt, at denne Art Drivtømmer, som jeg fandt her, kommer fra den sydlige Halvkugle, og det er sandsynligt, at det Drivtømmer, der kommer ad denne Vei, og ikke forinden kastes et eller andet Sted paa Strand, fortsætter sin Drift med Strømmen ind ad den mexikanske Havbugt og videre med Golfstrømmen ud af Florida-Strædet nord efter †), og der kunde saaledes undertiden kastes Drivtømmer

*) Strøms Beskrivelse over Søndmør i Bergens Stift, Pag. 138. Her omtales tillige, at Cocusnødder drive iland.

**) I dette Tidsskrift 7de Bind, Side 419, omtales Seiladsens Farlighed i Banca-Strædet, paa Grund af Drivtømmer.

J. R. Welsted anfører i „Reise nach der Stadt der Kalifen", Pag. 8, at han, paa Reisen fra Indien til den persiske Havbugt, saae meget Drivtømmer.

I Darwin's Naturwissenschaftliche Reisen, Pag. 242 siges: „In den Kanälen von Tierra del Fuego, werden große Quantitäten von Treibholz aufs Ufer geworfen".

†) 60 Canonskibet Tilbury brændte i Nærheden af Domingo. Skibets Stormast drev senere iland paa Vest-Kysten af Skotland. Rennell, Pag. 348 og Berghaus, 1ste Bind, 1837, Pag. 562.

iland paa Island og andre Kyster i det høie Norden, som muligen er voret paa Ny-Zeeland eller et andet Sted paa den sydlige Halvkugle.

Paa Færøerne kommer Drivtømmeret hyppigst ved Kirkebøe paa Syd-Strømøe og undertiden af temmelig betydelige Dimensioner.

I 1844 saae jeg der et Fyrretræ, hvis Stamme, et Par Fod ovenfor Rødderne, var $5\frac{1}{2}$ Fod i Omkreds, og hvoraf man saugede fortrinlige Planker. Stedets Eier sagde mig, at Drivtømmeret hyppigst kastedes iland der i Februar og Marts, og han antog, at det aarlig gav ham omtrent samme Indtægt som een Mark Jord, (omtrent 50 til 60 Rbd.), dog meddeeltes mig, at Drivtømmeret i den senere Tid var i Aftagende.

I meget betydelig Mængde driver dette Tømmer iland paa Islands Kyster, navnligen paa Nordlandet og især paa den vestlige Side af Langenæs, ved Melrakke Slette og imellem Cap Nord og Adelvig.

Oftere har jeg, paa Nordlandet af Island, hørt Indbyggerne yttre, at meget af dette Tømmer var Cedertræ. Ihvorvel det er muligt, at der undertiden kan findes Cedertræ, hvilket da ved Golfstrømmen er gaaet samme Vei som Mimoserne, er det neppe hyppigt; hvorimod jeg troer, at meget af det Drivtømmer, som kastes iland paa Islands Nordkyst, og hvilket, paa Grund af dets rødagtige Udseende, antages for at være Cedertræ, er Lærketræ, som af de sibiriske Floder føres ud i Jishavet,*) og senere med den S. V-lige

*) I „Le Nord de la Sibérie" af Wrangel, Kozmine o. Fl. fra 1820 til 1823 anføres: At Lærketræerne i Nord-Siberien, paa Nordsiden af Stammerne ere sorte og paa den Side som vender mod Syd, rødagtige; endvidere, at der ved Bredderne af flere Floder, navnligen af Lena, findes betydelige Skove — især af Lærketræer, og Pag. 308: Parmi les grands amas de troncs de mélèzes et de trembles, que l'on rencontre sur la côte, entre la Lena et l'Indiguirka, il est rare que l'on trouve des pins et des sapins.

Strømsætning fra Havet om Spitzbergen kommer til Island,*) Grønland etc. Det er desuden en Kiendsgierning, at Lærketræ, ved længere Tids henliggen i Vandet, faaer et rødagtigt Skiær, og derfra hidrører, efter min Mening, denne Forverling. Paa Færøerne saae jeg kun Fyrretræ, og man sagde mig, at saa godt som alt det Drivtømmer, der drev iland der, var hvidt. Dette er et yderligere Beviis for, at det røde Tømmer, som driver iland paa Island, ikke er Ceder eller kommer Syd fra, thi ellers maatte der udentvivl ogsaa jevnligen komme saadant Tømmer til Færøernes Kyster.

Det er høist rimeligt, at den største Deel af Drivtømmeret, som driver iland paa de omtalte nordlige Kyster, kommer fra de store amerikanske Floder og føres ud i den mexikanske Havbugt ved Mississipi Floden, derfra videre med Golfstrømmen og senere med Strømningen, som løber mellem Shetland og Island, til Jishavet. Det er de bekiendte „Snags", der paa disse Floder ofte ere saa farlige for Skibsfarten. Rimeligt er det, at Skovene ved Floderne i Nord-America ere i betydeligt Aftagende, deels paa Grund af den store Forbrug til Brændsel for den Mængde Dampskibe som befare disse Floder, og deels paa Grund af det overordentlig store Antal Nybyggere, der i den senere Tid bosætte sig ved Floderne og rydde Skovene, og det forekommer mig derfor ikke usandsynligt, at den Jagttagelse, man paa Færøerne har gjort med Hensyn til Drivtømmerets Aftagen i den senere Tid, staaer i Forbindelse med Skovenes Formindskelse ved de sidste omtalte Floder, og at Drivtømmeret der saaledes med Tiden vil blive sjeldnere og sjeldnere.

*) Paa Nordlandet af Island saae jeg i 1834, at man paa Gaarden Geitaskard, ved Blanda Floden, havde Vinduesskodder, forfærdigede af Agterspeilet af Grønlandsfareren „Margrethe fra Glückstadt", (idet Navnet endnu fandtes paamalet), og som faa Aar iforveien var forladt af Mandskabet ikke langt fra Spitzbergen. Nogen Tid efter drev Skibets Skrog iland ved Mundingen af Blanda-Floden.

Efterretninger for Søfarende.

Syrskibet i Læsø Rende, Syrskibet ved Læsø og Syrskibet i Drogden

har, hvert især, indtaget sin Station: det Første den 9de, det Andet den 10de og det Sidste den 14de April d. A.

Løbet paa Kiøbenhavns indre Rhed.

(Foreløbig Bekiendtgiørelse.)

For at betegne det Løb paa Kiøbenhavns indre Rhed, der ene maa benyttes til Seilads, Varpning eller Bugsering, er der udlagt 3 rødmalede Bøier paa den østre, og 4 hvidmalede Bøier paa den vestre Side af Løbet.

Løbets østre Grændse er: en Linie fra Nordvesthukken af Estacaderne ved Bommens Vagt til Pladetønden, derfra giennem de tre rødmalede Bøier og fra den nordligste af disse i en lige Linie til Nordvesthukken af Batteriet Trekroner.

Løbets vestre Grændse er: en Linie fra Rødepæl til den nordligste af de tre store Varpebøier paa Vestvallen og derfra giennem de 4 hvidmalede Bøier paa samme Side.

Skibe af mere end 8 Fods Dybgaaende er det vel tilladt at ankre i Løbet, dog skulle de holde sig til dets vestre Side, paa Grunden „Ryggen“ og i „Jyderenden“.

Dersom Fartøier af 8 eller mindre end 8 Fods Dybgaaende ankre i det ovenfor betegnede Løb, vil Havnecapitainen øieblikkelig foranstalte dem bortvarpede, og vil da vedkommende Skibsfører komme til at bære de Omkostninger der ere forbundne med Flytningen.

Carysfort Syrskib flyttet

fra Carysfort Rev, hvor et Fyrtaarn er opført*), til Brentons Rev (Rhode Island), og viser 2 hvide Fyr.

(Tidskrift i Sjöväsendet, Marts 1852.)

*) Dette Tdskr. 7de Bd. Pag. 442.

Nyt Fyrtaarn ved Indløbet til Singapur Strædet.

Et Fyrtaarn (Horsburgh Fyrtaarn) er bleven opført paa Pedra Branca, en Klippe, der ligger ved det østlige Indløb til Singapur Stræde, og Fyr vises, siden 15de October 1851, hver Nat, fra Solnedgang til Opgang.

Fyrtaarnet er beliggende, efter Admiralitets-Kaartet, under 1° 20′ 20″ N. Br. og 104° 25′ Ø. Lgd. Gr., Barbucet Point i Ø. i 12½ nautical Miles Afstand, Bintang N. Ø.-Point i N. V. t V. ¾ V. i en Afstand af 12 Miles.

Følgende Skær og Grunde, i Farvandet som Fyret belyser, ligge i følgende Peilinger fra Fyrtaarnet:

Klippe over Vandet ved Lavvande Springtid . .	Ø.t.S.,	i	⅜	naut. Miles Afst.	
Klippe med ½ Favn Vand ved Lavvande Springtid	S.Ø.t.Ø.¾Ø.	i	½	—	— —
Postillon Klippe, med 1¾ Favne Vand	S.Ø.t.Ø.¾Ø.	i	10¼	—	— —
S. Ø.-Rocks	S.S.Ø.¼Ø.	i	⅝	—	— —
Diana Grund, med 2¾ Fv. Vand ved Lavvande Springtid	S.t.Ø. ½ Ø.				
Syd-Rocks	S.	i	⅝	—	— —
Syd-Revle, tør ved Halv-Ebbe	S. t. V. ¾ V.	i	2	—	— —
Grund, med 1¼ Favne Vand ved Lavvande Springtid	S. t. V. ¾ V.	i	7½	—	— —
Crocodille-Grund, med 3 Favne Vand	S. V. ½ S.	i	11¾	—	— —
Klippe, med 2¾ Favne Vand ved Lavvande Springtid	V. ¼ N.	i	7¾	—	— —
Stork-Rock, tør ved Lav-vande Springtid . .	V. N. V. ¾ V.	i	6	—	— —

Congaltons Carr, med 1½ Favne Vand ved Lavvande Springtid . .	V. N. V	¼ V.	i	5⅓ naut. Mil. Afst.
Romania-Grund, med 3½ Favne Vand ved Lavvande Springtid imellem	V. N. V.	¾ V.		
og	N. t. V.	½ V.		
		imellem 4½ og 6	--	— —
Nord-Flak, med 4 Favne Vand ved Lavvande Springtid	N. t. O.		i 10¾	— — —

Fyret vil vise sig som et omdreiende klart Skin, der efterhaanden bliver klarere og klarere og derefter svagere og svagere, indtil det aldeles forsvinder for den fjerne Jagttager, 1 Gang i hver Minut.

Lanternen, som er aaben rundt omkring til alle Sider og 95 Fod over Høivande Springtid, er synlig fra et Skibsdæk i en Afstand af 15 nautiske Miles.

Fyrtaarnet staaer paa en Klippe 150 Fod lang og 100 Fod bred og er paa sit Høieste 24 Fod over Høivande Springtid. Fyrtaarnet er opført af poleret Granit og Lanternen er tækket med en Kuppel der er malet hvid.

(Naut. Mag. Jan. 1852.)

Dette (Horsbourgh Fyrtaarn)

er nu tændt. Kuppelen, Lanternen og de optiske Apparater ere forfærdigede i Edinburg. Fyrtaarnet er opreist paa den 100 Fod brede og 150 Fod lange Pedra Branca Klippe, beliggende 10 Ov.-Miil fra nærmeste Land, Point Romania, og 40 Ov.-Miil fra Singapur. Ved Høivande Springtid er Klippens høieste Punct 24 Fod over Vandet.

Søen bryder aldrig paa selve Bygningen, (der kun har kunnet blive af 22 Fod Diameter, og der, fra Vandet op til Midten af Fyret, maaler 95 Fod), skjøndt en betydelig Braadsø gaaer paa Klippen.

Taarnet er bygget af Chinesere og Indianere, af hvilke i Regelen 50 ad Gangen arbeidede paa Klippen. Ingen af dem kunde tale Engelsk, og en Tiendedeel af dem kunde kun daarlig tale Malayisk. Derhos vare der undertiden 3 Slags Chinesere, der ikke kunde tale hinandens Sprog; fremdeles Malaiere, Javanesere, Boyaner, Klinger, Bengalesere, Papuos fra Ny-Guinea, Rawas fra det Indre af Sumatra. Chineserne, der vare de talrigste, maatte for det meste gives Anviisning ved Tegn. Uagtet alle deraf flydende Vanskeligheder, fuldførte Bygmesteren, Mr. Thompson, Arbeidet mærkeligt hurtigt, og for mærkeligt godt Kiøb. Arbeidet blev begyndt den 11 April 1850, Arbeidet var standset fra 21. Oct. 1850 til April 1851, og den sidste Steen blev lagt den 1. Juni 1851, og den 20. September 1851 kunde Fyret vises. Bekostningen androg £ 4000 for Bygningen og £ 1400 for Lygten, Kuppelen og optiske Apparater. Hele Bekostningen, exclusive Kanonbaadene til Beskyttelse, Brænde, Vand, og leilighedsviis en Regieringsdamper, beløb sig altsaa blot til £ 5400. Alt ydre Steen er Granit fra Pulo-Ubin.

Fyrapparatet er efter Th. Stevensons holophotale System. Det bestaaer af 9 afstumpede, parabolske forsølvede Reflectorer, 25 Tommer i Diameter, med halvsphæriske Reflectorer bagved, og et Sæt holophotale Prismer med en Lindse foran for fuldkommen at omfatte og giøre virksomme hele Sphærer af de divergerende Straaler, der gaae ud fra Flammen.

Fyret tændtes præcise Kl. 12, da Solen gaaer ned under Horizonten, og var blændende i $\frac{1}{2}$ Qvart-Miils Afstand. Da vi vendte tilbage til Singapur, sank det ned under Horizonten i 15 Qv.-Miils Afstand. Det var stadigt sigtbart, indtil i 9 Qv.-Miils Afstand, da det var mørkt mellem Blinkene. Dette formenes at være en væsentlig Fordeel, eftersom Skibe, der krydse ud eller ind, kunne tage deres Peiling hvert Øieblik, og i større Afstand end 7 Qv.-Miil ere Skibene, enten vel tilsøes, frie for Fare, eller vel inde i Stræ-det. I 15 Qv.-Miils Afstand varede Klarheden 4 à 5 Secunder. Da vi tabte det af Syne, var det dog altid af Størrelse som Planeten Jupiter og Venus.

(Civil engineers Journal. Singapure Free Press.)

Sømærker ved Batavia.

Paa Klippen Tanda Retapan er opreist en sort Pæl med rødt Kors; paa Klippen Tanda Po Ayer en sort Bake med Kors. Baken paa Meinderts Droogte er malet rød. Baken paa Ontong Java er givet en Jernkugle af 2 Alens Diameter, hvis Centrum er 20 Fod over Høivandslinien.

(Tidsskr. i Sjövæs., Novbr. 1851.)

Vink for Seiladsen fra China og Manila til britisk Indien ɔc.

(Naut. Mag. Septbr. 1851.)

Under S. V.-Monsunen i det chinesiske Hav gaae mange Skibe fra China og Manila, efter Omstændighederne, giennem Mindoro Havet og Basselanstrædet, Suluhavet og Macassarstrædet til Europa, britisk Indien ɔc. hvoraf Resultatet i de fleste Tilfælde er en meget langvarig Reise, fornemmelig mellem Basselanstrædet og Cap Rivers, idet Mange hyppig ved Strømningen, som stadig sætter østerefter, blive forsatte østen for Capet, langs Nordkysten af Celebes. Mange bære ogsaa af, og, idet de passere østfor Celebes, krydse op giennem Molukka-Løbet med betydeligt Tidstab. Megen Tid vilde spares, hvis man, alt eftersom Vinden var i Mindorohavet, istedetfor at spilde Tiden, udfor Kysten af Magendanao og det vestre Indløb af Basselanstrædet, fra S. O., stod ret Syd, vesterfor hele Sulu-Archipelet, ad Unsang-Point paa Borneo; thi da vilde, med den fremherskende sydvestlige Vind, en S. O. t. S. Cours af 20 Qv.-Miil bringe Skibet næsten ligeudfor Vestpynten af Tawi Island, et høit bredt ioinefaldende Høiland frit for Farer, imellem hvilket og to lange Øer S. O. derfor og Øen Sibotu, er et ypperligt reent Farvand, der fører ind i Suluhavet, frit for Farer, fuldkommen sikkert saavel ved Dag som Nat.

D. 20 Marts 1851, meddeler en Skibsfører Spratly, Skib Margaret, om Middagen, Øen Semanoale i N. i 1 Qv.-Miils Afstand, Peak of Sibotu V. ½ N. og V.-Pynten af Tawi Island N. V. ¾ N., styrede N. V. t. V. og N. V. til Solnedgang, da

V.-Pynten af Tawi Island havdes i N. O. ¼ N. Et Bjerg i N. O. t. O. ¼ O., N. V.-Pynten af Sibotu i V t. S., Peak S. V. ½ V. og S. O.-Pynten i S. S. V. ¾ V., Unsang-Point seet fra Mastetoppen i N. V. ½ V, styrede under smaae Seil N. V. t. N., indtil Midnat, og dreiede da til, ved Daggry, da Unsang Point havdes i N. V. ½ V. og S.-Pynten af Halvøen i S. V. t. V. ½ V. Sibotu Peak netop isigte fra Dækket i S. t. O., Bjerget, V. Enden af Tawi Island, i S. O. ½ O. „Styrede" N. N. V. til Kysten af Borneo affigte. — Unsang Point er ikke rigtigt aflagt i Kortet. — Ved Daggry d. 23. passeredes den lille Ø Mambahenevan, Mulaegi Island, N. N. V. i 6 til 7 Leagues Afstand.

Stod med lei nordlig Kuling, N. N. V. ved Middagstide, 6° 36′ N. Br. og 118° 29′ Ø. Lgd., da der Kl. 3.30 E.M. saaes Bund under Skibet. Lodskud fandtes paa 10½ Favne, med den midterste Top af Cagayan Sulu i N. N. O. ½ O., sydvestlige Mubigi Island i N. t. O. ½ O., den lille Ø Mambahenevan i S. O. ½ S. under 118° 26′ 30″ Ø. L. og 6° 42′ N. Br. Mubigiverne ligge overeet med Midten af Cagayan Sulu i N. N. O. ¾ O., istedetfor i S. O., fra S O.-pynten af denne Ø, og de sydvestlige Mubigiser ligge under 6° 56′ N. Br. og 118° 33′ Øst Lgd.

Den 24de Marts passerede giennem Balabac Stræde. Tredie Dagen efter, Kl. 8 30 Min., havdes Royal Charlotte Skiær i S. V. ½ S., i en Afstand af 6 Qvartmiil, og dets Plads bestemtes til 118° 41′ 45″ Øst Lgd.

Den 29de passerede Parallelen af Pulo Sapato uden at see denne Ø. Det bemærkes, at Horsbourghs Kaart, Plade Nr. 1, chinesiske Hav, er 30 Qvartmiil for vestligt fra Ligetam til Belava, da det bliver rigtigere, og Norie's er 5 eller 6 Qvartmiil for vestligt. Heathers gamle Kort over Suluhavet erklæres for det rigtigste, hvad dette Archipel angaaer, men ellers er det aldeles ucorrect.

Ligeledes erklæres Horsbourghs Kaart over Molucca-Passagen for meget ucorrect, men derimod ikke over Gilololøbet.

De nye hollandske Kort over Molucca og Java-Havene rö-ses, men findes ikke specielle nok.

Davis Rock.

Syd for Montague Island ligger en Række smaa Öer næsten parallel med Kysten, af hvilke to af de sydligste kaldes Tvillingerne, skiøndt hinanden ulige, idet den yderste er en lang Ø, der lidt efter lidt skraaner ned mod N. V. og S. O., og den inderste er en lille Ø, der har Udseendet af en Høstak. S. V. ½ S. for den største findes en Klippe, hvorpaa Søen af og til bryder, naar Dynningen er svær. Skibe, som gaae langs med Kysten op i Monsunen eller søge Ly for en Storm under Leeming Island V. for Cap Conway, have at vogte sig for denne Klippe.

(Naut. Mag. Juli 1851.)

Orlogs-Dampskibet Ganges og Nicobar-expeditionen.

(Uddrag af Lieut. A. B. Rothes Dagbog.)

(Fortsat fra Pag. 114.)

— Hvad der især giør et kortere Ophold i Sincapore eller Penang interessant, er den Mængde forskiellige Folkeslag, man seer daglig, og de mangfoldige Tungemaal, man hører paa Gaden; men opholder man sig, som vi, meget længe paa eet Sted uden nogen egentlig Beskiæftigelse, da lever man sig saaledes ind i disse Forhold, at man tilsidst intet mere bemærker, fordi alt er bekiendt og intet længere er Nyt og Fremmed, og det er først naar Indtrykket efter lang Tids Forløb svækkes og af senere Begivenheder fortrænges, at det Fremmede og Forunderlige igien er os paafaldende; det dukker op som et Barndoms Minde eller som en forlænge siden glemt Drøm, og den Ting eller Skik, man aldrig tænkte over, medens man daglig havde den for Øie, bliver, efter en rum Tids Forløb, Gienstand for Tænkning og Sammenligning, og man kommer da strax til det Resultat: reiser man og seer meget i sin tidlige Ungdom, maa man reise og see om igien senere for at giøre det tilgavns. —

Civilisationen har endnu ikke aldeles omstyrtet den meget omtalte orientalske Høflighed, og man møder den bestandig hos de Indfødte i Indien, og intetsteds i Verden seer man en saadan Værdighed i Gang og Holdning og den hele Fremtræden, som hos en ældre Mand fra det asiatiske Tyrki, Arabien eller Persien. Jeg mindes engang at have seet en ung Perser møde en ældre paa Gaden, og en smukkere, mere talende Hilsen har jeg aldrig seet: den unge Mand blev staaende en 20 Skridt eller saa foran den ældre, lagde begge Hænderne paa Panden og bukkede sig meget dybt; den ældre vedblev at gaae, til han stod ligefor den unge, hvorpaa ogsaa han, lagde Hænderne paa Panden og derefter rakte ham dem begge, men uden at bøie sig. Jeg har ogsaa seet de islandske Bønder

efter deres Skik omfavne hinanden og kysses, naar de mødes tilhest eller tilfods paa Veien, og kiender godt Englændernes kolde nod og „how d'ye do" ledsaget af det varme altbetydende Haandtryk; men Perserens Hilsen var den smukkeste.

Af Arabere kom endeel til Penang, især naar Pillegrimsskibene standsede her, paa Reisen fra eller til Mekka; de Kiøbmænd og Skibscapitainer, jeg ved disse Leiligheder kom i Berøring med eller saae, vare sædvanligt smukke Folk med milde godmodige Ansigter og et venligt indtagende Væsen, dertil vare de almindeligt broget, men smagfuldt klædte og syntes at sætte mere Priis paa deres Ydre end de fleste andre Nationer der. Deres Skibe, som kaldes Grubber, ere af en ret afstikkende Form, idet Agterparten er som paa et europæisk Skib, kun noget høiere, medens Forparten er aldeles afvigende: de have hverken nogen egentlig Forstevn eller Gallion, men een Flugt ligefra Midten af Kiølen op under Sprydet, og Skibet faaer saaledes en uhyre stor trekantet Spids forude over Vandet istedetfor Forstevn og Gallion, — eller de have Form som en umaadelig stor Ege; de seile godt for Veiret, men kunne, selvfølgelig, aldeles ikke krydse. Reisningen er aldeles som i europæiske Skibe, men af en forældet Fart og Form, og er derhos sædvanligt i meget daarlig Forfatning. Den Mængde Passagerer, et saadant Barkskib medtager, er forfærdelig: 600 Mennesker med deres rigtignok ubetydelige Bagage, og som selv skulle medbringe Kosten, er ingen Sjeldenhed, og en saadan Ureenlighed troer jeg ikke den værste Slavehandler kan vise Magen til. De benytte sædvanligviis N.-O.-Monsunen med dens smukke Veir til disse Farter, men det kan blæse en Storm til alle Tider af Aaret, og da maae disse Gudfrygtiges Lidelser vistnok skaffe dem Qvittering for en artig Hoben Synder.

Vi bleve altsaa liggende i Penang og saae Livet drage forbi os i mangfoldige Skikkelser; Posten kom, og Posten gik, men bragte ingen Ordre hjemmefra om de usalige Nicobarøer; vi trøstede os med og haabede stadigt paa „næste Post;" men denne „næste Post" kom først 2 Aar efter. De engelske Orlogsmænd kom og gik, bleve

længe borte paa lange Reiser og fandt os paa vor gamle Plads, naar de atter vendte tilbage. Amerikanske Skibe gjorde 2 til 3 Reiser mellem Penang og Boston og traf os endnu i Penang med „Alt ved det Gamle“. Tjenesten ombord reducerede sig naturligviis ved Mandskabets Afskedigelse til at holde Skibet reent, og det var tilsidst meget vanskeligt, at finde paa noget at bestille for vore danske Folk. For Officiererne var ingen Beskiæftigelse: Bøger maatte forskrives fra Europa og var desaarsag en meget for bekostelig Luxus, og det lille Leiebibliothek i Penang, der bestod af 2 til 300 Romaner, læstes igiennem baade langskibs og tværskibs. Jagt fandtes der kun lidet af og Selskabelighed endnu mindre; at ride en Tour om Morgenen og kiøre en anden om Eftermiddagen var Frivagtens Dagsorden; men ogsaa den tabte snart sin Tillokkelse, fordi der kun var 2 eller 3 Toure at giøre, nemlig enten ud til Foden af Bjerget, for at see paa et temmeligt høit, men smalt Vandfald, hvorfra det deiligste Vand ledes igiennem smalle Steenrender, over det flade Land igiennem Byen til Landingsbroen, eller ogsaa ud at see paa et forfaldent Molleanlæg, der laae en lille Miil S.S.-V. fra Byen. At gaae iland ved Fortet engang om Ugen, eller hver 14de Dag at tage corresponderende Høideobservationer, for at bestemme vore egne eller andre Skibes Chronometres Gang, var en af de eneste Afvexlinger, der frembød sig for os. Af fremmede Søuhre havde vi ofte flere ombord til Bestemmelse, og jeg kommer i den Anledning til at tænke paa et usædvanligt Tilfælde, der maaskee kan interessere en eller anden Læser af Faget. Capitainen fra det amerikanske Skib „Aldebaran“ bragte et Chronometer af Parkinson & Frodsham ombord og fik det tilbage en 14-dages Tid efter, med en ved meget paalidelige Observationer bestemt Gang (+ 9ˢ.4). Han seilede til Boston og kom efter en rum Tids Forløb tilbage til Penang; han bragte da atter sit Chronometer ombord, for at faae Gangen opgivet og fortalte mig, at han havde seilet trøstigt paa den Stand og Gang, jeg sidst havde givet ham, men at han, da han gjorde Landet ved Boston, havde fundet, at Uhret gav en aldeles forkeert Længde, hvorfor han, inden

sin Afreise fra dette Sted, sendte det iland og fik en ny og meget forskiellig Gang. Paa denne seilede han til Penang og fandt der atter sin Længde aldeles feil efter Boston Gangen, hvorpaa det faldt ham ind, at udregne Længden for hele Tiden, fra han forlod Penang forrige Gang, med den Stand & Gang, jeg havde givet ham, og dette gav ham Længden „within a mile.“ Han fik nu efter en Maaneds Forløb sit Uhr igien tilbage med næsten samme Gang som Aaret iforveien (+10.3), og jeg bemærkede begge Gange, at Uhrets daglige Variation var fuldkommen jevn og regelmæssig. Om nu dette har været et blot Tilfælde, eller om de forskiellige Climater, hans Skib har passeret igiennem paa de to Reiser, har paavirket Uhret i modsat Retning og derved neutraliseret sig, ligger udenfor denne Fortælling; men er det blot et Tilfælde, vil man indrømme mig, det er høist paafaldende.

Her i Penang fik Folkene saa ofte Landlov, at de til Slutningen ikke satte Priis paa at gaae iland og ligesaa gierne bleve ombord; den danske Sømands Ædruelighed og Rolighed upaatalt, anseer jeg det System, man, i Henseende til Landgangstilladelse, følger hos os, for langt bedre end den i de engelske Krigsskibe almindelige Skik, at holde Folkene ombord i halve undertiden i hele Aar ad Gangen og da slippe dem løs som andre Lænkehunde paa 48 Timer og med et Par Maaneders Penge i Lommen. Det er saare naturligt, at de Excesser, vi saavel her som andre Steder have seet af Englændere og Amerikanere, under et saadant System, ikke kunne undgaaes. Disciplinen ophører fra det Øieblik, Folkene komme iland: de begynde med at blive drukne og vilde, øse deres Penge ud med begge Hænder i de første Par Timer, sælge saa deres Klæder, for at faae mere at drikke, og sove saa Rusen ud, somoftest nøgne, i den første den bedste Rendesteen eller Grøvt eller paa Gaden, indtil de kunne komme ombord igien, thi i mange Skibe, veed jeg, man nægter at tage dem ombord før deres 48 Timer ere forløbne. I Penang og Singapore, hvor som oftest flere Orlogsmænd vare samlede, var det sande Rædselsdage for Indvaanerne, naar Skibene gave Landlov, og ikke sjeldent forefaldt meget alvor-

lige Scener, som det indfødte Politimandskab ikke havde Kraft eller Myndighed nok til at forhindre; saaledes gik engang i Penang en Fartøisbesætning ned i en Chineſers Boutik, for at handle; Chineſeren var maaſkee for dyr med ſine Varer eller noget ſaadant, og Reſultatet af Handelen var, at de 8 drukne Mennesker ryddede hele Boutiken, bragte alle Varerne ud paa Gaden, der ſønderſlog Alt og gik bort efter at have pryglet Chineſeren dygtigt af ovenikiøbet. Han ſamlede imidlertid omtrent 100 af ſine Landsmænd, og næſte Gang Fartøiet kom ind og Folkene iland, overfaldt han dem med ſin Armee, og uagtet det tapreſte Forſvar og en total Seir for de 8 Englændere, bleve dog to af diſſe liggende paa Stedet, af hvilke den ene ſiden døde af ſine Saar. I Almindelighed vare dog diſſe Scener af en comiſk Caracteer: ſaaledes leiede nogle af ſlige Landlovsfolk engang en lukket Vogn, kiørte omkring i Gaardene, toge alt, hvad de af Fjærkræ kunde finde, ſtoppede det i Vognen og kiørte, da et uhyre Bytte paa denne Maade var ſamlet, hen til et Gieſtgiverſted, hvor de tracterede deres Kamerater med Hønſe- og Andeſteg ad libitum. Engang kom en drukken engelſk Matros ridende ind i vor Agent Hrr. Curriers Spiſeſtue, hvor han ſad og ſpiſte med ſine Gieſter, og først efter lang og comiſk Parlementeren lykkedes det dem, at faae ham fra at benytte Stue og Bord til Circus og ride ud af Døren igien. I Singapore gik Fregatten Iris's Folk ind til en af Embedsmændene, i hvis Huus der var Bal den Aften, og gave ſig til at dandſe af alle Kræfter med Damerne, der ikke turde ſige Nei, og herefter gik de meget roligt bort igien for at ſøge lignende Forlyſtelſer andetſteds, og dog var Fregatten Iris bekiendt for at have det bedſt diſciplinerede Mandſkab i hele Flaaden. Linieſkibet Azincourt's Cadetter ſvømmede iland fra Skibet om Aftenen for at gaae paa Bal i en Pigeſkole, der havde et temmeligt tvetydigt Rygte i Penang, og jeg ſaae en Dag ſamme Skibs Næſtcommanderende i fuld Uniform med Epauletter, Sabel etc. og en af hans egne drukne Matroſer under Armen, ſom ikke var at bevæge til at ſlippe ham, men vedblev trods alle Afbrydelſer at

demonstrere en aller anden Ting for ham langs ad Gaden, saa at Officieren virkelig var nødt til at følge ham ned til Broen og sætte ham i en Færgebaad for at bringes ombord. Selv om en dansk Matros en enkelt Gang faaer sig en lille Ruus, har han dog bestandig, selv i den meest ophidsede Tilstand, en Følelse af Respect for sine Foresatte, et Instinct af Subordination, som ikke forlader ham, før den sidste Gnist af Bevidsthed er borte. Kun een Gang i den lange Tid kom 2 af Dampskibets Folk berusede ombord, og det var fordi de havde været i Selskab med nogle Folk fra Azincourt, og da de næste Gang gik iland, blev det dem naturligviis paalagt at vogte sig for atter at komme ombord i en saadan Tilstand. Følgerne vare ret snurrige: de gik sammen op ad en Gade, hvor den ene Side kun bestod af Hjulmænds- og Tømmerværksteder, og mødte her atter de samme 3 engelske Matroser, de sidst havde været med, og som allerede vare temmelig fulde; efterat de længe forgiæves havde plaget vore To om at gaae med og drikke, gik de to af Engelskmændene bort, men den Tredie vilde ikke gaae sin Vei, hvorpaa en af vore gik hen i et Hjulmandsværksted, tog et Eger til et Hjul og gav med dette Englænderen et Nap i Panden, saa han faldt bedøvet om og blev liggende, hvorefter Manden bragte Egeret tilbage til Hjulmanden, og de gik ganske roligt bort vistnok uden at skiænke denne naive Maade, at skille sig af med en paatrængende Ven, en yderligere Tanke.

Tiden drev imidlertid hen i Penang under en Tilstand, jeg af alle regner for den meest sløvende og aandsfortærende, en Venten uden Beskiæftigelse og til Slutning næsten uden Haab. Skibet kunde ikke gaae tilsøes mere, hvorfor et andet maatte fragtes af og til for at gaae til Nicobarerne med Afløsning af Chinesere, da de førstes Contract var udløben, og de naturligviis ikke vare at formaae til at blive der en Dag længere, end de vare forpligtede til, samt for at bringe Provisioner derover, og for at Regieringen derude kunde see, at vi virkelig havde et factisk Etablissement paa Øerne. Tirsdag den 18de August 1846 afgik saaledes Chefen til Milu med den engelske Brig William for at inspicere Colo-

nien; med denne Leilighed sendtes tillige en Deel Provisioner derover. Han vendte tilbage til Penang den 12te Septbr. og havde fundet Etablissementet i god Orden, men naturligviis ikke stort Arbeide udrettet, da S.-V. Monsunen havde raset uafbrudt, og den vedholdende Regn forhindret alt. Med Briggen kom 2 Chinesere og en Malai, der havde været engageret som Fisker ved Milu, tilbage til Penang og fik deres Afregning. Den 15de Decbr. afgik jeg som Passagеer med Skonnerten „Antares" til Nicobarerne med Proviant til Folkene der; Antares var et smukt Fartøi, og med godt Veir og frisk N. O.-Monsun, slap vi derover paa fire Dage. Etablissementet var i god Orden, Rydningen gjort paabegyndt, og Alt i Haven trivedes fortræffeligt, undtagen Sukkerrørene, som Kjøerne havde ædt. Da Chefen havde Grund til at antage, at Ordre angaaende Nicobarerne vilde ankomme til Penang i Januar Maaned (1847), havde jeg Ordre at søge at formaae Overseer Jambu og saamange af Chineserne som muligt til endnu at forblive ved Etablissementet i nogle Maaneder efter den 6te Januar, paa hvilken Dag deres Contract var udløben, og, om jeg ingen kunde formaae dertil, da at tage dem Alle, saavelsom alle Sager af Værdi, der fandtes paa Milu, med til Penang, og betrbe Flaget til Nicobaren Tahalea, der er bekiendt fra Galatheas Jordomseiling under Navn af „Jospiken" eller „George Piggins." Vilde Jambu ikke blive der, men derimod nogle af Chjneserne, skulde en af disse indsættes til Overseer, og i saa Tilfælde skulde ligeledes alt, hvad stjæles og ødelægges kunde af Kongens Gods, tages ombord og bringes til Penang. Det lykkedes mig imidlertid at formaae Jambu, der paa Grund af den gode Justits, han vidste at holde mellem Chineserne, var bleven os en meget vigtig Mand, til at blive, og 11 Chinesere, samt den malayiske Fisker „Hak", erklærede sig ligeledes villige til, endnu i nogle Maaneder at forblive paa Milu. — Jeg havde ligeledes Ordre at skaffe Oplysning angaaende en Sø, om hvis Tilværelse i det Indre af Milu der var kommen Underretning til Etablissementet, men hvis Beliggenhed kun var de Indfødte bekiendt. Ledsaget af Skipperen paa

Antares og en Nicobar begav jeg mig ud for at søge efter den; Nicobaren førte os først langs ad S. V.-Veien, som Chineserne i Begyndelsen havde ryddet, men som nu var bedækket af en halv Alen eller 3 Qvarteer høit, sort, mudret Vand, hvori de omhuggede Træer endnu laae, og bitterlig maatte vi fortryde vor Letsindighed, for Nemheds Skyld at have efterladt vore Skoe og Strømper ved Etablissementet. Ved den foromtalte lille Høi, som havde standset Rydningen, stege vi begge op paa en fældet Træstamme, for at hvile lidt paa det Tørre; men Hvilen blev ubehageligt afbrudt, idet Skipperen traadte et Skridt hen mod Enden af Stammen, hvorved en hæslig, lang, sort og snavset Slange der laae i Vandet under Stammen, kom i Klemme, da hans Vægt trykkede denne ned; den slog Halsen og Halen op af Vandet over Stammen og meddeelte vore Lemmer en saadan Elasticitet, at vi med et Spring stode 4 Alen hver paa sin Side af Stammen i Mudder til Knærne og sagde „Uf"! Nicobaren skreg „Ular" (Slange) og betydede os, at det var bedst, vi skyndte os at komme afveien, og vi begave os atter paa Veien, men traadte ikke oftere paa Træstammer. Efter at have arbeidet os et Par Hundrede Skridt frem gjennem Jungelen i vestlig Retning, standsede Føreren os og sagde, at her var Søen; vi saae os om, men opdagede intet uden Træer og Jungel; ved at bukke os meget dybt og see under denne, bemærkede vi imidlertid, at vi stode paa Kanten af en Sump, der ganske var bedækket af slimet, grønt Andemad og aldeles skjult af Jungelen; saavidt vi skjønnede, var den kun af ringe Udstrækning, men til nogen Vished kunne vi ikke komme, da Nicobaren sagde os, at vi intetsteds kunde komme den nærmere eller faae mere at see af den, og til at bade deri, følte vi intet Kald efter Scenen ved Træstammen. Den 22de Decbr. forlod jeg atter Øerne med Skonnerten og stod hjemad med de 12 af Chineserne ombord, som havde nægtet at blive der længere. Julen — hvor eensom en Juul - - tilbragte jeg paa Søen og kom til Penang den 30te samme Maaned. Samme Dag ankom Admiralen i „Azincourt" for at møde Fregatten „Vernon", 52 Kanoner, der førte

hans Afløsers, Admiral Inglefield's Flag, paa Krydstoppen; ligeledes ankom Fregatten Dædalus, Capitain Mac Qual, og Corvetten Hazard, hvilken sidste skulde hives ned og eftersees, da den havde stødt og var læk. Den blev fortøiet strømret tæt norden for Dampskibet paa 3½ Favne Vand med 2 Ankere paa Floden og 2 paa Ebben, rigget af og tømt ud, i een Flodtid hevet ned til Briggen Wolverine, eftersee og reengjort i Bunden og atter opgaaet; Skibet svingedes, og samme Manoeuvre foretoges paa den anden Side, og i 2 Dage var hele Sagen afgjort. Den 15de Januar skulde samme Skib afseile til England, men havde den 14de om Eftermiddagen det Uheld at gaae ombord i en Brig, hvorved den fik sin Klyverbom, Forstang og Fokkeraa knækkede. Da det var vanskeligt at skaffe en ny Fokkeraa til den næste Morgen, blev Dampskibets dem tilbudt og deres Tømmermænd vare ombord for at see om den vilde passe til Corvettens Reisning; den fandtes 2 Fod for lang, men af samme Førlighed som den knækkede, og man modtog først Tilbudet, men Admiralen havde imidlertid iland gjort Udvei for en anden; om Natten skiftedes For- og Sprydreisningen, Fokkeraaen afpassedes og hængtes paa sin Plads, og Kl. 4 næste Morgen afseilede Corvetten efter sin Ordre. Jeg kan her ikke undlade at omtale, hvor paafaldende det var mig at høre større Havarier iblandt de engelske Orlogsmænd omtale paa en saa let Maade eller slet ikke omtale, — som noget altfor ubetydeligt, — medens vore Aviser ere saa nøiagtige i deres Beretninger om en knækket Bovenbramstang, Jagerbom eller Haandspade. — Jeg troer det i den Anledning ikke paa urette Sted her at fortælle Fregatten Samarangs Forliis i Sarawak Floden paa Borneo og dets Resultat, saa meget mindre som Beretningen maa være af Interesse for de af Læserne, der forstaae sig paa Sømandskab. Bogen, hvori jeg læste Beskrivelsen deraf, har jeg ikke kunnet finde i vore Boglader; men da Sagen selv var mig paafaldende, som et fuldendt Stykke practisk Sømandsarbeide, lagde jeg nøie Mærke til den og troer at kunne giengive dette, som det er skeet. Fregatten Samarang retournerede til England, noget før vor Ankomst til Indien, efter et Opmaalingstogt

i de indiske og chinesiske Farvande; den havde været paa Grund mange Gange, engang saa fast, at den maatte losse sit Batterie paa en Klippe for at komme flot, og den endte sine Uheld ved at vælte og synke i bemeldte Flod. Den var commanderet af Capitain Sir Eduard Belcher, hvis Dygtighed er saa anerkiendt i den engelske Marine, at man har valgt ham til at forestaae den store Expedition, der i dette Øieblik søger Sir John Franklin.*) Fregatten var af samme Classe som Galathea kun noget større og særdeles omhyggeligt udrustet og bemandet, samt førte en meget værdifuld Samling af astronomiske Instrumenter med sig. Ved at gaae ned ad Sarawak Floden paa Nordsiden af Borneo, ved det dengang Sir James Brooke, nu Dronningen, tilhørende Etablissement, stødte den paa Siden af en Klippe og blev hængende, just som Vandet begyndte at falde; Varp førtes ud for at hive den af; men Cadetten, som var i Baaden, var saa længe om at faae det ud, fordi Lystskonnerten „Royalist“ laae iveien, at Fregatten kom til at hænge saa fast, at man ikke kunde faae den af. Da Skibet ikke kunde varpes flot, indsaae man, at naar Vandet faldt, vilde det vælte over, og man hjergede derfor strax alle Instrumenter, Chronometre og andre værdifulde Sager iland. Det skete ganske rigtigt, som forudseet, og Skibet gled ned ad Siden af Klippen og væltede over, saa at Vandet, da det var paa sit laveste, stod lidt under den læ (nederste) Ræling, og saaledes blev det naturligviis liggende. For at faae det op igien, maatte man altsaa, idet Vandet begyndte at stige, stille det paa ret Kiøl, lukke og tætne paa Bateriportene og pumpe af al Magt; thi da vilde Vandet, naar det steg, selv løfte Skibet op. Da Officierer og Mandskab selvfølgelig ikke kunde være i Skibet, flyttede de i Land i de ved Stranden liggende Malaihuse, hvoraf da Følgen blev, at Sir Eduard Belcher, da det afgiørende Øieblik kom, kun mønstrede mellem Halvdelen og Totrediedelen af sit Mandskab, idet de øvrige laae syge af Climatfeber iland. Forsøg gjordes først paa, at reise Skibet med Touge, Gier og Spil iland;

*) Cfr. d. Tdstr. 7. Bind Pag. 305.

men det kunde ikke rokkes. Man tog da Reisningen ned til Masterne, og Alt, hvad der kunde tages ud af Skibet, bragtes iland; en 7 Tomme Trosse sattes som Hanefod mellem Toppen af Stor- og Fokkemasten og vistes med Gier paa til Spillet iland paa luv Flodbred; 2 meget svære Støtter sattes vertikalt ned i Bunden ved læ Stor- og Fokkerøst, og mellem Toppen af disse og Masterne skares Gier, hvis Løbere vistes til Spillene i Skibet; Pumper anbragtes i Lugerne, og et Lod hængtes i Storlugen. For at skaffe sig en endnu stærkere Løftekraft paa læ Side, end Mandskabet i Spillene, benyttede Sir Eduard Belcher Vandets Stigen paa følgende Maade: Tre svære Tømmere lagdes tværskibs ved Masterne ligeover Dækket og surredes svært, saaledes at Enderne stak en Favn eller halvanden ned i Vandet paa læ Side, 70 Fod lange noget smækrere Træer fældedes i Skoven og anbragtes langskibs med lidt Spillerum imellem hinanden under de ovennævnte 3 svære Tømmere og surredes til disse, saa at det hele dannede en Flaade, og under denne anbragtes og surredes det tomme Fadeværk. Her var altsaa skaffet en uhyre Bærekraft tilveie, der var fast ved Skibet og ufeilbarligt vilde reise det, saasnart man, med Taillerne fra Støtterne og Topgien iland, blot formaaede at rokke det det allermindste, blot løsne Bælgen fra Bunden. Et eller to uheldige Forsøg gjordes; men Chefen vilde endnu ikke stikke op, uagtet Skibet bestandigt sank dybere og dybere ned i den bløde Bund, der bestod af leret Mudder; han vilde endnu giøre et sidste Forsøg og sammenkaldte hele sit arbeidsdygtige Mandskab, holdt en kraftig og opmuntrende Tale til dem og sagde dem, at det blot kom an paa, at løfte Skibet en Fingersbred, da det saa maatte løfte sig selv, og da det var Lavvande bemandedes Pumperne og alle 3 Spil; Tømmermændene vare klare ved deres Redskab for strax at lukke og tætne Batteriesportene, og en Officier stod ved Loddet for at tilraabe Chef og Mandskab den allerringeste Forandring i Skibets Stilling; Flaaden eftersaaes, og da Vandet begyndte at stige, commanderede Sir Eduard Belcher selv „hiv om!“ I en halv Time hev man uden den ringeste Virkning; Officererne mistvivlede; men

Chefen opmuntrede Mandskabet til at tage et Tag endnu, og man hev om igien: — en uhyre sidste Anstrengelse gjorde man, og det med Kraft og god Villie, thi paa engang raabte Officieren ved Loddet: — „she moves!“ Et Hurra svarede ham fra Land og ombord, og et Øieblik efter vare Portene over Vand, lukkede og tætnede, Pumperne begyndte at gaae med Kraft, og da Floden var paa sit Høieste og kæntrede, svingede Samarang flot og tot for sit Anker. — Hvilken Triumph for en Skibschef. — Royalist, der var sendt til Singapore efter Proviant til Mandskabet, bragte Efterretning om Samarangs Forliis derhen, og da den 11 Dage efter vendte tilbage, laae Fregatten paa Floden, iværk med at sætte Reisningen op igien, og samme Dag, som Posten fra Europa bragte de engelske Aviser, hvis Spalter vare fulde af Detailler over Samarangs Forliis, af Beklagelse over Tabet af alle de astronomiske Instrumenter, Chronometre etc. ledsagede af Gisninger over Krigsrettens sandsynlige Udfald, til Singapore, kom Fregatten derind for fulde Seil uden andet Havari end Tabet af Provianten og Vareseilene, der vare ødelagte af det 3 Tommer tykke Leerlag, som Skibet var belagt med indenbords, overalt hvor Vandet havde staaet. Sir Eduard Belcher og hans Mandskab fik en smuk Takkeskrivelse fra den commanderende Admiral og Admiralitetet og han stod langt høiere i Marinens Agtelse efter end for sit Forliis. —

— Den 10. Jan. afgik Chefen selv om Formiddagen fra Dampskibet Ganges ombord i Skonnerten Antares, der var fragtet til at gjøre endnu en Reise til Milu, og vendte atter tilbage derfra den 27de samme Maaned medhavende 3 Chinesere og endeel Sager fra Etablissementet. Februar og Marts Maaneder gik nu hen uden nogensomhelst Forandring i vort Liv eller Tilstand; Journalerne byde Intet, af hvad Navn nævnes kan, som er værd at omtale, og mine Breve for denne Tid ere alle mærkede med Rødkridt udenpaa: „uden Indhold.“ De sædvanlige Ride- og Kjøretoure iland, de daglige Disputer med de hundrede Gange gientagne Argumenter for og imod en dansk Colonie paa Nicobarøerne, Gisninger om, naar Ordre vilde komme hjemmefra og disses sandsynlige Indhold

udgjorde vore Forretninger, vor Tanke og Tale; den begyndende Regntid med dens sædvanlige Ledsagere, Lynild og Tordenveir, bidroge ikke lidet til at gjøre denne Tid saa ubehagelig, som det kun var muligt. Skibet var efterhaanden bleven saa reent og net som Vand og Sand, Trippelse og Maling kunde gjøre det, og det var os en Behageligheb, nu, naar noget gik istykker: saa havde Folkene dog lidt at bestille saalænge Istandsætningen varede. Vandfyldnings- og Malerdage vare storartede Begivenheder i vort Penangliv; hver Søndag og Helligdag holdt vi vor simple Gudsdyrkelse, og sang den lille Bønnebog mange Gange igiennem, fra først til sidst, og undertiden som en Variation fra sidst til først, og ingen Søndag forsømte vi i vort stille Sind at ledsage Fadervor med et „lad os snart komme fra Penang;" Mandskabet levede høit af ferst Suppe og Oxekiød hver Dag, thi andet end dette og Høns og Ænder var ikke at faae; Ærter og Flesk var den fineste Helligdagskost; istedetfor Øl fik Mandskabet Arach og Vand at drikke. De vare bestandig klædte i hvide Skjorter og Buxer og havde ved Togtets Ende saavel en meget fuldstændig Garderobe af Linned, som en stolt Afregning, eftersom hver Mand havde dobbelt Gage. Den 30te Mai fik vi uventede Efterretninger fra Øerne, idet Nicobaren „London" kom ombord i Dampskibet og bragte os Hilsen fra Milu; han havde været ombord i en Brig, der ladede med Cocusnødder ved Nancowry, og var med den dreven af i en S. V.-Storm og kommen til Arracan og derfra med et Barkskib til Penang. Han forblev hos os i nogle Dage, men foretrak snart at leve iland, og da der senere gik et Fartøi til Øerne, tilbød Chefen ham en Hjemreise dermed; men han svarede meget naivt, at hvis Capitainen ønskede det og vilde betale ham godt, vilde han gierne gjøre Reisen med for at tjene ham, men ellers ikke, saa man seer, at Fædrelandskiærlighed tilsyneladende endnu ikke er naaet til Nicobarøerne. Den 28de Juni havde man i Penang en saa svær Stormbyge, at en Araberbrig „Rahanee" kæntrede og sank tæt ved os paa 3½ Favne Vand. Uagtet vi øieblikkelig roede til den med vor Slup, var Skibet dog allerede sunket, inden vi naaede den; Mand-

skabet blev bjerget, og Sagen viste sig at have en meget naturlig Aarsag, idet Grubben var bleven udlosset og laae aldeles tom; jeg bemærker dette, fordi denne Brig senere, da intetsomhelst andet Skib var at faae, blev befragtet af Chefen for at bringe mig med endeel nye chinesiske Arbeidsfolk og Proviant til Milu, og vi havde allerede ladet den og engageret Chineserne, da Chefen opsagde Contracten, fordi Skibet befandtes ved nærmere Undersøgelse at være i en mindre sødygtig Tilstand og navnlig manglede de fornødne Seil, og den blev ophævet, jeg tilstaaer til min store Fornøielse, da jeg vidste hvad S. V.-Monsunen betyder ved Øerne og ikke havde det ringeste Skin af Lyst til at prøve Styrke med den i et Fartøi, som i ethvert Fald havde et usselt Mandskab, om det end selv kunde have udholdt Veiret. Den 16de August afgik jeg og vore 15 nye Chinesere, samt en nye Overseer, Jambu's yngre Broder, med Briggen Industry fra Penang, og jeg fik paa denne Reise at vide, hvad jeg kunde have ventet med Araberen. Vi kom med godt Veir over til Diamond Point, det nordøstlige Punct af Sumatra, stod med variable Vinde langs denne Øes Nordkyst, og fra det nordvestligste Punct „Achemhead" styrede vi ud i V. t. N. for at tage Høide mod den S. V.-lige Storm, som øieblikkelig mødte os, da vi slap Landet af Sumatra. Den retvisende Cours over til den sydligste Ø af Gruppen, Store Nicobar, var fra Achemhead omtrent N. V. t. V. og Distancen kun omtrent 30 Mile. Det vedblev uden Ophør at storme og regne, og vi gjorde kun liden Fart for de Smaaseil vi kunde føre; imidlertid vedbleve vi ufortrødent at holde vor Cours V. t. N. ud og havde Land i sigte d. 29. og 30., som jeg formoder var Landet af Store-Nicobar. Om Aftenen den 30te tog det til at blæse saa haardt, at vi ingen Seil kunde føre, men vedbleve dog at stevne den rette Vei og haabede desuagtet at naae ind til Øerne; det regnede uafbrudt, saa at ingen Observation for at bestemme Breden kunde faaes i 40 Timer, og da jeg efter den Tids Forløb slap til at faae en Middagsbrede, viste det sig, at Storm og Strøm havde forsat os ret Nord langs Østkysten af Øerne, idet Bredeobservationen gav os $9\frac{3}{4}^{\circ}$ istedetfor, som

vi antoge, $7\frac{1}{2}^{0}$. Samme Eftermiddag, som vi havde havt Landet sidst isigte, kom Mandskabet en masse til mig og bade mig vende om, „thi," sagde de, „disse Øer ere forbandede; vi have alle mistet Slægtninger der, og vi naae dem aldrig." Jeg loe ad dem, gav dem extra Brændeviin og bad dem, som salig Colombus, holde ud een Dag endnu; men næste Morgen kom de atter og erklærede mig, at deres Lidelser vare til ingen Nytte, — Skibet havde mistet Kobberet og Spigerhuden og var meget lækt, og vi naaede saa alligevel ikke Øerne, — jeg brød mig maaskee ikke om Livet; men de havde baade Koner og Børn o. a. m. og ønskede ikke at døe endnu. Om Middagen klarede det lidt, og da jeg fik ovennævnte Bredeobservation og altsaa vidste, at det var en fuldkommen Umulighed, at naae Øerne, da der jo ikke kunde være Tale om at krydse op mod disse Storme med et lækt Skib, hvor Stumperne af Kobberet sad i Krøller langs Bunden, saa at den høieste Fart, vi gjorde for Veiret mod denne haarde Kuling, var 6.5, vendte jeg om og gik tilbage til Penang, hvor jeg ankom med uforrettet Sag Natten mellem den 10de og 11te September Kl. 2. Chineserne og Provianten bragtes ombord i Dampskibet, og „Industry" halede paa Land for at reparere og faae nyt Kobber. Tiden gik imidlertid ikke ubenyttet hen, men et andet Fartøi, Skonnerten Ariel, fragtedes, og den 15de s. M. forlod jeg atter Penang med Proviant, Chineserne og en 3die Overseer, istedetfor Jambu junior, der ombord i Industry en Dag i Drukkenskab faldt ud af Køien og forslog sig slemt i Hovedet; vi vare i det Hele taget temmelig uheldige i Valget af vore Overseere; thi den vi nu havde faaet var ligeledes en Drukkenbolt, som paa Reisen stjal mine Theskeer, og hvad han kunde bruge af mine Klæder. Det var jo forøvrigt ogsaa meget vanskeligt, at faae Folk til Overseere, da alle frygtede for at modtage denne Post, saa man var nødt til at slaae til, naar En meldte sig, og for hans Dueligheds havde man jo ingen anden Garantie, end de Anbefalinger, han medbragte. Ariel havde fra sin første Debut et daarligt Rygte: paa dens første Prøvetour i Bostonbugten væltede den og sank, hvorved 40 Mennesker tilsatte Livet; men den blev tagen op igien,

og efterat Masterne vare afkortede noget, gik 6 Amerikanere med den fra Boston omkring Cap til Calcutta, og her blev den formedelst sin udmærkede Seilads kjøbt til Opiumsſmugler, bemandet og armeret og gjorde mange gode Reiſer i 1839 og 40, den gyldne Tid, da Opiumshandelen endnu ikke var fri, men en Kiſte Opium, ſom i Calcutta kjøbtes for 150 til 200 Rupier, i China betaltes med 1000, 1100, ja, indtil 1500 Piaſtre. Clipperne maatte ſaagodtſom hvergang ſlaae ſig igiennem en Mængde armerede Krigsjunker, der af den chineſiſke Regiering vare ſtationerede langs Kyſterne for at paſſe paa, og enkelte af hine vare derfor meget ſvært armerede, ſom til Exempel Barken „Rob Roy," der førte 16 Stk. Kanoner og 70 til 80 Mands Beſætning. Jeg har hørt fortælle derude, at naar et Skib løb ind, ſom havde Opiumslaſt, kom de chineſiſke Kjøbere roende langs Siden i lange letroende Fartøier, og idet de ſtrøg forbi, kaſtedes en Poſe Piaſtre op paa Dækket, og Fartøiet forſvandt, indtil Tusmørket, da det atter foer forbi Siden af Skibet, hvor da ſaameget Opium, ſom Poſernes Indhold var værdt, ſtod klar til i et Nu at fires ned i Baaden, ſom atter forſvandt med ſit Bytte. Hvis dette har været Tilfældet, kan man tænke ſig, hvilken umaadelig Fordeel Detailhandlerne maae have havt paa Opium, ſiden de ikke blot riſikerede Livet, men, hvad der for den ſnu chineſiſke Handelsmand er af langt mere Betydning, Pengene, for at ſkaffe ſig den. Handelshuſet Jardine Mattisſon & Co. i Hong-Kong havde et ſtort Skib liggende paa Floden ſom Oplag for Opium, og man vil vide derude, at dette Huus havde i eet Aar en Nettoindtægt af 3 Millioner Piaſtre ved denne Handel. Priſen paa Opium faldt naturligviis, efterat Handelen dermed ved Fredſlutningen var bleven frigiven, og Clippernes eventyrlige Reiſer og romantiſke Hændelſer vare forbi. „Ariel" havde, ſom ſagt, været Opiumsclipper og var bekiendt ſom en af de flinkeſte Seilere blandt diſſe, og 7 til 8 ja endogſaa 9 Miles Fart under Vinden var ikke ſjeldent paa de to Reiſer jeg gjorde med den paa dens gamle Dage. I en 8 Dage havde vi godt Veir at løbe langs Sumatrakyſten

med; men saa var den Herlighed forbi, og da Besætningen var yderst svag, nødtes jeg, efter nogle Dages Storm, til at søge ind til en lille malayisk By Toolo-Sawoy paa Nordsiden af Sumatra for at udhvile Mandskabet og fylde Vand. Jeg gik iland her og fandt en meget god Modtagelse af nogle malayiske Kiøbmænd, der vare bosatte her; jeg fik mørkeblaae Glas-Fingerskaale at drikke af og blev i det Hele taget grumme pænt behandlet; de ledsagede mig paa en Spadseretour i Omegnen og paa en Visit til den tidligere omtalte syge Rajah, der boede en ½ Miils Vei fra Byen i et nyt og meget smukt og vel construeret Bambushuus omgivet af Palisader; han var en rig gammel Herre med en ung Familie, thi jeg saae ikke færre end 6 unge meget smukke, men svært byggede Fruentimre, hans Koner, der gik og vartede ham op. Det var, efter mine Venners Udsagn, en meget krigersk tapper Stamme, jeg var kommen i Besøg til, som stadigt var i Krig med Naboerne, og Masen af Indvaanerne, som jeg saae, vare for den Sags Skyld klar til at drage i Felten, hvad Øieblik det skulde være; thi Ingen, ikke engang Drengene, havde færre end 2 Khriser stukne ind under Sarongen, hvoraf den ene var kort og den anden mere formidabel, nemlig et kort Sværd 1½ til 2 Tommer bredt med et Skæfte af Bøffelhorn. Jeg kom til at nævne Sarongen — denne udgjorde her, som for de fleste Malaiere af ringe Herkomst, deres eneste Klædningsstykke: det er et Stykke tærnet Bomuldstøi, sædvanligt af mørk Farve, vævet sammen som et Skiørt og gierne 5 Alen vidt, — dette smøges over Hovedet, og den øverste Kant svøbes fast om Livet og beknibes og danner da et Skiørt, der naaer ned til midt imellem Knæ og Fod. — Jeg havde her Leilighed til at see de paa de sydlige Øer saa almindelige store Fælledshuse, hvori en Mængde Familier leve som i en Caserne. — Dagen efter lettede vi og fortsatte Reisen: vi fik, som forrige Gang, Storm af S. V. i det Øieblik vi slap Achemhead; men Ariel var bedre Luvholder end Industry, og uagtet vi kun havde en rebet Stagfok paa og omtrent samme Veir og Vind, gik vi dog langt til Luvart af Store Nicobar og

fik den først isigte tværs ilæ; holdt af og ankrede for Natten i en lille Bugt paa N. O.-Siden af denne Ø. Om Morgenen lettede vi og stod med frist Kuling tværs over Georgs Canalen, der adskiller Store- fra Lille-Nicobar, holdt fast i Landet af denne Ø og stod endelig fri af dens langt udløbende Nordoststpids for at staae bidevind op mod Smaaøerne Trice og Track, vende der og da atter staae over den anden Boug til Luvart af bemeldte Spids og komme ind i Milu Havn. Det blæste nu haardt af S. V. og V. S. V. og Nicobarerne, som kom ombord, fortalte, at Søen var saa svær nordenfor Lille Nicobar, at Skonnerten ikke vilde kunne gaae igiennem; jeg forsøgte det alligevel, men blev lidt udenfor Pynten overfalden af en enorme ripple, som nødte os til at vende om igien og søge Læ bag Pynten; jeg tog nogle Chinesere samt Nicobarerne med mig iland og bad dem bære nogle Sække Riis og noget Thee over Land til Etablissementet, som vi naaede efter en høist ubehagelig Marsch igiennem Jungelen og som levende mindede mig om min tidligere Opdagelsestour paa Milu med Skipperen fra Antares.

Vor Ankomst vakte stor Glæde blandt Chineserne; men, ærligt talt, troer jeg, Risen og Theen især bidrog til vor venskabelige Modtagelse. Jeg spadserede tilbage igien om Eftermiddagen, og den følgende Dag lykkedes det os at bringe Ariel lykkeligt og vel tilankers i Havnen, idet Havet efter Ripplen var saa roligt, at vi i al Mag stagvendte, uagtet det blæste ligesaa stivt som den foregaaende Dag. Jeg har flere Gange nævnt det Ord ripple og skal forsøge, saavidt det staaer i min Magt, at forklare dets Betydning; noget dansk Ord derfor kiender jeg ikke; i den bengalske Bugt og især ved de nicobarske Øer kommer ofte en Række meget svære Bølger glidende hen over Havet, snart med, snart imod Vinden, snart med snart imod Strømmen; 4 eller 5 uhyrehøie Bølger følge saa hurtigt paa hinanden, at et Skib umuligt kan faae Tid til at reise sig efter den første, men maa gaae igiennem de andre, og man skulde troe sig imellen en Masse Klipper i en forfærdelig Brænding; thi Havet er i eet Skum, Bølger slaae op i alle mulige Retninger med en bedøvende Larm, og de 4 eller 5 Hovedbølger staae som lige-

saa mange Mure bag hinanden. Denne Hvirvel eller — jeg veed egentlig ikke hvad jeg skal kalde den — denne Brænding — drager som en hvid Skumstribe hen over Havet i en Brede af en $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{2}$ Mil: man kan see og høre den komme, møde Skibet og drage videre paa sin Cours, efterladende Havet i de første Øieblikke fuldkommen roligt, endogsaa i en Storm, indtil denne atter faaer det oprørt. Jeg har seet disse ripples i ganske stille Veir mere end en Favn høie; — man tænke sig dem nu i en Storm. En Sømand vil see Faren ved disse Brændinger, naar jeg gientager, at Bølgernes Retning i dem eller Ripplen's hele Cours er fuldkommen uafhængig af Vind og Strøm endogsaa i en Storm. To Gange har jeg i Storm prøvet at være i en saadan ripple, og selv Bølgerne i en Storm under Cap eller i en N. V.-lig Efteraarsstorm i Nordsøen eller i en sydlig Storm under Island ere ikke saa svære som disse. Jeg har i engelske sailing directions ofte seet Navn og Beskrivelse af disse ripples, men aldrig Aarsagen til dem: det kan ikke være Dybden eller Bundens Beskaffenhed, thi saa bleve de vel staaende paa et Sted, istedetfor, som de gjøre, at bevæge sig fremad med maaskee 2 til 3 Miles Fart.

Da Skonnerten var kommen tilankers i Havnen, bragtes Chineserne iland, og Hr. Gordon, den medbragte Overseer, indsattes i sit Embede; men da han debuterede med at drikke sig saa beruset den første Aften, at han tog en Sabel og vilde myrde en af Chineserne, bragtes han uden videre ombord igien som Arrestant, og jeg formaaede vor gamle Jambu til atter at forblive paa Milu, og afseilede efter 2 Dages Ophold igien til Penang. Etablissementet var, paa den Ødelæggelse nær, som var en nødvendig Følge af Monsunens Storme og Regnskyld, i god Orden; nogle Chineserе vare døde af Feber og Mangel paa Opium og vare blevne begravede ved Siden af deres døde Kamerater paa Kulpladsen 1 Alen under Jorden, og deres efterlevende Venner havde sat deres Spølkum med Riis og lidt Svinefleск ved den øverste Ende af Gravhøien med deres Spisepinde i som et Monument.

Den var atter dennegang næsten oversvømmet af Regnen. Da Chefen havde Formodning om at det nu var Regieringens Hensigt at fortsætte, eller rettere, at begynde Civilisationen, havde han sendt Jambu Ordre, at lade Chineserne opføre et Huus paa Milu, der kunde rumme 150 til 200 Arbeidsfolk, og en Plads udsøgtes dertil, hvorefter Arbeidet strax paabegyndtes. Den 5te Octbr. kom Ariel til Penang; her var endnu ingen Ordre hjemmefra, og vore Breve begyndte med det gamle Omqvæd: „Alt ved det Gamle". Engelske Orlogsmænd kom og gik som før, og iblandt dem kom Compagniets Orlogsdampskib Auckland førstegang til Penang under vort Ophold der; den havde kort i Forveien været paa et underligt Togt, nemlig for at lede allevegne i de indiske Farvande om en anden stor Dampbaad „Cleopatra", som var bleven borte; den var commanderet af en Broder til Chefen paa Auckland, og ikke en Krog paa den vildeste ubeboede Ø, uden den jo var bleven unsøgt, men forgiæves: ethvert Spor af Cleopatra var forsvundet med den. Vi vare nu saa temmelig vel underrettede om Grunden til den før saa ubegribelige Taushed hjemmefra, hvad Nicobarsagen angik: den laae, saavidt jeg veed, i, at der fra Chefen indløb Forestillinger til Collegiet om Sagernes rette Sammenhæng herude, og hvori Hindringerne for Anlæggelsen af en dansk Colonie vare bestemt udtalte og motiverede, medens der til Hs. Maj. Kong Christian 8te indløb Beretninger fra anden Haand, som lode heelt modsatte, og navnlig søgte at vise, hvilken ubeskrivelig Nytte Danmark vilde have af et saadant Etablissement, hvor let det lod sig bringe istand og til at betale sig, med behørige Planer og Forslag etc. etc. Forslagstilleren gik ud fra en Sammenligning, i hvilken han satte Nicobarøerne lige med Ceylon og Penang, de to frugtbareste Lande med det bedste og sundeste Clima i Indien, som havde alle mulige Hjælpekilder ved Haanden, og hvis Vigtighed for den uhyre engelsk-ostindiske Handel og Skibsfart var saa stor, at Regieringen maaskee vilde være nødt til at vedligeholde dem, om de saa kostede aarlige Millioner. Derhos anførtes Indtægterne ved Singapore, Penang og Malacca; men Udgivterne, som for Penangs

Vedkommende alene overstige hine med 180,000 Rp. aarligt, anførtes, om jeg er rigtig underrettet, ikke. Jeg har tidligere omtalt Hernes Rydning og Clima, de vigtigste Hindringer for et Anlæg der, og skal her kun opstille det Spørgsmaal, om den dansk-ostindiske Handel nu er eller nogensinde vil blive saa omfattende, at et Etablissement der vilde gavne den i ringeste Maade. Sagen er forbi og sandsynligviis glemt, — lad den hvile, — jeg har, for mit Vedkommende, den samme Mening derom nu i dette Øieblik som dengang, nemlig den: at en privat Mand, som eier nogen Formue, maaskee 30000 Rbd. og er godt bekiendt med alle de indiske Handelsforhold, som har levet i Indien og kiender de Indfødtes Sprog og Capaciteter, vilde maaskee i Løbet af 10 eller 15 Aar, om han levede saalænge, kunne giøre sig en meget stor Formue ved Nicobarøerne, men for en Regiering vil det aldrig betale sig og mindst af alle for den danske.

Man undrede sig herhjemme over at Dampskibet ikke solgtes, og et andet Skib anskaffedes istedet, og over at Arbeidet ikke blev drevet med mere Kraft paa Øerne. — Hvorledes skulle slige Forholdsregler kunne tages? — der vare jo bestemte Ordres til at afvente en nærmere Bestemmelse hjemmefra, inden videre Skridt foretoges, og en bestemt Sum fastsat, som ikke maatte overskrides. —

— Det er tidligere sagt, at Penang er meget hjemsøgt af Tordenveir: der gik næsten ingen Dag, hvor vi ikke saae Lynild og hørte Torden inde over Fastlandet; i Almindelighed deelte Tordenbygerne, der trak op nord- eller sønderfra over Landet af Øvede eller Province Wellesley, sig i 2 Dele, hvoraf den ene vedblev at følge Fastlandet, medens den anden trak over Øen, og brød det løs, var det, som alle tropiske Naturbevægelser, yderst voldsomt. Den 2den Novbr. kom et saadant Tordenveir trækkende over Penang og Havnen for en nordlig Vind: det brød løs over Havnen og var i Sandhed forfærdeligt, næsten som paa Nicobarøerne; Lynene fulgte hinanden uden Mellemrum, og Regnen styrtede ned i Strømme. Kl. $5\frac{3}{4}$ slog Lynilden ned i Dampskibets Fortop. — Forstangen var af Fyrretræ og havde et Vrid, som om man havde taget den ved

begge Ender og snoet den engang rundt; Straalen traf den øverste Ende af Stangen, fulgte Briddets Retning heelt ned, idet den gravede eller brændte en ½ Tomme dyb Rende i Stangen, og gik ud ved Rodenden; slog derefter, maaskee 3 Favne lavere, tvers igiennem Fokkemasten fra for til agter og udrev paa Agterkanten en Splint af en Favns Længde og 2 — 3 Tommers Brede og Tykkelse og slyngede den heelt agterud paa Dækket. Masten var, som tidligere er sagt, af det haarde Teaktræ og fuldkommen sund; paa det Sted, hvor Straalen gik igiennem, var den vel en Fod tyk eller lidt mere. Lynstraalen gik fra Masten ned paa Dækket midt i en Kreds af 8 Mand, som stode der, kastede dem alle afveien og 2 overende, hvoraf den ene laae halv bedøvet under Bradspillet; derpaa, sagde Mandskabet, havde den i et kort Øieblik viist sig paa Dækket som en Spiritusflamme og var saa forsvunden, efter deres Mening, ud af Ankerkiæden; dette syntes imidlertid ikke rimeligt, da den eneste Mand, som aldeles intet mærkede, var En, der laae under Bakken, med Hovedet hvilende paa Kiæden; sandsynligere er det vel, at Vandet, der flød paa Dækket, har absorberet og fordeelt Electriciteten. Lynilden slog samme Eftermiddag ned i en engelsk Brig, som dog slap ligesaa heldigt derfra, idet han kun mistede sin forreste Bramtop. I Fortet gik Straalen igiennem en 2 Fod tyk Steenmuur og derefter ind i en Stue, hvor en gammel Mand sad og spiste til Middag med sin Kone; de gamle Folk faldt næsegruus af Forfærdelse, og medens de laae bedøvede paa Gulvet, gik Lynilden ind i et gammelt Stueuhr og gik først ud igien, da der ikke mere var 2 Stykker, der hængte sammen; fra Uhret gik den ud af Vinduet igien.

Den 18de Novbr. 1847 kom en Fregat fra Rio-Janeiro for at stode til Admiral Inglefields Escadre; jeg var nogle Dage efter dens Ankomst i Selskab med dens Chef og endeel af hans Officierer og fik ved denne Leilighed et Bevis paa, hvor forfærdeligt Protectionssystemet for de engelske Søofficierers Avancement maa være for Tjenesten. Officiererne paastode nemlig alle som een, at

Chefen ikke alene ikke var Sømand og Officier, men at han var complet sindssvag, og meddeelte som Bevis for den første Paastand, at Fregatten bestandigt, siden den 2 Aar i Forveien var kommen ud, havde skiftet Officierbesætning, da Enhver søgte at komme bort strax, saasnart han havde seet Chefen og hans Adfærd; de fortalte en Mængde Historier for at bevise deres sidste Paastand, hvoraf nogle virkelig vare ret curieuse, som til Exempel, at Chefen gientagne Gange, under sit Ophold ved den engelske Escadre i Sydamerika, havde nægtet at adlyde Admiralens Signal til at holde Gudstjeneste ombord; de første Gange lukkede denne Øinene derfor, thi Capitainen havde „high connexions", men omsider fik han en bestemt Ordre i den Retning. Han kaldte nu Skibets Præst og beordrede ham at forrette Gudstjenesten; men den maatte ikke vare længere end et Qvarteer, og da Præsten, som paa hele Toget var bleven yderst slet behandlet af ham, med Frygt og Bæven tillod sig at giøre ham opmærksom paa, at Oplæsningen af den befalede Kirketjeneste, uden nogensomhelst Prædiken, ikke kunde skee paa et Qvarteer, gientog Capitainen sin Ordre med Tilføiende af: „De kan jo prøve at læse længere, end jeg har befalet." Tiden kom, og den stakkels Præst læste, saa Sveddraaberne stode ham paa Panden, men det lykkedes desuagtet ikke; da Qvarteret var forløbet, lod Chefen, som havde siddet med Uhret i Haanden, Mandskabet pibe ned, Præsten kalde til sig, arresterede ham og underrettede ham om, at der vilde blive anlagt Krigsrets Sag imod ham for Ulydighed mod en Chefsordre. Præsten gik fra Forstanden og sendtes til England, og Admiralen skildte sig ved Fregatten og sendte Capitainen ud til Ostindien for at stode til en anden Escadre. Jeg skal ikke nægte, jeg tviblede i Begyndelsen stærkt, og antog, man havde overdrevet betydeligt, thi af den korte Samtale, jeg havde med denne Mand, maatte jeg slutte, at han var baade kundskabsrig og dannet, og ytrede siden dette som min Mening; Officiererne indrømmede vel dette, men tilføiede en saadan Uendelighed af Smaatræk og Historier, at jeg, om jeg end bestandig antog disse for no-

get overdrevne, dog til Slutning maatte spørge: „men hvorfor faaer han da ikke Afsked?“ „because he is well connected“, var Svaret.

Om Eftermiddagen den 8de Decbr. afseilede jeg atter med Ariel til Milu for at inspicere Etablissementet og bringe Proviant derover. Vi vare nu i den gode Aarstid, og kom efter nogle faa Dages Reise lykkelig og vel derover; Etablissementet var rigtignok i god Orden, men saagodtsom intet Rydningsarbeide var foretaget, da Jambu havde ladet Chineserne arbeide af al Magt paa det store Huus, som næsten var færdigt. I Novbr. Maaned havde de sydlige Øer været hjemsøgte af et overordentligt stærkt Jordskiælv, det stærkeste nogen af de Indfødte havde oplevet. Efter de Oplysninger, jeg af Etablissementets Journal og ved Overseer Jambus Hjælp hos de Indfødte kunde tilveiebringe, havde Gangen i Katastrophen været følgende: Kl. 3 om Morgenen den 31te Octbr., da Veiret var stille og klart efter en meget heed Dag, hørtes paa alle de sydlige Øer en forfærdelig Explosion, som om mange store Kanoner bleve affyrede efter hinanden; umiddelbart derefter hørtes paa Øen Condul i Georgs-Canalen, hvor Jordskiælvet udentvivl har været stærkest i Kraft og Virkning, en hvislende Lyd som af et stærkt Vindstød eller af en sig nærmende Stormbyge, og strax derpaa føltes en Successsion af yderst voldsomme Jordstød, der tilsammen varede saameget som et Qvarteer. Samtidigt hermed steg Vandet ved Condul pludselig som ved en Bølge omtrent 2 Favne høi, skyllede Huse og Træer om ved Stranden og drev Indbyggerne tilfjelds. Paa Flugten opdagede Nicobarerne en ny Kilde oppe i Bjergene; den havde en firkantet Aabning omtrent en Qvadratfavn stor, hvoraf Vandet, som var koldt og havde en saltagtig Smag, væltede op i stor Rigdom. Nicobarerne paastode, at de, samtidigen med dette første Udbrud, havde seet Ild paa Toppen af et Bjerg paa Store-Nicobar, sandsynligviis en ubetydelig vulkansk Eruption; thi den saaes kun et Øieblik. Efterat denne første Rystelse var tilende, bemærkedes Intet, før efter igien omtrent et Qvarteers Forløb, da den samme Katastrophe gientoges, — stor Explosion, en hvislende Lyd og derefter en ny voldsom Rystelse, — og saaledes

vedblev det med Mellemrum til Aften. Ved vort Etablissement paa Milu taltes i Dagens Løb henimod 80 saadanne Rystelser, gradevis aftagende i Styrke og Varighed og med længere og længere Mellemrum, men bestandigt foregaaede af de beskrevne Lyd. Paa Milu slog Jorden dybe Revner, og Vandet steg pludselig fra Lavvande til Springtids Høivande eller omtrent 8 Fod. Nogle Huse rystedes i Dagens Løb overende, hvoriblandt et, som var under Bygning, og paa hvis Tag 6 Chinesere vare i Arbeide; Huset jevnedes med Jorden, og Chineserne laae paa Ansigtet mellem Stumperne, uden dog at være komne til nogen Ulykke. Paa Øen Monthoule slog Jorden Revner, som vare en Favn dybe og 2—3 Fod brede, og overalt omkring de sydlige Øer vare umaadelige ripples saalangt Øiet rakte. Jordskjælvets Retning maa have været fra S. mod N.; thi det følтes stærkere paa Store-Nicobar og Condul, end paa de nordenfor liggende Lille Nicobar og Milu, og Vandets Stigning var betydelig høiere paa hine end paa disse Øer, og paa Nancowry, der ligger omtrent 9 Mile nordligere, følтes kun den første Rystelse, og ingen Stigning bemærkedes i Vandstanden. I Løbet af de 20 paafølgende Dage, følтes jevnlige Jordrystelser, men bestandig kortere og svagere, med større og større Mellemrum og efter denne Tids Forløb ophørte de ganske; Vandet begyndte da at falde, og var, da jeg den 16de Decbr. ankom til Øerne, paa dets tidligere Mærke. Den 3die Novbr. kom 4 Condulfolk til Etablissementet og bade om Hjælp for de 50 Mennesker, der vare flygtede op i Bjergene paa Condul og Intet havde havt at spise i 4 Dage. — Tahalea, alias George Piggins,[1] sendtes derover med den største Canoe og havde 2 Sække Riis med til dem; han hjergede 48 Mennesker og bragte dem til de andre Øer; ved sin Hjemkomst berettede han, at da han var gaaet oppe i Bjergene, havde han bemærket, at Jorden overalt var smuldret og meget blød, og i Nærheden af den nye Kilde rystede den saa stærkt, at han ikke kunde staae paa Benene, men at han flere Gange var faldet om, og at han der uafladelig kunde høre de store Explosioner, der foregik hver Rystelse. Jambu forklarede, at han ofte havde hørt lignende Explo-

sioner fra Svovlminerne ved Umerapura i Aya, hvor han tidligere havde været ansat som Opsynsmand. Saavidt jeg veed, var kun et Menneske bleven dræbt, nemlig et Barn, som strax var bleven efterladt i et Huus paa Condul; Moderen, som flygtede med de Andre, troede, Een eller Anden havde taget det med; men da hun fik at vide, at det var bleven tilbage, vendte hun om og gik tilbage til Huset, som allerede var halvt bortskyllet af Havet, fik fat i Barnet og løb ad Bjergene til med det; men et nedstyrtende Træ faldt over hende og brækkede begge hendes Been, hvorved hun slap Barnet, som Havet tog; hun selv blev reddet af sine Landsmænd. Jovrigt ere Jordskiælv slet ingen Sjeldenhed paa Oerne, og i Etablissementets Journal fandtes endeel Smaaryktelser antegnede; men selv de ældste Indfødte erindrede ikke, at noget havde fundet Sted, der blot kunde sammenlignes med denne Katastrophe. Det kunde maaskee være en Undersøgelse værd, om ikke en eller anden Forbindelse kunde udledes mellem dette Jordskiælv og det 2 Maaneder iforveien paa Java og Sumatra forefaldne, der ligeledes derfra anførtes som det voldsomste, Nogen kunde mindes: muligt var det jo, at Java, Sumatra, Nicobarerne og Andamanerne udgiøre en heel Kiæde af Vulkaner. Nicobarerne vare i den største Forfærdelse og forespurgte sig hos deres Præster og Viismænd om Grunden til al denne Uro; saavidt jeg veed, vare disse Lærde ogsaa uenige, idet nogle mente, at det var den onde Aand, som tilkiendegav sin Vrede, fordi Skoven ryddedes, andre, at det kom fra Kulbunken paa Milu, eller fra de døde Chinesere, som vare begravede der; men de vare dog alle enige i, at Skylden laae hos „de hvide Mennesker," hvilket forøvrigt undrede mig, da de Indfødte efterhaanden begyndte at kunne lide os og at indsee den Nytte, de kunde have af os og vort Etablissement; ogsaa vare de nu fuldkommen villige til at deeltage i alt Arbeide, undtagen Rydning, og havde været ivrigt behjælpelige ved Bygningen af det nye Huus; naar vi sagde til om Aftenen, kunde vi have 10, ja 20 Nicobarer til Arbeide den følgende Dag, men mere end 2 høist 3 Dage arbeidede de ikke ad Gangen. Jeg gik fra Milu med Skonnerten for at anløbe Condul, og der, saavidt mu-

ligt, skaffe mig Visshed om Sandheden af de ovenstaaende Oplysninger, og atter, paa denne korte Reise mellem Øerne, havde jeg Leilighed til at see og dømme om Seilladsen i dette Farvand; vi havde sydlige Vinde og maatte krydse os ned til Georgs-Canalen; efterhaanden faldt det stille, Strømmen løb stærkt og satte os tværs ind paa S. O.-Siden af Lille-Nicobar, og Dynningen var saa svær, at Skonnertens lille Nøddeskal af en Baad ikke kunde bugsere os fri og vi maatte tænke paa Ankeret; men Sagen begyndte at blive mindre behagelig, da man fortalte mig, at Kiæden var omtrent 10 Favne kortere end Dybden, og Tid var der ikke til at hexe begge Kiæderne sammen. Vi kom ud af Kniben ved en overordentlig svær Byge af sønden Vind, der rigtignok hjalp os ud fra Land, men et godt Stykke ilæ, hvorefter det atter løiede og blev ganske stille, netop som vi vare tværs til Luvart af Monthoule; det var nu bælmørkt og saavidt jeg skiønnede, vare vi ikke 200 Alen fra Klipperne, da vi atter fik en haard Byge, og vi klarede den, men kun netop, hvorpaa det igien blev stille, og vi dreve nu vesterі med Strømmen igiennem Georgs-Canalen og saa langt forbi Condul, at vi brugte den hele Dag til at komme derop. Jeg roede iland og fandt da ganske rigtigt, at alle Husene vare borte, endeel Træer oprevne, og enkelte meget store Klippestykker nedstyrtede paa Sydsiden af Øen og havde taget Alt, hvad der kom dem iveien, med sig ned i Havet.

Løverdagen den 25de Decbr. kom Ariel tilbage til Penang, hvor Alt naturligviis var »ved det Gamle.« Imidlertid havde der dog været lidt Nøre kort iforveien, idet der pludselig var kommen Ordre til, at alt disponibelt Militair skulde indskibes for at gaae til China, hvor den 4de Krig mellem Englænderne og Chineserne truede med at udbryde paa Grund af, at 4 Englændere vare blevne myrdede ved høi lys Dag paa Gaden af Chineserne. Den keiserlige Regiering skyndte sig imidlertid med at lade Vedkommende halshugge og tilbød, om denne Statisfaction ikke var tilstrækkelig, at lade nogle Flere springe over Klingen, og Sagen jevnedes; det lod i det Hele

taget, som om den chinesiske Regiering var fuldt saa ivrig i at søge at undgaae Krig, som Englænderne vare for at faae en istand.

Da endnu ingen Ordrer vare ankomne hjemmefra, og disse stadige Befragtningsudgivter til Skibe, for at gjøre Reiser mellem Milu og Penang, kunde formindskes eller rettere falde reent bort ved Anskaffelsen af et Seilfartøi, hvormed vort eget Mandskab kunde bringe os til Berne, bestemte Chefen sig til at sælge Dampskibet ved offentlig Auction og kiøbe en lille Skonnert, „Joven Corina", der svarede til Hensigten, og som netop var averteret til Salg i Singapore, og for Løverdagen den 12te Febr. 1848 findes anført i Dampskibets Journal: „Kl. 9½ Formiddag halte ned Flag og Vimpel, da Dampskibet idag i Avisen er lyst til Salg ved offentlig Auction den 4de Marts forestkommende." Skonnerten „Joven Corina" kiøbtes for 3500 Piastre, omdøbtes til „Nancowry", og den 17de samme Maaned, var der Officierer og Mandskab ombord fra Dampskibet for at modtage den og Inventariet.

I Skonnerten fandtes endeel gammelt Pladejern; dette blev udbredt og lagt i Lag i Bunden for at tjene til Ballast, og ovenpaa denne lagdes et fast Dæk af Fyrreplanker, der skulde være Banjer; Lastrum var der altsaa ikke, saa at Vandkiedlerne, der toges fra Ganges, maatte staae agterst paa Banjerne, og midtskibs mellem hine var Hellegat. Eftersom vort Mandskabs Forraad af Linned og Klæder voxede, var der ombord i Dampskibet bleven forfærdiget en Kiste til hver Mand, omtrent saa stor som en almindelig Kuffert; disse Kister, pakfulde af Tøi, vare Folkenes store Stolthed, — (jeg maa gjøre de Uindviede opmærksomme paa, at „gode Klæder" er vore Matrosers Stolthed og Glæde), og placeredes da iborde paa Banjerne; Skabe og Smaalukafer indrettedes til Proviant etc., Skonnerten blev malet og pudset, og var derefter saa net en lille Orlogsmand, man kunde ønske sig; Gud veed, den var ingen Clipper, hverken hvad Seilads eller Form angik; men der, hvor man daglig saae de besynderligste Skibsconstructioner, var den saamæn ikke saa ilde. De 4 Stkr. 1-pdige Metalkanoner, vi havde faaet fra Tranquebar, stode i Gafler paa Relingen, og et lille Skab med en Kob-

berkasse i var Krudmagasin. I Kahyten, hvortil en livsfarlig steil Trappe førte ned, kunde 3 à 4 Mennesker staae, 2, høist 3, sidde, og 1 klæde sig paa; der vare 4 Huller til at sove i, med et Gardin for hvert. Skibet var slemt besængt med Muus og Kakkerlakker, hvorfor vi begyndte vor Eqvipering med at tømme det ud og derpaa lægge en Stabel Trækul paa et Lag Muursteen og Sand midt i Lasten; Kullene tændtes og alle Luger lukkedes tæt til, og saaledes stod det i 36 Timer, hvorpaa det atter aabnedes; Kullene vare udbrændte, og rundt om Ildstedet laae en tæt Kreds af døde Muus, der havde søgt til Ilden som det sidste Sted de kunde aande; Musene vare udryddede, men Kakkerlakkerne — ikke, thi Kuldampen formaaede ikke at ødelægge Æggene, hvoraf Tusinder vare fastklistrede mellem Tømmerne; vi prøvede paa at slippe Høns ud i Skibet, men uagtet de consumerede en uhyre Masse levende og døde Kakkerlakker og Æg, var det uden ringeste mærkelig Virkning, thi nogle faa Dage efter sværmede Kakkerlakkerne ligesaa talrigt, som for, naar Klokken var 10 om Aftenen. Hvad Rotter og Muus angaaer, da er denne Røgningsproces*) bekiendt nok og meget probat, men den maa foretages med stor Forsigtighed for de gvælende Dampes Skyld, og maa man ikke lade Folk gaae ned i Skibet, før det i nogle Timer har staaet aabent for Lufttræk, ligesom en stor Reengiøring er nødvendig nede i Skibet for at bortskaffe alt det døde Kryb, som er dræbt i Krumholterne. Overhovedet bemærkede jeg derude, at man i Kiøbmandsskibene tog altfor lidet Hensyn til slige Udluftninger og Reengiøring nede i Skibet, som jo i et tropisk Clima er saa saare vigtig. Jeg kommer herved til at tænke paa et Tilfælde, der traf os tidligere paa Reisen, og som udentvivl langtfra er eneståaende i sit Slags. En Morgen meget tidlig i Penang, kom der et Fartøi til Dampskibet fra en Bark, der havde en indfødt Besætning, med Anmodning til vor Doctor om strax at komme derombord; han fulgte øieblikkelig med Fartøiet, og fortalte os ved sin Tilbagekomst senere op ad Dagen,

*) Cfr. d. Tdskr. 6te Bind Pag. 451.

at da han kom ombord, havde man bedet ham skaffe Liv i 3 tilsyneladende døde Mennesker, Skibets Styrmand og 2 Matroser. Da han forespurgte sig om den rimelige Aarsag til deres Tilstand, fortalte Skipperen ham, at Styrmanden havde om Morgenen tidlig sendt en Mand ned i Pompesoden til Bunden af Skibet for at giøre reent der, og et Øieblik efter praiet ned til ham, men intet Svar faaet; han sendte derpaa endnu en Mand ned til ham med et Lys; dette slukkedes strax og den sidst nedsendte Mand gav et Skrig, og man hørte saa intet videre fra dem; Styrmanden som var en behjertet Karl, tog øieblikkelig et Toug om Livet, gav de Ovenforstaaende Ordre at hale ham op strax, naar han rystede i Touget, og steg ned med et Lys; dette slukkedes atter og et Øieblik efter hørte de et halvqvalt Skrig og Touget rystede. Man halede op og Styrmanden kom op, aldeles livløs, men havde dog fat i den sidst nedstikkede Matros, som saaledes ogsaa kom op. Styrmanden der kun havde været nede et Minut eller to, kom snart tillive, men var i en yderst mat og afkræftet Tilstand; den Matros han trak op med sig, antog man, havde været nede omtrent 7 Minuter, og han kom ogsaa tillive, men først op ad Dagen og var da om mulig i en endnu uslere Forfatning end Styrmanden. Den første Matros blev ogsaa taget op, hvorledes husker jeg ikke længer, men han havde været nede mere end en halv Time, og var og blev død. Skibet havde havt Last af Betelnødder inde og var et Par Gange efter Udlosningerne ei bleven reengjort i Bunden, saa at enkelte Nødder maae have ligget i det Vand, som altid staaer i Bunden af et ældre Skib, der være gaaet i Forraadnelse og saaledes have udviklet den dræbende Gas.

Da Skonnerten var færdig, flyttede alle Mand ombord; Kongens Vimpel heistes paa den, og saa kom den 4de Marts med sin Auction over Dampskibet. Det blev tilslaaet den Høistbydende, en vis Green, der senere blev Associé af Huset Nevely & Comp., som vor Agent Herr Currier forestod, for omtrent 8,600 Pjastre. Dampskibet blev siden halt paa Land ved Nevely & Comps Værft, Kiedler og Maskiner udtagne, hvoraf de første, der vare af Kob-

ber og nu veiede 19 Tons, atter solgtes for 8000 Pjastre; Maskinen blev averteret til Salg som gammelt Jern, men i Penang fandtes ingen Kiøber, og det kunde ikke betale sig at sende det til Singapore eller andetsteds hen for at sælges, da Fragten vilde overstige den Pris det kunde naae. I Skroget sattes ny Forstevn og Agterstevn, og det tiltakledes som Barkskib for at sendes til Sidney under et nyt Navn og der muligviis sælges til en eller anden Ulykkelig der ikke kiendte eller havde hørt om „the old Ganges'" Meriter. De to 12-pdige Metalkanoner, som bleve kiøbte med Skibet i Calcutta, vare iforveien solgte til en Kiøbmand i Penang, der sandsynligviis var Mellemmand for Regieringen, som gav dem i Present til Rajahen af Salengore, af hvem den ved en Tractat havde erholdt et stort Stykke Land i Queda, og da han reiste fra Penang, fik han sine Kanoner med sig tilligemed en Pistol med 8 Løb, og disse Fordele, i Forening med en 21Esessalut paa 9 Skud fra Fortet, var det Vederlag, han fik af England for sit afstaaede Territorium. Jeg talte nogle Dage efter Auctionen med Hr. Green, Dampskibets nye Eier, som sagde mig, at Overslaget paa Reparationsarbeidet var 4000 Pjastre og han ventede at faae 10 eller maaskee 12,000 Pjastre for Skibet efter endt Reparation.

„Joven Corina" bragte os fra Singapore det Evangelium, vi havde sukket saa længe efter, nemlig Hs. Maj. Kongens Resolution angaaende de nicobarske Øer; det var rigtignok kun en foreløbig Ordre den bragte os, men den afgiørende lod kun i kort Tid vente paa sig, til den 8de Marts 1848. Denne Aften kom vore Folk andengang ombord i en mindre ædru Tilstand; de vare reent ud sagt pærefulde, men i Betragtning af Dagens Høitidelighed lod man det passere. Da Skonnerten var equiperet og provianteret, afseilede vi fra Penang og kom efter en lang Reise, som vestlige Vinde og Stille gjorde saa kiedsommelig som muligt, til Milu. Skonnerten forblev i 14 Dage liggende i Havnen og vendte da tilbage til Penang medtagende 18 Chinesere som havde gjort Mytteri paa Øerne og vare blevne afstraffede.

Vi vare atter uheldige med Reisen, idet Vinden næsten bestandig

var østlig med jevnlig og længe Stille. Den sædvanlige Følge af det længere Ophold paa Øerne indfandt sig snart ved Sygelighed blandt Mandskabet, og dennegang stødte endnu det Uheld til, at vor Doctor var en af de første paa Listen, og derhos saa heftig angreben, at han ikke kunde udføre sine Forretninger. Jeg blev desaarsag constitueret til Skibslæge under Chefens Control, og var temmelig heldig med mine Curer, men maa dog tilstaae, at jeg ikke vandt synderlig Popularitet i Egenskab af Doctor hos mine Patienter, da jeg forsøgede Brækmidlerne i en for dem temmelig foruroligende Grad og vedblev at ordinere og uddele dem, indtil de virkede yderst tilfredsstillende, navnlig kan jeg huske, at Doctoren ytrede en stærk Tvivl, da jeg forsikrede ham, at han havde faaet den sædvanlige Dosis. En halvbefaren Constabel Chr. Jensen blev en Nat bragt op paa Dækket i en saa yderlig elendig Tilstand, at jeg i lang Tid troede ham død, men for det modsatte Tilfælde blev han badet med koldt Vand paa Hovedet hele Natten, og dette, troer jeg, virkelig frelste hans Liv dengang, men han var saa medtaget og afkræftet, at hans Tunge blev fuldkommen lam, han lallede som et Barn, kunde ikke articulere det mindste Ord og gienvandt først Brugen af sin Tunge til Tale flere Maaneder efter. Stakkel! det havde maaskee været bedre, om han var død dengang, end som nu, at henslæbe en ynkelig Existence i et Aarstid og saa døe af Svindsot herhjemme. Vi havde indtil 8 Mand ad Gangen paa Sygelisten, og da hele Besætningen var 13, var Vagtsmandskabet kun svagt. Reisen fik imidlertid ogsaa dennegang Ende og vi kom ind til Penang og fortøiede Skonnerten paa dens gamle Plads. Her beordrede Chefen os at blive liggende, medens han senere gik med Postdampskibet til Madras for der at oppebie Corvetten Valkyriens Ankomst og derfra at følge med den til Nicobarøerne, hvor den var beordret hen for at ophæve Etablissementet og bringe Chineserne til Penang. Her skulde ved dens Ankomst Skonnerten sælges ved offentlig Auction og Mandskabet gaae ombord i Corvetten. I Penang var Alt i den største Spænding om hvad Mai-

posten vilde bringe fra Europa. Den orleanske Families Fordrivelse fra Frankrig og Revolutionen der, — Fyrst Metternich i Minoritet i det østerrigske Statsraad og Gisninger om de kommende Begivenheder i Sydtydskland! — Hans Majestæt Kong Christian den Ottendes Død og de mørke Udsigter i vort Fædreland gjorde vor Længsel næsten ustyrlig. Alt kom paa eengang, og med Valkyrien kom Efterretning om Bevægelsen i Kiøbenhavn i Marts, om Insurrection i Hertugdømmerne og Krig. Den 10de April var i Penang Efterretning giennem Lloyds Lister om at Valkyrien var passeret Dower den 13de Januar og altsaa vilde kunne ventes til Madras i Mai eller Juni, hvorfor Chefen, som sagt, begav sig derhen pr. Dampskib i den første Uge af Mai, og vi andre toge atter fat paa vort gamle Penanglív, men med en anden Følelse end tidligere, thi nu vidste vi da det lakkede mod Enden og at vi snart skulde hjem; for os, som havde ventet saalænge, vare de 4 eller 5 Maaneder, Valkyrien kunde bruge til at bringe os hjem, jo kun meget korte, og fra Begyndelsen af Juni vare vore Kikkerter vist hundrede Gange om Dagen rettede mod Signalstangen paa Government-Hill. Endelig en Morgen, jeg troer den 20de eller 21de Juni, kom Signalet, og Jubelen var uden Ende i Skonnerten; man talede om Hjemmet som om Corveiten alt havde ligget paa Kiøbenhavns Rhed og vi blot havde behøvet at pakke ind og gaae iland, saa kort forekom os den lange, 3000 Mile lange Hjemreise. De sidste Dage af vort Ophold i Penang tilbragtes med at giøre klar til Auction, afholde denne, og forresten gaae omkring og fortælle Venner og Bekiendte der hvor ubeskrivelig glad man var ved at skilles fra dem. Skonnerten blev raabt op og solgt for 3040 Pjastre, og den 24de Juni 1848 kom dens Mandskab ombord i Valkyrien, som forlod Penang den 27de s. M. for at gaae hjem, anløbende paa Veien Singapore og Batavia.

Dette er Fortællingen om Ganges og vor Reise til de nicobarske Øer. Jeg har giengivet de mærkeligste Begivenheder paa denne Tour som de fulgte og skete; at beskrive de Følelser og Tan-

ker som ledsagede dem, mægter jeg ikke længer, kun Indtrykket har jeg tilbage, og saameget veed jeg, at jeg aldrig før eller senere i mit Liv har meent et „Gud være lovet“ ærligere, end da jeg gik ombord i Valkyrien i Penang den 24de Juni 1848.

Kiøbenhavn, 1852.

Sørøverne i Suluhavet.

(Naut. Mag. Octbr. 1851.)

Sulu-Sørøverne have deres Hovedstationer paa to af de fornemste Øer i Suluarchipelaget, nemlig Bang-gingee og Tongkil, men de fleste af de øvrige Øer bidrage ogsaa med noget Mandskab. De ere Rajahen af Sulus Undersaatter.

Deres Røverbaade beløbe sig i det Hele til 200, af forskiellig Størrelse. Disse Baade ere smukt byggede, meget skarpe baade for og agter, med stor Brede og dobbeltbænkede. De største have 40 Mand, de mindste 15. Besætningernes Antal kan vel anslaaes til 6000 Mand. Prahu'erne baade roe og seile godt, og paa Grund af deres store Brede kunne de føre stor Force af Seil og skære hurtigt giennem Vandet. De længste ere 68 Fod med en største Brede af 20 Fod, og en Planflade springer omtrent 1 Fod udenfor, hvorpaa Folkene gaae. De have intet Dæk og ere heelt igiennem bundne sammen med Ratang. De gaae stedse 8, 10, 12, 20 eller 30 Prahu'er sammen. Hver Prahu er forsynet med flere Stel Seil af forskiellig Dannelse og Stof, efter de Nationers Brug, hvis Kyster de besøge, og paa hvert Sted heise de samme Seil som de indfødte Baade der. En Baads Skyts er en Malmkanon for og een agter, og paa Siderne ere placerede Haubitzer, Rantakas, Padjettys ꝛc. Hver Mand har sin Kleewang og Landse, og der er en Masse Geværer i hver Baad. Deres Kanoner ligge altid skjulte nede i Baadene, naar der ikke haves øiebliklig Brug for dem.

Til bestemte Tider stikke Sørøverne i Søen, alt efter Stedet de ere bestemte til. I December eller Januar forlader en Flotille Borne for at gaae ned til Macassar Strøde, hvor en Afdeling skilles fra dem ved Pulo Laut, og gaaer østerefter til Molukkerne, nogle til Farvandene sønden for Java, Timor, Bali ɔc., og den vestlige Eskadre spreder sig langs Kysterne af Java, Borneo, Banka ɔc. De have deres Smuthuller paa alle disse Steder og har deres egne Navne for dem, hvisaarsag det er vanskeligt med Sikkerhed at angive deres Beliggenhed. Ofte falde de uforvarende over Byerne, naar det vaabenføre Mandskab er borte, thi overalt have de deres Spioner og recognoscere stedse, inden de angribe, og da deres Bevægelser ere hurtige, ere de sjelden uheldige, og møde sjelden Modstand. 3 eller 4 Baade gaae næsten altid sammen, meget sjelden ikkun 2. Ved disse Overfald rane de heller Qvinder og Børn, end Mandfolk, baade fordi de ere lettere at faae fat paa og fordi de ere af større Værdi, idet et Fruentimmer er ligesaameget værdt som 3 Mænd. Dette lange Krydstogt varer fra December eller Januar til Juni, Juli eller August.

I Søen angribe Sørøverne ialmindelighed smaa Fartøier, som indfødte Prahus, Chuliah Skonnerter og smaa chinesiske Junker. De holde skarpt Udkig, og som de ere forsynede med gode Kikkerter, holde de sig afveien for alle farlige Skibe. De angribe enhver Baad, som de troe at kunne magte, uden Hensyn til Nation eller uden synderligt Hensyn paa Prisens Værdi. I Reglen ere de feige Kieltringer, om de end sægte fortvivlet, naar de overrumples og see at Flugt er umulig.

Notitser fra det engelske Krigsdampskib Sphinx' Togt fra Plymouth til Singapur fra 2den Marts til 24de Juli 1850, fra Singapur til Siam den 3die August, derfra til Hongkong, derfra til Shanghae og tilbage til Hongkong.

Af Command. Shadwell.

(Naut. Mag. November 1851.)

Porto Grande's fortrinlige Havn paa St. Vincent (capverdiske Øer) under 16° 55′ N. Br. og 25° 1′ V. Lgd., er paa Øens Vestside, aaben mod N. V., men aldeles beskyttet af den høie Ø St. Antonio, der i 8 eller 9 Qvartmiles Afstand ligger i den Retning og afgiver en fuldkommen naturlig Bølgebryder. God Ankergrund, Coral og Skaller, i 7 til 10 Favnes Dybde. Man kan løbe ind uden nogensomhelst Fare og der er Plads for en heel Flaade.

Efter at have forladt Whydah, passeredes Linien under 1° 50′ V. Lgd., Sydvestlige Vinde bestandig fremherskende, og fik ikke stadig S. O.-Passat førend under 6° S. Br. og 8° V. Lgd., og fik vi den da lidt efter lidt uden Mellemrum af Stille.

Fra Ascension til Rio stadig æqvatorial Modstrømning, fra 15 til 30 Qvartmiil pr. Dag.

Fra Cap til Rio, paa samme Længde, under Seil, med Hjulene fra ad den 37° S. Parallel; havde flere stærke men ikke voldsomme Storme vesterfra og næsten bestandig god Brise og gunstig østlig Strøm.

Vinden blev staaende vestlig til vi nærmede os St. Pauls, og som vi passerede denne Ø, fik vi en stærk Storm fra N. O., hvorefter vi i nogle Dage havde nordlige og nordøstlige Vinde.

Idet vi brugte Dampen, naar Vinden ikke var gunstig, stod vi N. i en smuk jevn Bue med en naturlig Anvendelse af Stor-Cirkel-Seilads-Princippet, aldeles forskiellig fra den, som Nutidens halvlærde Empirikere anbefale, der, forgabede i deres eenfoldige Theori, foreslaae umulige Courser paa høie Breder, uden at ændse locale Modvinde, Kulde og Isbjerge, og saa snakke en heel Deel om deres Opdagelse, skiøndt det saakaldte Stor-Cirkel-Seilads-Princip ikke er andet end et Opkog af hvad der for mange Aar siden er bragt i Forslag, men alt for længe siden forladt af vore forstandige Forfædre.

Hvorledes skal nemlig Stor-Cirkel-Seilads bringes i Anvendelse f. Ex. fra Valparaiso til Sydney, eller fra Svanefloden til Cap, eller, paa den anden Side, fra Cap til Tasmania. I de to første Tilfælde vilde en Cours efter Stor-Cirkel-Seilads føre Skibet igiennem Regioner, hvor vestlige Vinde med hyppige Storme stedse ere fremherskende og faae det til at forlade det smukke Veir og gunstige Passatvinde, som man kan træffe under Brederne mellem Troperne. I det sidste Tilfælde vilde Stor-Cirkel-Seiladsen føre Skibet til en saa høi sydlig Brede, at, for ikke at tale om Kulden, fornemmelig om Sommeren vilde være megen Udsigt til at støde paa Isbjerge, og det vilde være meget besynderligt, om ikke den saa forroste Stor-Cirkel-Seilads i en halvlært Sømands ukyndige Hænder, skulde afstedkomme flere Feiltagelser og deraf følgende Tab af Liv og Eiendom, end i fjerneste Maade vil kunne opveies ved det Par Snese Qvartmiil flere eller færre der vil blive sparede for et Skib paa en lang Reise ved at anvende dette Princip.

Imod den skiønsomme Anvendelse af denne Methode i en vel oplært og videnskabelig Sømands Haand, have vi ikke det Allermindste at indvende, og mangen dygtig Officier, hvis Mening stedse vil have særdeles Vægt, ynder den meget. Men vi bør advare imod dens Anvendelse i Almindelighed og uden at der tages behørigt Hensyn til locale Vinde og andre Omstændigheder. Den fordeelagtigste Anvendelse af denne Theori vil maaskee være, at Navigateuren derved sættes istand til, i Tilfælde af Modvind, at

lægge Coursen paa den Boug, der nærmest falder sammen med en Stor-Cirkelbue, hvorved ofte kan vindes betydeligt i Afstand. —

Vi passerede Steenbukkens Vende-Cirkel under 100° 30′ O. Lgd. og fik ikke S. O.-Passaten førend under 17° S. Bredeparallelen.

Gik giennem Sunda-Strædet den 20de Juli.

Gasparstræde bør formeentlig foretrækkes for Bankastrædet som kortere og mindre kiedsomt.

Passerede Rhiostrædet om Natten. Det er reent og aabent og uden Vanskeligheder, naar der holdes godt Udkig, og bør foretrækkes for den længere Omvei om Bintang.

Den 3die August forlod Singapur for at gaae til Siam. Bugten ved Siam bar ingen pludselige Farer, og da Lodskuddene tage jevnt af kan man uden Vanskelighed nærme sig Pynten af Bugten.

Man bør ved Menam Barre ikke gaae Kysten nærmere end 8 eller 10 Favne, og Ankergrund (Mudder) er at træffe overalt.

Den bedste Cours for at passere over Barren er at bringe Mundingen af Reviret N. lidt østlig. Efter at være passeret Barren, vil en N. O. t. N.-lig Cours, indtil Mundingen af Reviret er vel aaben og man nærmer sig de sunkne Junker, føre klar af den grundede Pynt udfor det vestlige Næs af Revirmundingen.

Et godt Mærke for at passere Barren, er at bringe Mundingens to Pynter (om man kan see dem) overeet, indtil man har passeret Barren, hvorefter man, som ovenfor bemærket, har at styre en N. O. t. N.-lig Cours.

Baade maa være meget forsigtig med at gaae ind eller ud af Reviret efterat det er bleven mørkt, paa Grund af den stærke Strøm og Fiskestagerne, man let kan løbe uklar af.

Horsbourgh angiver i Directory, Vol. 11, Pag. 319, at der er 8 eller 9 Fod paa Barren ved Lavvande, 17 eller 18 ved Høivande Springtid og 19 eller 20 i Septbr., Octbr. og Novbr. Da vi ved Flodtid passerede Barren den 24de August, havde vi kun $2\frac{1}{2}$ Favne, og nu er der ved Lavvande kun 2 Fod, og Floden stiger og falder for det Meste ikke over 12 eller 13 Fod. Et Skib

med større Dybgaaende end 13 eller 14 Fod bør ikke prøve paa at passere Barren.

Om Efteraaret stiger Floden (stedse regelmæssig 1 Gang i 24 Timer) om Aftenen, og om Foraaret om Morgenen.

Naar man er passeret Barren, frembyder Navigationen af Reviret ingen Vanskeligheder.

Ved Landsbyen Packnam, to Qvartmiil op ad Reviret, er dette 3 Qvartmile bredt. Ankergrund paa 7 Favne.

Forter ere opførte paa begge Sider af Reviret; ligeledes ved Packlat endnu 6 Qvartmiil høiere op i Reviret.

Navigationen mellem Packnam og Bankok (32 Qvartmiil fra hinanden) er uden Vanskelighed. Lodskud fra 6 til 9 Favne. Ved Bankok er 7 Favne midt i Strømmen. Ankergrund tæt ved Kysten paa 5 Favne.

Bankok er bygget paa Pæle i en sumpig Grund, men skal dog ikke være usund, tvertimod, formeentlig formedelst den vexlende Ebbe og Flod.

Paa Tilbagetouren holdt vi os vel over til den vestlige Kyst af Bugten for at kunne benytte Strømmen.

Hele Landet N. for Vedangerne paa begge Sider af Bugten er paa Admiralitetskortet aflagt for meget østlig; paa nogle Steder 50′ formeget.

Antages Singapur Battery (efter Raper) under 6^h 55′ 20″ ($= 103^\circ$ 49′ 59.988″), fandtes Packnam at ligge, paa det Nærmeste, 6^h 42′ 5.8″ ($= 100^\circ$ 31′ 27″).

Horsbourgh lægger Mundingen af Reviret under 13° 30, N. Br. og omtrent 101° 15′ Ø. Lgd.; Raper under 13° 23, N. Br. og 100° 34′ Ø. Lgd. Vor første Ankerplads, godt mod Østenden af Barren, der ligger 4 Qvartmiil S. for Revirmundingen, fandtes under 13° 26′ N. Br. og 100° 37′ Ø. Lgd. og ved Reduction i Packnam-Observationerne, 13° 32′ N. Br. Admiralitetskaartet over det chinesiske Hav, af 1840, lægger Packnam under 13° 37′ N. Br. og 101° 29′ Ø. Lgd. (Længden er aabenbar særdeles urigtig.)

Kort Besøg til Whampoa og Macao i Begyndelsen af November.

I Hongkong til den 26de s. M.

Kl. 8 FM. nordefter. Klar af Hongkong, stærk Mod-Monsun og svær Næseſø. Holdt os langt fra Kysten udenom Øerne.

Den 28de Kl. 1 EM. udfor Amoy. Sikker i den lille Havn ved Tantan Øerne, som et bredt eller langt Skib med Varsomhed maa løbe ind, da der kun er ringe Plads. Ankrede udfor Cornwallis Rocks.

Gik fra Amoy den 1ſte Decbr. nordefter. Modſtrømning fornemmelig i Formoſa-Canalen.

Den 4de, 40' EM. udfor Hie-ſhan Øerne. Videe om Middagen i N. 108°. Indſtrømningen i Chuſan-Archipelaget satte os betydelig vesterefter.

Den 5te ſtrax efter Middag passerede Gutzlaff. Kl. 6 EM. lagde bi for Natten inde i Yangtſekiang i $4\frac{1}{4}$ Favne.

Den 6te Kl. 1 EM. ankrede ved Wuſung.

Den følgende Morgen ved Dagen opad Reviret til Shanghae uden Lods.

Fra Shanghae den 21de Decbr. ad Hongkong; gik med Seil efter at have sat Hjulene ud af Forbindelse med Maskineriet.

Ankom til Hongkong den 27de Decbr. Atter for Damp.

Ankerprøver anstillede paa Værfterne i Woolwich og Sheerneſs i 1852.

(Af Naut. Mag. Novbr. 1852 (United service Gazette) cfr. Naut. Mag. Juli og Auguſt 1852. United service Auguſt, Septbr. og Novbr. 1852, Mec. Mag. Juli, Auguſt, Septbr. og Octbr. 1852.)

I Beſiddelſe af endeel practiſke Erfaringer om tre af de rivaliſerende Ankere*) i det haardeſte Veir, hvilke Erfaringer vi anſee for mere tilfredsſtillende end hvilkensomhelſt Prøve der kan anſtilles i Land, ja ſelv end de, der kunne anſtilles ved Hjælp af Værftslægtere i Forbindelſe med Dampſkibe, hvor oprigtig og upartiſk disſe end kunne foretages), have vi allerede for længe ſiden dannet os en Mening om disſe Ankeres reſpective Fortrin, ligeſom vi ofte have erklæret os til Fordeel for Lieut. Rodger's, hvilket vi anſee fortrinligere end nogetſomhelſt Anker vi have ſeet. Vi have ogſaa Anledning til at antage, at det ſtaaer i Yndeſt hos practiſke Sømænd baade i Marinen og Coffardifarten, dog fornemmelig i denne ſidſte, efterſom det er i endnu almindeligere Brug der end i Marinen.

Inden Lieut. Rodger's Anker med lille Flig (small palmed anchor) var indført, bleve Skibene forſynede med tunge, uhandelige Apparater med lange Lægge og brede Flige, der gik halvt op ad Armene. Saa flet vare disſe conſtruerede, at det ikke var ualmindeligt, at de brak ved at falde ned paa Bunden, iſær naar denne var klippefuld. Naar de vare rigtigt nedgravede i ſeig Holdegrund, var det forbundet med betydelige Vanſkeligheder at hive dem op. Indførelſen af ſmaa Flige danner derfor et vigtigt Afſnit i Ankernes Hiſtorie. — Den næſte vigtige Forbedring var Porter's Anker med bevægelige Arme. Derved ſøgtes iſær at forebygge, at Ankertouget blev uklart og at Skibet kunde komme

*) Disſe vare: Honibal's, Aylen's, Mitcheſon & Søn's, Iſaac's, Rodger's, Trotmann's, Lenox' og Admiralitetets.

til at hugge paa den øverste Arm. Man fandt imidlertid, at Ankeret, saaledes som det først var construeret, ikke hurtig nok tog fat i Grunden, og desaarsag blev den saakaldte „Haifinne“ anbragt udenpaa hver Arm. Et forbedret patenteret Rodgers Anker vandt Udstillingspræmien i 1851. — Ved Porter's originale Anker er ogsaa foregaaet betydelige Forandringer, hvorefter det, under Navn af Trotmann's Anker, har deeltaget med Berømmelse i de nu foretagne Prøver.

Mitcheson's Anker ligner meget Rodger's i Dannelse og Proportioner, men Fligen er som i Trotmann's (Porter's) Anker. Det er ubetydeligt længere i Læggen end Rodger's og har en særegen Stok, som, skiøndt af original Dannelse, savner Originalitet i Ideen, eftersom Rodger tidligere havde indført en Jernstok, der forebyggede den Svækkelse, Hullet medførte, hvorigiennem Stokken skulde passere. Lenox's Anker adskiller sig fornemmelig fra Admiralitetets nye Ankere (cfr. nedenfor) derved, at det er kortere i Læggen og tykkere i Armene, medens Fligene ere spadedannede. Ayleß's Anker er næstendeels en Copie af Admiralitetets, men, istedetfor at den indvendige Deel af Armen, fra Krydset til Sandspaahen, er rund paa Admiralitetets og firkantet paa Rodger's og Mitcheson's, er den her concav. Isaac's (det americanske) Anker er særdeles complíceret. Det har en flad Jernstang fra Flig til Flig der passerer Læggen elliptisk fra begge Sider og fra Enden af Stokken til Midten af Læggen to andre Jernstænger for at forekomme Uklarhed.

De rivaliserende Ankeres Vægt og Dimensioner ɔ. vare følgende:

Mitcheson & Søn's: 25 Cwt.*) 14 Punds Vægt (Ankerets 21 Cwt., Stokkens 4 Cwt. 14 Pund), Læggens Længde 10′ $3\frac{1}{2}$″, Armenes Længde 4′ $3\frac{1}{2}$″, Afstand fra Læggens Midtpunct til Armenes Endepunct 3′ 8″.

*) 1 Cwt. à 4 Quarts à 28 Pund = c. 102 danske Pund.

Isaac's (americansk): 25 Cwt. 17 Punds Vægt (Ankerets 21 Cwt. 14 Pd., Stokkens 4 Cwt. 3 Pd.), Læggens Længde 8′ 6″, Armenes Længde 3′ $2\frac{1}{2}$″, Afstand fra Læggens Midtpunct til Armenes Endepunct 2′ 10″.

Rodger's: 24 Cwt. 2 Qu. 22 Pds. Vægt (Ankerets 19 Cwt. 8 Pd., Stokkens 5 Cwt. 2 Qu. 14 Pd.), Læggens Længde 9′ $2\frac{3}{8}$″, Armenes Længde 3′ $6\frac{1}{2}$″, Afstand fra Læggens Midtpunct til Armenes Endepunct 3′ $\frac{3}{8}$″.

Trotmann's (forbedrede Porter's): 25 Cwt. 6 Pds. Vægt (Ankerets 21 Cwt. 1 Qu. 10 Pd., Stokkens 3 Cwt. 2 Qu. 24 Pd.), Læggens Længde 11′ 6″, Armenes Længde 4′ $3\frac{3}{4}$″, Afstand fra Læggens Midtpunct til Armenes Endepunct 4′ $\frac{1}{2}$″.

Lenox's *): 24 Cwt. 2 Qu. 10 Punds Vægt (Ankerets 20 Cwt. 3 Qu. 14 Pund, Stokkens 3 Cwt. 2 Qu. 24 Pund), Læggens Længde 9′ $1\frac{1}{2}$″, Armenes Længde 3′ $8\frac{1}{2}$″, Afstand fra Læggens Midtpunct til Armenes Endepunct 3′ $\frac{1}{2}$″.

Admiralitetets nye (efter Parker): 24 Cwt. 2 Qu. 9 Punds Vægt (Ankerets 20 Cwt. 2 Qu. 6 Pund, Stokkens 4 Cwt. 3 Pd.), Læggens Længde 10′ $1\frac{1}{2}$″, Armenes Længde 3′ $8\frac{1}{2}$″, Afstand fra Læggens Midtpunct til Armenes Endepunct 3′ $4\frac{1}{2}$″.

---

*) Marinens Leverandeur af Kiettinger og Ankere.

Hannibal's (Porter's): 24 Cwt. 1 Qu. 7 Punds Vægt (Ankerets 20 Cwt. 3 Qu. 7 Pund, Stokkens 3 Cwt. 2 Qu.), Læggens Længde 11' 6", Armenes Længde 4' 3¾", Afstand fra Læggens Midtpunct til Armenes Endepunct 4' ½".

Aylen's: 25 Cwt. 13 Punds Vægt (Ankerets 21 Cwt. 1 Qu., Stokkens 3 Cwt. 3 Qu. 13 Pd.), Læggens Længde 10' 2½", Armenes Længde 3' 8¾", Afstand fra Læggens Midtpunct til Armenes Endepunct 3' 3".

Den første Række Prøver fandt Sted den 1ste Juli 1852 i en dertil tilberedet Sandgrund paa Woolwich Værft. To Par bevægelige Bukke vare opstillede med en stor enkelt Blok fastgjort til hver ved en Tallie til at heise op eller fire ned efter Omstændighederne. I de svære Blokke bleve to 15 Tomme Hampetouge iskaarne, og til Enden af hver af dem bleve fastgjorte treskaarne Gier, hvis Løbere splidsedes til et andet Toug, fastgjort til en dobbeltskaaret Gie hvis Løber bragtes til Spils.

Prøve	Eierens Navn	Vægt			Afstand rippet langstagsvits		Afstand rippet kortstagsvits		I det Hele		Resultat
		Cwt.	qu.	℔	feet	inch.	feet	inch.	feet	inch.	
1	Honibal's mod	24	3	20	1	6	0	$2\frac{1}{2}$	1	$8\frac{1}{2}$	holdt fast.
	Aylen's	24	2	24	3	$7\frac{1}{2}$	9	7	13	$2\frac{1}{2}$	løstet ud af Grunden.
2	Mitcheson's mod	25	0	8	1	6	0	$2\frac{1}{4}$	1	$3\frac{1}{4}$	holdt fast.
	Isaac's	25	0	17	5	7	5	11	11	6	løstet ud af Grunden.
3	Trotmann's mod	25	0	6	3	$7\frac{1}{4}$	0	$2\frac{1}{4}$	3	$9\frac{1}{2}$	holdt fast.
	Rodger's (Udstill. Præm. Ank.)	24	2	22	5	0	13	0	18	0	løstet ud af Grunden.
4	Lenox's mod	24	1	25	2	$7\frac{1}{2}$	15	$3\frac{1}{2}$	17	11	løstet ud af Grunden.
	Admiralitetets nye	25	0	0	1	$6\frac{1}{2}$	9	2	10	$8\frac{1}{2}$	holdt fast.
5	Honibal's mod	24	3	20	4	$4\frac{1}{2}$	2	4	6	$8\frac{1}{2}$	holdt fast.
	Mitcheson's	25	0	8	5	6	18	$10\frac{1}{2}$	24	$4\frac{1}{2}$	løstet ud af Grunden.
6	Admiralitetets nye mod	25	0	0	6	8	16	2	22	10	løstet ud af Grunden.
	Trotmann's	25	0	6	4	$10\frac{1}{2}$	5	$0\frac{1}{2}$	9	11	holdt fast.

Prøve	Ejerens Navn	Vægt			Afstand rippet langstagsviis		Afstand rippet kortstagsviis		I det Hele		Resultat
		Cwt.	qu.	℔	feet	inch.	feet.	inch.	feet	inch.	
7	Honibal's	24	3	20	5	0	11	6	16	6	løftet ud af Grunden.
	mod										
	Trotmann's	25	0	6	6	5	3	9	10	2	holdt fast.
8	Rodgers*) (Stop-Anker)	25	0	14	7	8½	16	9½	24	6	løftet ud af Grunden.
	mod										
	Trotman's	25	0	6	6	0	3	1	9	1	holdt fast.
9	Mitcheson's	25	0	8	1	6½			1	6½	holdt fast.
	mod										
	Admiralitets nye	25	0	0	8	7	6	2½	14	9½	løftet ud af Grunden.
10	Trotmann's	25	0	6	6	0	0	1	6	1	holdt fast.
	mod										
	Admiralitetets nye**)	30	1	17	3	10	15	5	19	3	løftet ud af Grunden.
11	Mitcheson's	25	0	8	6	4½	0	4½	6	9	holdt fast.
	mod										
	Rodger's*) (Stop-Anker)	25	0	14	7	7	16	5	24	0	løftet ud af Grunden.
12	Mitcheson's	25	0	8	4	0	2	0	6	0	holdt fast.
	mod										
	Lenox's	24	1	25	7	11	14	5½	22	4½	løftet ud af Grunden.
	Aylen's	24	2	24	5	10½	„		5	10½	holdt fast.

14	mod Aylen's	24	2	24	8	$4\frac{1}{2}$	11	$2\frac{1}{2}$	19	7	løftet ud af Grunden.
15	Rodger's (Udstill.-Præm.-Anker) mod Admiralitetets nye	24	2	22	8	5	5	$3\frac{1}{2}$	13	$8\frac{1}{2}$	holdt fast.
		25	0	0	10	0	15	$1\frac{1}{2}$	25	$1\frac{1}{2}$	løftet ud af Grunden.
16	Rodger's (Udstill.-Præm.-Anker) mod Aylen's	24	2	22	7	$2\frac{1}{2}$	3	1	10	$3\frac{1}{2}$	holdt fast.
		24	2	24	7	$5\frac{1}{2}$	14	$3\frac{1}{2}$	21	9	løftet ud af Grunden.
17	Isaac's	25	0	17	8	7	9	8	18	3	løftet ud af Grunden.
	mod Aylen's	24	2	24	2	5	0	10	3	3	holdt fast.
18	Trotmann's	25	0	6	7	5	17	7	25	0	løftet ud af Grunden.
	mod Admiralitetets nye**)	40	3	7	6	1	0	8	6	9	holdt fast.
19	Trotmann's	25	0	6	6	8	19	4	26	0	løftet ud af Grunden.
	mod Admiralitetets nye**)	35	2	0	6	$7\frac{1}{2}$	4	4	10	$11\frac{1}{2}$	holdt fast.

*) Ankerets Vægt 20 Cwt. 1 Qu., Stokkens 4 Cwt. 3 Qu. 14 Pd., Læggens Længde 11′ 8″, Armenes Længde ′ 4″, Afstand fra Midtpunctet af Læggen til Armenes Endepunct 3′ $9\frac{7}{8}$″.

**) Efter Trotmann's Anmodning.

Resultatet af foreſtaaende Forſøg bliver altſaa, at Trotmann's forbedrede Porter's Anker*) beſidder fulde 25 pCt. ſtørre Holdekraft paa Landjorden end hvilketſomhelſt af de Ankere, det har været prøvet med.**)

---

*) Under 19de Juli 1852 blev Patentet for dette af Trotmann forbedrede Porterſte Anker forlænget paa 6 Aar. De Fortrin, der tillagdes det over almindelige Ankere, vare: Styrke i Forhold til dets Vægt, dets Holdekraft i Grunden, den Lethed, hvormed det kom i ſin Stilling, at det ikke let blev uklart og dets Bequemhed til at henlægges paa Relingen og til at transporteres. Det benyttedes da i 150 Orlogsmænd og paa flere af de ſtore Dampcompagniers Skibe.

**) I United serv. Journal Novbr. 1852 ytres, at Resultatet af disſe Prøver formeentlig ere af ringe Vægt, efterſom Ankerne ere beſtemte for Kiættinger, og Hampetoug nu ikke bruges i Koffardiſarten. I Naut. Mag. for ſ. M. erklæres disſe Prøver ogſaa kun at være af ringe Betydning.

Den anden Række Prøver fandt Sted paa Sheerneſs Værft ved Garriſon Point og begyndte den 23de ſ. M. Ankerne bleve lagte ud ved Lavvandsmærket, og Gier, ſom de ovenfor omtalte, anvendtes, men, iſtedetfor Hampetouge, brugtes Kiettinger.

Resultatet af Ankerprøverne, 2den Række, ved Stranden.

Prøve	Eiernes Navne.	Vægt Cwt.	qu.	℔	Rippet Afstand Fod	To.	Fortrin Fod	To.
1	Admiralitetets . . .	24	2	9	66	6		
	mod							
	Lenor's	24	2	10	35	11	30	7
2	Trotmann's	25	0	6	27	3	17	4
	mod							
	Aylen's	25	0	13	44	7		
3	Mitcheson & Søn's .	25	0	14	48	0	6	2
	mod Rodger's Udstillings-Præmie-Anker .	24	2	22	54	2		
4	Isaac's	25	0	17	36	8		
	mod							
	Honibal's	24	0	7	9	5	27	3
5	Trotman's	25	0	6	25	$4\frac{1}{2}$	24	10
	mod							
	Lenor's	24	2	10	50	$2\frac{1}{2}$		
6	Honibal's	24	0	7	33	11	16	$3\frac{1}{2}$
	mod							
	Mitcheson & Søn's .	25	0	14	50	$2\frac{1}{2}$		
7	Aylen's	25	0	13	17	2	7	11
te Gang Nr. 10.	mod Rodger's Udstillings-Præmie-Anker .	24	2	22	25	1		
8	Trotmann's	25	0	6	8	2	49	6
	mod							
	Honibal's	24	0	7	57	6		
9	Trotman's	25	0	6	36	$3\frac{1}{2}$	13	4
	mod							
	Admiralitetets . . .	31	1	0	49	$7\frac{1}{2}$		
10	Aylen's	25	0	13	50	10		
n Gang Nr. 7.	mod Rodger's Udstillings-Præmie-Anker .	24	2	22	23	8	27	2

Den tredie Række Prøver fandt Sted ved Blakstakes i Medway og begyndte den 20de August næstefter. En Værftslægter henlagdes ved en Linieskibsfortøining paa 9 Favne Vand. Ett enkelt meget svær Blok blev hængt ud over Bougen, igiennem hvilken blev skaaren en Tømme af 25 Favne $1\frac{5}{8}$ Tomme Kiæde. Til hver Ende af Tømmen eller Spændkiættingen blev et Anker iheret. Da Ankerne vare faldne, heves paa den svære Blok med en treskaaren Gie, hvis Løber bragtes til Spils.

Paa givet Tegn bleve Surringerne, der holdt det første Par Ankere (Trotmann's og Aylen's) kappede, hvorpaa de faldt i 10 Favne Vand, meget ujevn Bund fra 2 Favne Styrbord til 10 Favne Bagbord, blaat Mudder, steig paa det Laveste og blødere paa det Dybe. Indhivningen begyndte umiddelbart derefter, og Trotmann's (Bagbord) trak Aylen's (Styrbord) hjem. Den næste Prøve fandt Sted mellem Lenox's (Styrbord) og Isaac's amerikanske Anker (Bagbord), ved hvilken det første seirede betydeligt over det sidste. Derefter overvandt Rodger's Udstillings-Præmie-Anker (Bagbord) Admiralitetets nye (Parker's) (Styrbord).

Ved den den 21de August fortsatte Prøve trak Trotmann's (Styrbord) Lenox's Anker (Bagbord) med sig efter en Prøve paa 2 Timer og 20 Minuter.

Den tredie Dag, den 24de August, trak Mitcheson's Anker (Styrbord) Rodger's Udstillings-Præmie-Anker (Bagbord) med sig, efter 2 Timers Indhivning i Spillet.

Den fjerde Dag, den 25de August, trak Mitcheson's Honibal's op, hvorefter altsaa Mitcheson's vilde være at prøve mod Trotman's (forbedrede Porter's).

Den femte Dag, den 26de August, seirede Aylen's over Lenox's.

Den sjette Dag, den 27de August, seirede Mitcheson's (Styrbord) over Trotmann's (Bagbord).

Anmk. Da Grunden paa Bagbordside var bleven saa opbrudt ved de foregaaende Prøver i denne Række Forsøg, hvis Resultat ikke kunde bringes i Harmoni med Resultatet af de første Række Forsøg, bestemtes, at de

4 bedste Ankere skulde underkastes ny Prøve ved Nore den paafølgende Maaned.

Den 8de September blev anstillet speciel Prøve paa Værftet med alle 8 Ankere med Hensyn til deres Kæntringsevne.

Alle 8 Ankere placeredes i een Linie paa Stokkens Ende og en 36 Favne Kietting fastgjordes efterhaanden til hvert med Tallier og Gier pag hver. Der blev nu bevet levende ind ved Menneskekraft, indtil Ankerne kæntrede, saaledes at de kunde gribe fat. Ved den anvendte Kraft kæntrede det americanske Anker øieblikkeligt; af de øvrige gik Aylen's længst med, 22 Tommer.

Den fjerde Række Prøver fandt Sted ved Nore, og begyndte den paafølgende 14de Septbr. En Værftslægter blev lagt mellem to Dampskibe, een med 90 og een med 100 Hestes Kraft. De rivaliserende Ankere vare firede for Kranen pag Dampskibenes udadvendte Kranbjelker, og efter at være blevne iherede Enderne af en 36 Favne lang Kiettingtømme, faldt de paa eengang i omtrent 14 Favnes Afstand fra hinanden. Tømmen var, som ovenfor, skaaren igiennem den omtalte meget svære Blok. Da Ankerne faldt, var der 18 Favne paa hver Side af Blokken, der var fastgjort til Lægterne imellem Damperne ved en Kietting af 25 Favnes Længde og ligesom Tømmen af 1⅝ Tommes Tykkelse, og var viist over Lægter-Devisen og fastgjort til een af Hovedtømmerne. Saaledes foretoges Langstagsviisprøven. Ved Kortstagsviisprøven var den svære Blok netop ovenover Vandspeilet. Vandets Dybde var 13½ Favne, Bunden Mudder og Sand. Saasnart man havde ladet Ankerne falde og Kiettingen var lobet ud, bakkede Damperne med fuld Kraft, indtil de tørnede op for Ankerne, og denne Fremgangsmaade blev gientagen, lang- og kortstagsviis, indtil eet af Ankerne kom op under Blokken. Farten over Grunden med Floden var mellem 3 og 4 Knob.

Den 17de og 18de Septbr. prøvedes Rodger's mod Aylen's. Langstagsviis fandtes ingen Forskiel, begge holdt særdeles godt; men kortstagsviis kom Rodger's, efter to svære Kraftanstrængelser,

op under Blokken. Derefter prøvedes Mitchefon's mod Trotman's, og langſtagsviis modſtod de begge Dampſkibenes Kraft; forſt erholdtes ſamme Reſultat kortſtagsviis, men ved den anden Prøve ſvigtede Mitchefon's, da Stokken knak. (Det bemærkes her, at Stokken er deelt i to Stykker med en Plade paa hver af Inderenderne af ſamme Brede ſom den øverſte Deel af Lægen. Disſe Plader ere ſammenfalſede og ſikrede ved en Nitbolt forneden og foroven faſtholdte ved Ankerhexbolten. Da Stokken er flad ovenpaa, frembyder den betydelig Modſtand, naar den ligger paa Bunden; men den er altfor ſvag for et practiſk Anker).

Den 24de afgjordes Kampen mellem Rodger's og Aylen's, ved en ny Prøve til Fordeel for den Førſtes. Derpaa ſeirede Lenox's over Rodger's, og endelig Mitchefon's førſt over Trotmann's og tilſidſt over Lenox's. Saaledes maae Mitchefon's, Trotmann's, Lenox's og Rodger's anſees for de bedſte.

Den almindelige Mening om disſe Prøver er, at om end Mitchefon's har været heldig, kan dog Stokken ikke anſees ſødygtig; Trotmann's har vel ogſaa været heldigt, men dets Conſtruction formenes altfor ſammenſat til at afgive et godt practiſk Anker. Naar det engang er i Grunden, er dets Holdeevne overveiende ſtærk, omtrent $\frac{1}{3}$ ſtærkere end andres; men paa den anden Side griber det ikke ſaa let ſom andre, og det vilde være næſten umuligt at drægge det, hvis et Skib havde maattet kappe det fra ſig; desuden er det ubegvemt til at kippe og lægge paa ſit Sted. Dog formenes, at intet Skib ſkulde gaae tilſøes uden et ſaadant. Om Lenox's er det nok at ſige, at det er fundet lige med Rodger's og har havt en enkelt Fordeel over det, men Rodger's vil dog derfor altid forblive i Yndeſt. Vi formene at kunne anbefale Lenox's og Rodger's ſom Kran-Ankere, Mitchefon's ſom Pligt-Anker, og Trotmann's ſom Reſerve-Anker.

Den ſidſte Prøve foretoges i Woolwich den 15de Octbr. for at underſøge de reſpective Ankeres Styrke under Trykket af en hydrauliſk Preſſe, indtil de braſt.

Resultatet af denne Prøve i Woolwich.

Ankerne	Vægt			Probeer-Vægt.	Første Brud under Tryk af	Brudte under Tryk af	Tiden
	Cwt.	qu.	℔	Tons	Tons	Tons	Minuter
Rodger's . .	19	0	8	$19\frac{7}{8}$	45	$73\frac{1}{2}$ *)	21
Ritcheson's	21	0	0	$21\frac{5}{8}$	vilde Eierne ikke lade underkaste denne Prøve		
Brown & Lenox's . .	20	3	14	$21\frac{1}{2}$	$44\frac{1}{2}$	47	7
Isaac's	21	0	14	$21\frac{3}{4}$	58	63	10
Krotmann's	21	1	10	$21\frac{7}{8}$	51	$53\frac{1}{2}$	18
Bonibal's . .	20	3	7	$21\frac{1}{4}$	54	$75\frac{1}{2}$	42
Admiralitets	20	2	6	$21\frac{1}{4}$	40	$56\frac{1}{2}$	26
	21	1	0	$21\frac{3}{4}$	44	$47\frac{1}{2}$	6

Anm. Den sædvanlige Prøve for de største engelske Linieskibs-Ankere af 100 Cwt. er ikkun $67\frac{1}{4}$ Tons, og Lieutenant Rodger's med 19 Cwt. 8 Punds Vægt bar $73\frac{1}{2}$ Tons. Løggen er rigtignok bøiet og revnet paa flere Steder, men Armens Form synes ikke at have lidt, og om end Revnerne i Løggen ere mangfoldige og strække sig over en Flade af 18 Tommer ikke indenfor 3 Fod fra Armene, ere de dog kun smaa (hvilket tyder paa dets lige Styrke overalt), og det synes at være den almindelige Mening, at hvis Bøilen ikke havde givet efter, vilde Ankeret have baaret meget større Tryk uden at brække.

*) Bøilen nemlig.

Expeditioner for at søge Efterretning om Sir John Franklin i $18\frac{51}{52}$.

„Prinds Albert" er den 7de Octbr. 1852 kommen tilbage fra de nordlige Egne, uden at medbringe Efterretninger om Sir John Franklin. Det forlod Aberdeen den 22de Mai 1851*) under Commando af William Kennedy, som længe havde staaet i Forbindelse med Hunsonbugt-Selskabet. Hovedøiemedet for Expeditionen var, om muligt, at komme paa Spor efter Sir John Franklin, idet man antog, at han havde fulgt den ham givne Instrux, at søge en Giennemfart ved at gaae Sydvest om Cap Walker. „Prinds Albert" mødte Isen i Baffins Bugt den 22de Juni og gik over mod Vestsiden paa 72° 30′ N. Br., kom til Ponds Bay d. 24. Aug. og traf der fire Indfødte, men fandt, at de ikke havde hørt Noget til Sir John Franklin. Det begav sig derpaa til Lancaster-Sund, hvor det fik svære Storme af Øst, og da det naaede Barrow-Strædet, den 4de September, havde Isen spærret Passagen. Det søgte derpaa ind til Port Leopold, og her gik Kennedy iland med en Baad og sex Mand for at anstille Undersøgelser, men en Skranke af Is lagde sig mellem Skibet og Land, og da Veiret endnu var haardt og Strømmen stærk, blev Skibet ført op i Prince-Regents-Fjord til Batty-Bay, medens Capt. Kennedy og hans Baadsmandskab maatte blive iland. Capitain Leask, som ikke saae sig istand til at vende tilbage til Port Leopold, søgte at naae Fury Point, men det lykkedes ham ikke, og han gik tilankers i Batty Bay, hvor Hr. Bellot, den franske Søofficier der fulgte med Expeditionen, forlod Skibet med 4 Mand den 17de October, for at gaae til Port Leopold. Her havde Kennedy med sine Folk i sex Uger befundet sig i stor Uro, men da de havde fundet de Levnetsmidler, som Sir John havde efterladt der, nøde de fortræffelig Helbred. De vendte nu

*) Cfr. d. Tdskr. 7de Bd. Pag. 155.

med Bellot tilbage til Batty-Bay, Skibet blev oplagt for Vinteren, og der blev gjort Forberedelser til at foretage Eftersøgelser imedens de laae indefrosne. I Januar 1852 gik Kennedy, med Mr. Bellot og 3 Mand i Slæde til Fury Beach for at grunde et Depot. Den 24de Februar begav en Afdeling af 14 Mand sig afsted paa Slæder, opholdt sig en kort Tid i Fury-Point, gik derpaa over Cresvelle-Bay, naaede mod Vest til Brentford-Bay og opdagede her en Canal af omtrent 2 engelske Miils Brede, der førte mod S. V. og N. O. til Cap Bird i 15 Qvartmiles Afstand. En Afdeling af sex Mand begav sig op ad denne Canal deels gaaende, deels kjørende i Slæder, under 72° N. Br., medens otte Mand vendte tilbage til Skibet fra Brentford Bay. Kennedy og Bellot toge med de Første, gik over en 25 Qv.-Miil bred Bugt, kom derpaa til fladt Land der strakte sig lek V. paa 100° V.Lgd. Naaede den 3die Dag fladt Land under 73° og til Indløbet V. for Prince of Wales Land; gik derpaa langs Sydkysten af Lancasterjund til Cap Walker, rundt om Port Leopold, og ankom til Skibet den 30te Mai. Dette var en høist vanskelig og trættende Reise, da Veiret var storinfuldt med Tykning. Den lige Afstand fra Skibet til denne Canal kunde være 600 Qvm; den gjennemreiste Distance derimod 1200 Qvm. Men paa hele denne Strækning samt paa Cap Walker, vare ingen nye Spor af Sir John Franklin at finde. Medens Kennedy var borte, var Doctor Cowie med en Afdeling af fire Mand gaaet over Creswell-Bay til Vandet paa Vestsiden af North-Sommerset, men havde havt ligesaa lidet Held.

Skjørbug begyndte nu ulykkeligvis at ytre sig blandt Folkene, og fra Mai til Juli herskede der megen Sygdom, men ved at sende nogle Mand ned til Port Leopold, erholdt Kennedy antiscorbutisk Medicin og Føde, og Mandskabet kom sig da efterhaanden. Deres Helbredelse tilskreves fornemmelig deres strenge Teatotalisme.

Den 6te August kom de ud af Batty-Bay og begave sig mod Nord i den Hensigt at gaae til Griffiths Island. De naaede Beechy-Island den 19de August, og da de traf „North-Star", som

var stationeret her med Provisioner til Brug for Franklins Expedition, og erfarede at de andre Skibe*) vare gaaede op i Wellington-Canalen, ansaae Kennedy det for unødvendigt at gaae længere Nord paa og besluttede at vende hjem. Da han forlod Beechy Island, var Wellington-Kanalen aaben og fri for Is, saalangt man kunde see med Kikkert, og saavel Capt. Kennedy som Officiererne paa North-Star vare af den Mening, at Undersøgelses-Escadren, paa Grund af det paa denne Aarstid mærkværdigt aabne Vande, maatte indtage en langt mere fremadrykket Stilling, end nogen af de tidligere Expeditioner kunde have naaet. Capitain Penny, som for Øieblikket er i Aberdeen, har, efter af Capitain Kennedy at have hørt en Beskrivelse over denne Canals Tilstand, ytret, at det var hans faste Overbeviisning, at Dampskibene, hvis de gik frem med Kraft, kunde komme giennem Behrings-Strædet.

Hele Mandskabet paa „Prinds Albert" er frisk og vel. Capitain Kennedy har medbragt Depecher til Admiralitetet fra North Star. — Man vil erindre, at Expeditionen blev udrustet paa Lady Franklins Bekostning, og skiøndt den ikke har været heldig i sit Hovedøiemed, vil Opdagelsen af denne nye Canal og Undersøgelsen af Prince-Regents Bugt og Nord-Sommerset vise, at man har gjort rigtigt i at concentrere Bestræbelserne ganske og aldeles paa Wellington-Canalen, hvor man endnu kan have Haab om at opdage Sir John Franklin.

Rapport fra Hr. Bellot til den franske Marineminister.

Herr Minister!

Jeg har den Ære at underrette Dem om Skonnerten „Prinds Alberts" Ankomst til Aberdeen, hvilket Skib med 18 Mand i 1851 blev udsendt for at opsøge Sir John Franklin. Vore Bestræbelser have været frugtesløse, som man kunde forudsee, efter Resultatet

*) (Belchers Expedition) cfr. d. Tdskr. 7de Bd. Pag. 305 Note og længer hen.

af de Expeditioner, som bleve foretagne i 1850 og 1851 med ni Skibe, der bleve udsendte fra England og de Forenede Stater.

Vi traf paa Isen den 23de Juni 1851 og naaede den 10de Juli det danske Etablissement Uppernavik paa Vestkysten af Grønland, hvor vi skaffede os en Slæde, trukken af 6 eskimoiske Hunde. De Hvalfangere, vi mødte, underrettede os om, at tre fundne Gravsteder, forsynede med Navne og Datoer, tydede paa, at Beechy-Island i Barrow's Strædet havde været Sir John Franklins Vinterquarteer fra 1845 til 1846. I mere end 20 Dage stræbte vi, i Forening med de amerikanske Krigsskibe (Advance, Capitain de Haven og Rescue, Comm. de Griffin)*), at gaae nordpaa langs med den østlige Kyst af Baffins-Bugten, idet vi aabnede os en Giennemgang giennem Isen, undertiden ved at forcere med Seil og sætte Skibet ligesom en Kile ind mellem Isstykkerne, undertiden ved at giennemsauge Isen eller sprænge den med Krud.

Undertiden blev Skibet indesluttet af uhyre Jismarker af flere Qv.-Miils Udstrækning, men vor lette Skonnert hævede sig over Isen og slap uskadt derfra, dog var Alting parat, og Proviant bestandigt i Beredskab paa Dækket, for det Tilfælde, at Fartøiet skulde blive knuust af Isen. Da Vinden udentvivl ikke havde blæst saa meget fra Nord som sædvanligt, var den yderste Ende af Baffins-Bugten aldeles opfyldt af Is. Talrige Isbjerge, fra 100 til 150 Fod høie, omringede os paa alle Sider, og det var med Vanskelighed, at vi slap fra dette farlige Naboskab. Den 2den September naaede vi Indgangen til Barrows-Stræde og søgte at trænge frem mod Vest, hvor vi ventede at møde den engelske Escadre. Nye Hindringer standsede vor Giennemfart, og Mellemtiden blev anvendt til at besøge den østlige Kyst af Prince-Regents Bugten. Det var ogsaa af den høieste Vigtighed at besøge Leopolds-Havn, hvor vi kunde erholde den Underretning vi ønskede.

Om Aftenen den 8de forlod Kennedy med en Baad og fire

*) Cfr. d. Tdskr. 7de Bd. Pag. 142.

Mand Skibet, som dengang laa nogle faa Qvm. fra Kysten. Om Natten dreve nordlige Vinde og Strømmen os mod Syd, og ved Dagens Frembrud fandt vi os 20 Qvm. længere borte, skjødte frem af Isen, der saaledes skilte os fra Baaden, som vi ganske havde tabt af Sigte. Vi vare derfor nødte til at søge Tilflugt i Batty-Bugten. Næste Dag søgte jeg med tre Mand at begive mig over Land til Leopold-Havn, uden at vide, om Capitain Kennedy havde været i Stand til at naae derhen; men den store Masse Snee tvang os til at vende tilbage til Skibet efter 3 Dages mosommelige Anstrengelser, undertiden med Snee op til Knæerne; engang maatte vi anvende 14 Timer for at gaae 5 Qv.-Mile. Det var ganske umuligt at komme derhen tilsøes. Isen dannede hver Dag en Skorpe, som var tyk nok til at standse os, men ikke saa stærk at vi kunde forlade vore Baade. Vor Chefs Skjæbne maatte nu ogsaa være afgjort; thi vi vidste, at han, hvis han naaede Leopolds Havn, der maatte have fundet Ly og rigeligt Forraad af Proviant, som Sir James Ross havde efterladt der i 1849. I de første Dage af October gjorde jeg et nyt Forsøg med en Slæde, men vor Utaalmodighed ledede os mere end vor Forsigtighed, og da Isen gik i Stykker, bleve atter vore Forhaabninger skuffede. Et tredie Forsøg blev gjort med en Baad, som vi trak 50 til 60 Qvm. paa Isen langs Kysten, og den 17de Octbr. vare vi da saa heldige at møde vore Reisekamerater friske og sunde; de havde kun lidt for vor Skyld, thi de vidste ikke hvad der var blevet af os.

Den øvrige Deel af Aaret blev anvendt til at sikre Skibet i dets Vinterleie, ved at omgive det med en tyk Sneemuur, bygge paa Isen Snee-Værksteder og Pakhuse til vor Proviant, samt til vore Vinter-Excursioner tilberede Slæder, Mokassiner, Klæder og Sneesko.

Et Detachement af fire Mand, hvoriblandt jeg var, under Befaling af Herr Kennedy, begav sig den 5te Januar til det Sted, hvor „Fury" led Skibbrud i 1825. Solen forsvandt den 30te Octbr. og blev borte til d. 15. Febr., og det var især ved Maanelys

at vor korte Excursion blev udført. Resultatet af Besøget var Opdagelsen af en stor Mængde Proviant, som Sir Edward Parry, med Fare for at lide Skibbrud, havde ilandbragt der. Vi forvissede os tillige om, at Ingen havde besøgt disse Kyster siden 1849. Mod Slutningen af Februar forlode vi Skibet og begave os til samme Kyst og bragte vor Proviant i smaa Qvantá i den Retning vi agtede at giennemreise. Den 14de Marts var Temperaturen 44° (Celsius) under Frysepunktet.

Vi naaede først til Brentford Bugten den 6te April. Otte Mand, under Commando af en Officier, vendte derpaa tilbage til Skibet, medens Kennedy, fire Mand og jeg selv fortsatte vor Reise i to indianske Slæder, trukne af fem Heste. Da vi fandt en Giennemgang mod Vest inde i denne Bugt, begave vi os i samme Retning til den 100de Grad V. L. fra Greenwich og reiste over jevne Sneeflekker, dér vare saa eensformige, at det kun var ved at grave Huller at vi vidste at vi vare paa Land og ikke paa Polarsøens Is. Vi gik derpaa mod Nord og Øst i Retningen af Cap Walker, som vi tillagde den største Vigtighed, da vi ansaae det som Sir John Franklins Udgangspunkt til Nordens ukiendte Regioner. Det havde i nogen Tid været umuligt at reise om Dagen paa Grund af Lysets Reflection paa den evige Snee. Efter enhver af vore Marscher byggede vi en Sneehytte, som yder det sikreste og byggeligste Ly mod Klimatets Strenghed. Den 24de April steg Thermometret til Frysepunctet, og vi vare da blevne saa hærdede mod Kulden, at vi sov under aaben Himmel. Den 15de Mai naaede vi endelig Leopold Havn, efter at have passeret Øst om Cap Walker. I vor Fraværelse havde Doctoren undersøgt Creswell-Bugten, og da vi kom tilbage til Skibet den 31te Mai, fandt vi, at Skiørbugen ogsaa havde angrebet vore andre Folk. Doctoren selv og den ædle Hepburn, Sir John Franklins tidligere Ledsager, vare blandt de Syge.

Ved vor Chirurgs omhyggelige Pleie kom vi os dog snart, og i Slutningen af Juli Maaned begyndte vi at søge en Giennemgang

igiennem Isen for vort Skib. Den 6te August blev dette endeligt befriet fra sit Fængsel. Den 8de samme Maaned traf vi i Erebus-bugten et af de Skibe, som den engelske Regiering udsendte i Begyndelsen af dette Aar, nemlig „North Star". Expeditionens Chef, Sir Edward Belcher*), havde, med et Dampskib, fire Dage iforveien, begivet sig mod Nord til Wellington-Canalen, medens to andre vare gaaede mod Vest i Retningen af Melville-Island. Denne nye Expeditions udmærkede Udrustning gjorde vor Medvirkning unyttig, og d. 3. Septbr. satte vi Coursen efter England. Vinteren var forholdsviis mild, med vedvarende Storme, som forhindrede Isen fra at samle sig langs Kysten. Den Is, vi traf paa i Lancaster Sund og i Baffins-Bugten, viste, ved sin usædvanlige Tykkelse, at den i flere Aar maa have ligget i de talrige Fjorde, hvorfra den nu var kommen ud. Alt synes at love et heldigt Resultat for den Escadre, som tæller blandt sine Officierer Mænd, der ere saa berømte for Energi og Dygtighed i den engelske Marine.

Polar-Expeditionen i 1852.

Capitain Belcher's Eskadre**) forlod England den 21de April og Strømnæs den 28de April. Den blev bugseret af Dampskibene (Basilisk og Desperate) til 60° 11′ N. Br. 24° 4′ V. Lgd. Veiret var paa den Tid meget stormfuldt og i flere Dage tumledes Skibene omkring uden at kunne have noget Samqvem med hinanden. Den 8de Mai tog Stormen af og de to Dampbaade skiltes fra Eskadren. Den 5te Mai i en svær Storm mistede Skibet North Star det ene af sine Fartøier og fik et andet sønderslaaet. Eskadren blev seet under en jevn Brise styrende Coursen mod Cap Farvel den 20de Mai.

---

*) Cfr. længer hen.

**) Cfr. d. Tdskr. 7de Bind Pag. 305.

North-Star var bestemt at stationeres ved Indløbet til Wellington-Canalen som et Proviant- eller Depotskib.

Capt. Belcher (Seilskibet Assistance) ved Beechy-Island den 11te August 1852. Efter Commander Clintock's (Seilskibet Resolute) Rapport, var Wellington Channel passabel. Strømmen stod raskt ud derfra, fuld af smaa Isflader.

North-Star beordredes at foranstalte undersøgt Jones Sund og Baring Bay (North Devon) i Foraaret 1853.

Efter Rapport fra Lieutenant Hamilton af 14de Aug. 1852 (paa Seilskibet Resolute) undersøgtes Caswel-Tower den 11te samme Maaned. Ved Foden af samme mod S. O. og omtrent 450 Al. fra Stranden, fandtes Levninger af en gammel Eskimoleir, bestaaende af 30 forfaldne Hytter. „En af Edwards smaa Kartoffeldaaser tiltrak sig vor Opmærksomhed", siger Rapporten, „og ved at søge, opdagede vi flere Daaser til Goldner's preserverede Kiødspiser, syv til otte Viinflasker, et Ildsted og en lille Brønd, hvis Bund var sat med smaa Stene. En Gangsti af store flade Stene førte til Brønden. Hverken Steenstabler eller Papirer fandtes. Oppe paa the Tower fandtes ei heller hverken Steenstabler eller Papirer."

Capt. Belcher var, efter Rapport fra Capt. Kennedy (Prince Albert), ifølge sin Ordre*) et Par Dage før den 19de August, med Seilskibet Assistance, Skruedampskibet Pioneer (Lieut. Osborn), gaaet op i Wellington Canal i aabent Vand og Capt. Kellet med Seilskibet Resolute**), Skruedampskibet Intrepid (Lieut. Clintock), op ad Barrow-Strøde i aabent Vand ad Melville-Island til.

Fem Qvartmiil S. for Cap York gik North Star ved Udgaaende iland og traf en Flok Eskimoer i deres Sommertelte, som, da Skibet kom isigte, løb ned til Isfladenogboppede og sprang omkring af Glæde og bød Englænderne støiende Velkommen. Alle hørte de til den livligste, godmodigste og tilsyneladende siffigste Stamme Vilde

*) Cfr. d. Tdskr. 7de Bd. Pag. 306.

i Verden; derimod vare de klodsede, under Middelhøide, fede og tykke; deres Træk tilhørte bestemt den mongolske Race, men deres Næser vare næsten skjulte i Fidt paa begge Sider.

Den af Lady Franklin og nogle af Beatson's Subscribenter*) udrustede Skueskonnert Isabel (Capt. Inglefield), afgik fra Peterhead den 10de Juli 1852.

Er kommen længer op end Baffin og Bylot, efter at være passeret den 27de August igiennem Smith Sound eller Stræde, som det nu viser sig at være og 36 Qv.-Miil bredt, ind i et stort aabent Hav. Landet paa begge Sider af dette Stræde fandtes at strække sig øster- og nordøstefter, og fandtes aaben Sø, saavidt Øiet kunde række. Man naaede til 78° 35'. Cap Alexander var bedækket med grønt Mos, men Landet blev mørkere som de gik høiere mod N. — Ingen Steenstabel eller opreiste Tegn fandtes.

Gaaende op ad Østkysten af Baffinsbugten, løb det en 25 Qvartmiil op i Whale-Sound og traf et stort aabent blaat Hav østerefter. Paa det Sted (Omanak), hvor, efter Rygtet, Mandskabet paa Erebus og Terror (Franklin's Skibe) skulde være bleven myrdet, traf Inglefield kun nogle faa, venlige, godmodige Indfødte, som ikke før havde seet Europæere. Paa et Par Steder i Whale-Sound fandt han fremdeles Indbyggere, der vare venlige, godmodige, kraftige Mennesker. Derfra ned ad Vestsiden af Baffins-Bugt ind i Jones Sound til 84° V. Lgd. med synligt aabent Vand til 85° V. Lgd. Landet strakte sig N. V.-efter paa Nordkysten og Vestefter paa Sydkysten. Intet opreist Mærke eller Sligt fandtes paa den nøgne ubyggelige Kyst, og derfra gik han ind i Lancastersund. Traf Capitain Pullen ved Beechy-Island den 7de Septbr., og var Wellingtoy Canal da aldeles fri for Is. Han efterlod Efterretning for Capt. Belcher om sine Opdagelser i Jones-Sound, som tyk

---

*) Cfr. d. Tdstr. 7de Bd. Pag. 307.

Taage, den sildige Aarstid og Kysternes Utilgængeligbed og Umuligheden af, der at faae Vinterquarteer, og endelig en vestlig Storm med Isdrivt havde tvunget bam til at opgive.

Den 14de Septbr. i Ponds Bay.

Den 22de Octbr. Cap Farwell.

I Marts 1852 afgik den af Capt. Beatson*) første Expedition ad Behringstræde giennem Magelhaens Stræde.

Rapport fra J. Rae d. d. 28. Febr. 1852.

Ankom til Biddle-House, Detroit, ved Eriesøen (de forenede Stater) s. D., men har intet Spor fundet af Franklin.

Er naaet til 70° 30′ N. Br. og 101° V. Lgd. paa Victoria Land i det Arktiske Hav omtrent 80 Qvartmiil V. for den magnetiske Pol, hvor de bleve standsede af Is og vendte om den 19de August. Paa Retouren til Kobbermineelven fiskede de to Stykker Træ op: Et Stykke Egetræ og et Stykke Fyrretræ. Hiint lod til at have været en Dækskjytte med et Hul i den øverste Ende, igiennem hvilket der havde gaaet en Kietting. Fyrretræet lignede Rodenden af en Flagstang, og havde sikkert tilhørt et af den engelske Marines Skibe, eftersom noget Line og to Kobber-Halsklamper derved havde Regieringens Mærke. Traaden i Linen var rød.

Rae havde en besværlig men burtig 11-Dages Reise tilbage til Kobbermineelven. Efterlod den ene af Baadene og endeel Pemmican ved Bloodyfall. Gik op ad Floden med den anden Baad; førte den fra Kendall Revir til Bjørnesøen i 6 Dage, og gik med den til Athabasca-Sø og to Dages Reise opad Athabasca Revir, hvor

*) Cfr. d. Tdskr. 7de Bd. Pag. 307.

Isen standsede dem og de bleve nødte til at vende tilbage til Fort Chipewyon tilfods.

„Da Isen efter 3 Ugers Forløb var bleven stærk nok, brød jeg med 8 Personer op til Red River-Colonien den 17de Novbr. og ankom der den 10. Januar efter at have tilbagelagt Veien paa Sneesko i 48 Dage, med Undtagelse af Smaaophold ved Handelsposterne. Forlod den 31. Januar 1852 Revir-Colonien og ankom 10de Dagen derefter ved Crew-Island og derfra med Posten og paa Jernbanen til Ny-York.

I en Rapport fra Lieutenant Maury af den nordamericanske Marine til Chefen for det hydrographiske Bureau i Washington d. d. 16de April 1851 forekommer Følgende:

„Jeg har Grund til at troe, at Ret-Hvalen (the right whale) i den sydlige Hemisphære er aldeles forskiellig fra den i den nordlige, og at de begge ere adskilte ved en (for dem) uoverstigelig Slagbom. Efter de Resultater, der ere vundne ved Undersøgelser anstillede over Spermacethvalens (Cachelotens) og Ret-Hvalens (whale, sperm or right) Vandreset og Samlingssteder, fremgaaer, at den samme Hvalslægt, der fanges i Behringsstræde, ogsaa fanges i Baffins-Bugten, og at dette Dyr saaledes ikke kan passere fra den ene til den anden Region uden giennem det nordlige Ocean, og at vi saaledes maaskee kunne slutte os til, at der, i det Mindste undertiden, maa være aaben Vandcommunication imellem Behringsstræde og Baffinsbugten eller, med andre Ord, at der gives en N. V.-Passage.

Lieut. de Haven,*) der forlod Burauet for at tage Commandoen over den Nordamerikanske (H. Grinnells) Expedition for at søge efter Sir John Franklin, blev gjort bekjendt med denne Omstændighed inden han tog afsted, og det var hans Beslutning, ved sin Ankomst til det nordlige Jishav, noie at lægge Mærke til Hvalernes Cours, og, hvis denne var vestlig, benytte dem som Lodser.

*) Cfr. d. Tdskr. 5te Bind Pag. 385 og 7de Bind Pag. 149.

Capitain Penny (Skib Sophie) paa Togt i $18\frac{59}{51}$ saae en ubyre Mængde (enormous numbers) Hvaler der gik sydefter ud under Isen i Wellington-Canalen.

Interessen for Sir John Franklin er paany vakt i Amerika ved den berømte arktiske Søfarende Capitain Charles Wilkes. Han har i 1852 anholdt hos Congressen om en Sum af 500,000 Dollars til Udrustning af en ny Expedition. Lieutenant Pim vilde slutte sig til den Expedition som skulde udrustes.

Efterretninger for Søfarende.

Mærke i Mundingen af Isefjorden.

I Mundingen af Isefjorden, paa Østsiden af Grunden „Tærskelen", er udlagt en fortmalet Vagertønde med en 10 Fod høi Stage og en rødmalet Ballon paa Toppen, paa $13\frac{1}{2}$ Fod Vand. Herfra peiles den yderste Pynt af Spotsbjerg i O. N. O. $\frac{1}{2}$ O. og den yderste Pynt af Korshagen i N. V. $\frac{1}{4}$ N., Skandsehagen overeet med den saakaldte Saadehøi ved Nakke Bye.

Skibe, der anduve Isefjorden, ville have at bringe Vageren i S. V. $\frac{1}{4}$ V., og naar Samme er passeret tæt østen og sønden om, styres V. S. V. $\frac{1}{2}$ V. henover Grunden „Tærskelen", hvor der, paa en Afstand af $\frac{1}{2}$ Kabellængde, ikkun findes $10\frac{1}{4}$ Fod Vand, med dagligt Vande.

Kiøbenhavn den 26de April 1853.

S. Paludan.
Commandeur og Overlods.

Mærke paa Lysand.

Ifølge Marineministeriets Ordre er af Faaborg Lodserie, i Fiskerleiet Dyrborg, paa den fra Nordenden af Lyssand udgaaende Hage, udsat en Prik, som er forsynet med to Halmkoste, for ikke at forveksles med den paa N. O.-Enden af Lyssand udsatte Prik, der er forsynet med 1 Halmkost.

Aarhuus den 25de April 1853. Kjærulff
Capitain og Overlods

Syrskibet ved Anholts Knob

er ankommet paa Station den 13de April.

Marineministeriets Adm.-Contoir d. 15. April 1853.

Mærke paa Løgstør-Grunden.

Til bedre Veiledning for de Sofarende, som vesterfra passere over Løgstør-Grunden, er en Stage med en rødmalet Kurve-Ballon paa et med Kork udfyldt Flaad, anbragt paa en Dybde af 6 Fod med daglig Vande, paa den nordre Side af det nye Løb, omtrent 150 Favne Nord for Sømærket paa den søndre Side, som er betegnet med et lille Flag.

Aarhuus den 13de Mai 1853. Kjærulff,
Capitain og Overlods.

Syrskib paa Falsterbo-Rev paa Station.

At Fyrskibet „Cyclope", ifølge Indberetning fra Lodscontoiret i Malmø af 24de dennes, er afgaaet for at indtage sin Station paa Falsterbo Rev, og at Fyret, saasnart Skibet er fortøiet, vil blive tændt, bekiendtgiøres herved til de Sofarendes Efterretning.

Det Kongl. Svensk-Norske General-Consulat i Helsingør, den 26de April 1853.

Advarsel mod at beskadige de undersøiske Telegraphtraade i Store Belt og Lille Belt.

Det bringes herved til offentlig Kundskab, at der saavel i Store Belt som i Lille Belt er nedlagt en undersøisk Telegraphtraad i følgende Mærker:

I Store Belt: 2 Mærker reiste paa Knudshovedlandet, for Linien fra dette til Sprogø Vesterrev, i V. ½ S. og O. ½ N. for hinanden, og 2 Mærker paa Sjællandssiden i V. ½ N. og O. ½ S. for hinanden, for Linien over Osterrenden. Sønden for Sprogø ere Vagere udlagte for at betegne Traadens Leie paa dette Sted.

I Lille Belt: 2 Mærker reiste Osten for Strib i N. t. V. ½ V. og S. t. O. ½ O. for hinanden.

Alle disse Mærker bestaae i kiendelige hvidmalede Træbaker, der, ved at holdes overeet, betegne Traadens Linie.

Da Opankring over denne Traad kan medføre betydelig Uleilighed, saavel for det Offentlige, eftersom Telegraphlinien derved kan bringes i Uorden, som for ethvert i Linien ankrende Skib eller Fartøi, fordi disse ere udsatte for ikke at kunne faae deres Ankere hjem igien og for at sprænge deres Anker-Kiæder eller Touge: saa advares alle Søfarende, som passere Store- eller Lille Belt, imod at gaae til Ankers i de ovenangivne Mærker, og det paalægges dem, deels selv at vogte sig herfor, deels ogsaa uvægerligen at adlyde de Advarsler, de i saa Henseende maatte modtage enten fra vedkommende Opsynsmænd eller fra Vagtskibet i Store Belt, Fyr- og Vagerinspecteuren, Lodser, Færgefolk, Toldkrydsere eller hvilkesomhelst andre Autoriteter, som desangaaende ville være meddeelt fornøden Fuldmagt og Instrux.

Marineministeriet den 14de Mai 1853.

Provisoriske Anordninger om Brugen af Lanterner paa norske Skibe.

I Overensstemmelse med de Paabud, som i den britiske Stat og flere andre Stater ere givne om **Brug af Lanterner paa Skibe for at undgaae Sammenstød med andre Fartøier**, og da det tjener til de sofarende Nationers fælleds Bedste, at lige Regler i denne Henseende iagttages af ethvert Lands Fartøier, ville Vi ved denne Vor provisoriske Anordning naadigst have paabudt og befalet som følger:

Alle norske Handels- og Postfartøier skulle, for at forebygge Sammenstød med andre Fartøier, benytte saadanne Signaler, som nedenfor bestemmes:

A. For Dampskibe.

§ 1.

Dampskibe skulle paa alle Farvande, være sig inden- eller udenskiærs, paa Rheder og Havne eller paa Søer, Floder og Kanaler, hvorfra er Seilads til Havet, fra Solens Nedgang til dens Opgang føre Lanterner af følgende Beskaffenhed og paa efternævnte Maade:

Under Fart: Paa Fortoppen en Lanterne, der viser et klart hvidt Lys; paa Styrbordsside en Dito, der viser et grønt Lys, paa Bagbordside en Dito, der viser et rødt Lys.

a. Lyset paa Fortoppen skal kunne sees i en Afstand af mindst $1\frac{1}{4}$ norsk Sømiil i taagefri mørk Nat, og Lanternen skal være indrettet saaledes, at den viser et eensformigt og uafbrudt Lys over en Bue af Horizonten, der omfatter 20 Compasstreger eller 10 Streger paa hver Side af Skibet, nemlig fra ret forud til 2 Streger agter for tværs paa hver Side.

b. Det grønne Lys paa Styrbordsside skal kunne sees i en Afstand af mindst 2 Qvartmile i taagefri mørk Nat, og Lanternen skal være indrettet saaledes, at den viser et eensformigt og uafbrudt Lys over en Bue af Horizonten, der omfatter

10 Compasstreger, nemlig fra ret forud til 2 Streger agter for tværs paa Styrbordsside.

c. Det røde Lys paa Bagbordside skal være indrettet saaledes, at det, under de ovennævnte Omstændigheder, bliver synligt i samme Afstand og i samme Retning paa Bagbordsside, som er bestemt for det grønne Lys paa Styrbordsside.

d. Ved hver af Sidelanternerne skal desuden, paa den mod Skibsbord vendte Side, anbringes en mindst 3 Fod lang Skiærm, for at hindre Lyset fra at blive synligt paa den modsatte Side af Bougen.

§ 2.

Tilankers skulle Dampskibe benytte en Lanterne med sædvanligt klart Lys, der kan sees til alle Sider.

B. For Seilfartøier.

§ 3.

Ethvert Seilfartøi skal, naar det er under Seil eller paa Slæb, og det nærmer sig et andet Fartøi, mellem Solnedgang og Solopgang vise en Lanterne med klart Lys i den Stilling, hvori samme bedst kan vorde seet fra det andet Fartøi, og saa betimelig, at Sammenstød kan forebygges.

§ 4.

Seilfartøier, der ligge tilankers paa Ankerpladse eller i Seilløb, naar undtages i Havne eller paa Steder, hvor andre Forskrifter med Hensyn til Lanterner paa Fartøier maatte være i Kraft, skulle, fra Solens Nedgang til dens Opgang stadig have en Lanterne med klart Lys paa Fortoppen, saaledes at det kan sees fra alle Sider.

Hvorefter alle Vedkommende sig underdanigst have at rette.

Givet paa Stockholms Slot, den 11te Marts 1853.

Under Norges Riges Segl.

(L. S.)

Lodsstation oppe i den bengalske Bugt m. m.

Efter Meddelelse fra Gouvernementet Bengalen af 6te Mai 1851 skulde Lodsstationen i S. V.-Monsunen den 15de Marts 1852 flyttes, saaledes som angivet i nedenstaaende sailing directions, og fra samme Tid skulde Fyrskibet i den østre Canal vise et stærkt rødt Lys istedetfor det tidligere almindelige Lys, for at skielne det fra Gaspar Canal Fyr, der peiler derfra N. N. V. i 22 Qv.-Miils Afstand.

Vink for Skibe der forlange Lods under S. V.-Monsunen ved den nye Station paa N. O.-Siden af Pilot Ridge.

False Point Fyrtaarn ligger under 20° 19½′ N. Br. og 86° 47′ Ø. Lgd. og en Bøie er udlagt paa 21½ Favne paa Pilots Ridge under 30° 49½′ N. Br. og 87° 42′ Ø. Lgd., og Bøien peiler derfor fra False Point Fyrtaarn N. 59° 49′ Ø. retvisende, i 59½ Qvartmiils Afstand.

Efter at have gjort Fyrtaarnet ved Falsepoint (som ikke bør passeres i mindre end 10 Favne), bør man søge at bringe det omtrent i V. S. V., i 10 eller 15 Qvartmiles Afstand, i 11 eller 12 Favne Vand, derpaa styre O. N. O.-lig, da Lodskuddene ville tiltage efterhaanden til 23 Favne paa den østre Kant af Pilots Ridge. Derefter maa Coursen holdes mellem the Ridge og 27 Favne, og saa vil det, med Opmærksomhed paa Loddet og Lodskuddenes Beskaffenhed, Coursen og den tilbagelagte Afstand fra Fyrtaarnet, næsten være umuligt at undgaae at træffe paa Lodsskibene, eftersom disse krydse lige N. O. for Fyrskibet, der under S. V.-Monsunen er stationeret tæt ved Bøien paa Revlen.

Lodskuddene udenfor Pilots' Ridge tilsøes ere ialmindelighed et grønligt olivenfarvet Mudder, af og til blandet med lidt Skalstykker; Lodskuddene paa Revlen (Ridge) ere Skælsand, smaat Gruus af en rødlig eller bruun Rustfarve.

Skibe, der nærme sig Stationen, advares alvorligt mod Sammenstød, naar de have noget at gjøre med Fyrskibet eller Lodsskibet, og komme de til hiint i Mørke, indskærpes det dem strængt at

lægge bi i passende Afstand indtil Daggry, hvorved de desuden ikke ville blive udsatte for det sandsynlige Tilfælde — i Mørket at passog forfeile Lodsskibet.

Det østre Canal-Fyrskib ligger under 21° 04′ N. Br. og 88° 14′ Ø. Lgd., og peiler saaledes fra Bøien paa Pilot Ridge N. 63° 26′ Ø. retv. i $32\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand.

Det østre Canal-Fyrskib viser et Blaalys hver Time, naar det er mørkt, fra Kl. 7 E.M., og, hver halve Time, derimellem en Maroon (et Fakkellys) og efter ovennævnte Dag vil det faste Fyr vise sig stærkt rødt.

Pilots' Ridge Fyrskib viser et hvidt fast Lys og derhos et Blaalys hver Time og en Maroon hver halve Time derimellem, samt giver et Skud hver Gang et Skib kommer isigte.

Under N. Ø.-Monsunen vil Skibene, som hidindtil, have at søge efter Lods i den østre Canal.

Carimata-Passagen og den østlige Route til Singapur; ved Capt. M'Kenzie.

(Naut. Mag. April 1847.)

Passagen fra Java, Bali og Lombok, falder paa S. Ø.-Monsunen, er ofte meget langvarig, eftersom S. Ø.-Strømningerne begynde at blive de fremherskende i October, tilligemed lette Kulinger, der hyppig gaae til V. og N. V., efterat man er passeret Pulo Mancap. Efterat man har forladt Strømderne ved Lombok og Bali, vil østlige Vinde føre forbi Pulo Mancap. Den bedste Cours saalangt vil være mellem Pondy og Galion, derefter S. for Lubek, vel V. for Mancap Banke, Discovery Banke og andre farlige Steder paa Vestsiden af Passagen godt forover. Styrer man efter den østlige Montaran Ø, imellem samme og den nærmeste vestlige, er Farvandet aldeles reent, derefter styrer man V. N. V. langs Kysten af Billeton, ikke indenfor Montaran Skærene, eftersom Vinden der paa den Tid af Aaret sjelden er vestligere end S. V., og et Skib vil følgelig være tilstrækkelig høit for Øst-Montaran til at passere S. for Pulo Dogan, Taya og Sinkep

(om det er muligt at prange denne Sidste fra sig), hvis nemlig Dassa-Strædet ikke er aldeles sikkert og hurtigt kan passeres med Floden.

Paa den vestlige Side, netop paa den anden Side Snævringerne, er der en lille Bugt ved Lingin-Kysten med god Ankerplads samt Brændsel og Vand.

Derefter lægge man Coursen til Singapur giennem Dryon-Strædet. Paa Vestsiden af Sinkep og Lingin, og giennem Dryon vil der være regelmæssig Flodtid og gode Luftninger, med Sumatraerne. Stille indtræffer hyppigt inden den kommer, og hvis Floden bliver imod, vilde det være godt at lade et Varp falde, som mageligt kunde lettes, efterat Seilene ere mindskede; dobbeltrebede Mersseil vil være nok for det første Vindstød og man taber Intet ved at være forberedt paa et svært Vindstød.

Paa den østlige Side af Lingin, sætte Strømningerne stærkt sydi fra det chinesiske Hav, og Vinden kommer fra N. V. og N., saa at det kun fortner lidt, inden man er kommen ind i Rhio-Strædet, hvorefter man da maa vente en vestlig Kuling at krydse op med til Singapur.

Kommer man sydfra ind i Rhiostrædet, maa man holde vesten for Topjas, 5 smaa Øer i Indløbet, og man vil have en høitliggende Ø paa Bagbordside; en N. V. t. N. $\frac{1}{4}$ N.-lig Cours vil derfra bringe Skibet op til Pulo, i et godt Farvand frit for hver Fare og hvorved man vil undgaae en Pynt der strækker sig udfra Amsterdam, den første Ø N.N.V. for Topjas. De vestlige Øer kan man nærme sig paa Loddet, med Undtagelse af hiin høitliggende Ø — V. for Topjas, hvor der er 20 Favne tæt inde ved.

Efter at have passeret Loban og den første Pynt N. for samme, holder man denne Pynt i ret Syd, hvorved man kommer fri af Pau saavelsom af Revene udfor Bintang. Fra det nordlige Indløb maa man, om Vinden er vestlig, lægge Coursen efter at faae Lodskud ved den modsatte Kyst, hvor, i Tilfælde af Stille eller Modstrøm, Intet bør tabes. Forlader man Singapur med det

Første af Ebben, vil man komme Rhiostrædet ind med Floden, hvilket vil være Medstrøm til Amsterdam.

Pauen er en slem Grund uden Varde, og som derhos i skyet og Regnveir aldeles ikke kan skielnes. Fra Government-Hill, Singapur, vises hver Aften et Fyr.

Skal man krydse sig ned igiennem Carimata imod S. O.-Monsunen, er det formeentlig bedst at gaae giennem Rhio-Strædet, derefter giøre et Slag over mod Borneo og arbeide sig ned tæt inde ved, idet man gaaer tilankers paa Grund af Flodstrømmen. Fra Rendezvous-Ø staa man over mod Javas Kyst, og skal man østerefter, krydse man langs med Samme. Denne Overfart til Souraboja kan man let giøre i 15 til 20 Dage.

Skal man derimod krydse sig op fra Bali, Lombok eller Øst-Enden af Java under V.-Monsunen og Læ-Strøm, frembyder sig to Veie, nemlig een S. for Java og een op igiennem Carimata, begge besværlige og i Regelen medtagende 60 Dage til Singapur, hvisaarsag foreslaaes en østlig Cours igiennem Molukke- eller endog Gilolo-Strædet, og derefter med N.- og N. O.-Vinde igiennem Balabacstrædet ind i det chinesiske Hav og derfra til Singapur, som i 25 til 30 Dage ville føre Skibet mageligt og uden Strabadser til Singapur.

Der skal findes et Rev N. V. t. N. for Montaran Øen; fremdeles findes en Koralbanke i en Afstand af 3 Miles V. for Ontario Revet, ligeledes een Øst for N.-pynten af Lingin ikke i Farvandet, undtagen naar man krydser sig ned; endnu een lige i Farvandet fra Carimata til Singapur Ø. for Bintang, under 0° 35′ N. Br., 105° 19′ Ø. Lgd.; Høiland synlig i en Afstand peilende S. V. og Øer i en Afstand peilende V. N. V., en lille rund Klippeplet omtrent 3 Kabellængder i Diameter, paa det Grundeste 2 Favne, pludselig gaaende ned til 17 Favne.*) Vand og Brænde

*) I Juli 1846 stødte Skibet Frederik den Sjette paa denne Banke fra Sunda- og Bancastræderne. Efter en Rapport derom i Naut. Mag. for April 1846 skal Banken ikke være stort mere end een Ka-

kan faaes i Overflødighed i Carimataſtrædet, ved Camata, Panubangan, St. Barbis og Lingin.

Fyr ved Point Divy (Coromandel Kyſten).

Efter Beretning fra Madras Marine-Board Office af Febr. 1351 vilde et faſt Fyr fra 1ſte Mai ſ. A., ſynligt i omtrent 12 Qvartmiles Afſtand, blive viiſt fra en Støtte opreiſt omtrent 2 Qvartmiil N. V. fra den lave Sandodde af Point Divy, i en Høide af 80 Fod over Havfladen.

Efter Lieut. Fell's sailing directions for the coromandell coast ligger Point Divy under 15° 57′ 40″ N. Br. og 81° 15′ Ø. Lgd. i S. 6° Ø. fra Maſulipatams Flagſtang i 11½ Qvartmiils Afſtand. Denne Pynt er meget lav med en ſmal Sandodde (med 1¼ Favne Vand paa den ſydoſtlige Kant), der ſtrækker ſig omtrent 2½ Qvartmiil ud i S. Ø.-lig Retning. Gaaer man omkring denne Pynt med en gunſtig Vind om Dagen, bør Skibe ikke komme paa under 6 Favne, før de ere norden for den. Imellem Point Divy og Falſe Point Divy bør man med ſtor Varſomhed nærme ſig Kyſten om Natten, efterſom Lodſkudsbanken kun ſtrækker ſig faa Mile tilſøes med Lodſkud af 100 Favne, 7 Qvartmiil tilſøes fra en Strimmel paa 6 og 7 Favne.

Fra Point Divy til Maſulipatam gaaer Kyſten næſten nordlig, og kan med Sikkerhed gaaes nær i 4½ og 5 Favne.

Efter den 1ſte Mai 1851 ſkulde Maſulipatams Fyr ophøre.

(Naut. Mag. Marts 1852.)

---

bellængde i Diameter. Ingen Brændinger ſynlige uden naar det blæſer raſt og ved Lavvande. Den ſkal vienſynlig være af ny Formation, da den er blød og Skibet gik 4 Fod ned i den. Efter anſtillede Obſervationer ligger den under 00° 36′ N. Br. og c. 105° 17′ Ø. Lgd.; 16 Miles mere veſtlig og 12 Miles mere nordlig ligger Geldvia Banke under 00° 40′ og 104° 59′ Ø. Lgd. Det Grundeſte 2½ Faone.

Tromelin Ø og Acorn Skær.

(Uddrag af et Brev fra Commander H. Parker, Orlogsskibet Pantalon, d. 5te Octbr. 1851.)

Det lader næsten til at Skærene, der i de ældre Kaart vare henlagte søndenfor Tromelin Øen, have hævet sig op over Havfladen, thi Øen gaaer der nu steil op, med Undtagelse af et Skær paa Sydvestpynten og en Banke af Lodskud, der næsten strækker sig $1\frac{1}{2}$ Qvm. fra Nordenden af Øen. $\frac{3}{4}$ Qvm. fra Øen findes her Lodskud fra 7 til 12 Favne, med Sand og store Coralklipper og en mindre god Holdebund, der dog ligger i Læ af Øen saalænge Sydost-Monsunen staaer paa; staaer man hen over Banken, kan man tydelig see Bunden.

En svær Kobling dannes ved at Ebben møder den vestlige Strøm udfor Nordenden af Øen og ofte bryder den paa en Maade der er farlig for Fartøier i en Qv.-Miils Afstand fra Land. Øen er omgivet af et Rev, eller snarere en Række Coralklipper, der strække sig ud fra Stranden 150 Yards eller mere og hvorpaa Søen bryder voldsomt Da Bunden er klippefuld og meget ujevn, kan intet Fartøi lande, uden at være vis paa at blive fyldt, undtagen paa et enkelt Sted mærket (a), paa Østsiden af Nordpynten. Her er der en steil Sandstrand, fri for Klipper, paa en kort Afstand, og omendskiøndt det er paa den luv Side af Øen, kan man dog ved Høivande komme taalelig godt iland her. Strømmen, der her sætter langs med Stranden mod Nord, er meget stærk, og med Ebben vilde den føre ethvert Fartøi, der er kæntret i Brændingen, hen i Koblingen og sætte det i megen Fare.

Den nordlige Halvdeel af Øen er den høieste og dækkes af lave Buske, der ikke ere over 4 til 6 Fod høie, og af svært Græs og Tang. Den sydlige Halvdeel er meget lav, med noget Græs, men ingen Buske. Paa den høieste Deel paa Nordenden af Øen ligge Levningerne af en Bygning af Koralklipper fra en meget gammel Tid; den indeholder fem Rum, og tæt ved ligge to andre firkantede Ruiner. I Nærheden ligge flere Rækker Stene paa en 6 Fods Længde og lade til at være Grave. Ved at skrabe i

dem med et Stykke Træ, er der funden Søm i dem, men da man manglede en Spade, kunde man ikke trænge dybt ind i dem. Menneskebeen, Mærker eller Indskrifter har der ikke været til at finde paa Ruinerne, og det er ogsaa troligt at disse ere saa gamle, at saadanne Spor for længe siden maatte være tilintetgjorte.

Paa Vest- eller Nordvestsiden af Øen ligge to store Ankere i Brændingen, tilligemed 8 meget fortærede Kanoner, hvorpaa alle Mærker ere afslidte, hvor alle Dele næsten ere ovale og Tapperne ligne Finnerne paa en Hai. Ankerne ere af en gammel Model med lange Lægge, store Ringe og tilsyneladende meget tunge, men paa Grund af Brændingen var man ikke istand til at komme i Nærheden af dem. Den ene af Kanonerne er bleven slæbt op ad Bankerne over Høivandsmærke, er en gammel tolvpundig paa 8 Fod 6 Tommer i Længde og meget tung af over 30 Centners Vægt. Nogle Rester af Jernarbeide vare strøede omkring, men noget Spor til en Betegnelse af Skibet, det havde tilhørt, var ikke til at finde; dog antages det at hidrøre fra et Skibbrud for en 50 Aar tilbage men sandsynligviis endog fra en ældre Tid.

Over Øen sværmede en Mængde Fugle der havde samlet sig der for Parringstiden.

(Naut. Mag. Mai 1852.)

Acorn Skær.

Kl. 7 F.M. d. 2. September krydsende udenfor Point Wililam, netop ud af Sigte fra Landet, fik vi pludselig et Lodskud paa 7 Favne; Veiret var smukt, der ankredes øieblikkeligt, og Skæret undersøgtes. Det mindste Vand var paa lidt over 4 Favne, og da det var halvt hen i Ebbetiden vil der neppe være mindre end 22 Fod ved laveste Vande. Adskillige Knoller fandtes med $4\frac{3}{4}$, $4\frac{1}{2}$ og 5 Favne. Den Deel af Skiæret, hvor der er mindre end 10 Favne, er omtrent $1\frac{1}{2}$ Qvm. i østlig og vestlig Retning og $\frac{3}{4}$ Qvm. i nordlig og sydlig Retning; Bunden er Coral og Sand. Breden af Centret er 17° 44′ 15″ S. Br. og 37° 56′ Øst Længde Grw.

Lettede Kl. 8 F.M. den 3die med en let vestlig Brise, stod østerefter og havde, da vi gik bort fra Skæret fra 25 til 31 Favne indtil Middag, da vi igien fik 12 Favne og ankrede omtrent $4\frac{1}{2}$ Miles fra den østlige Ende af det andet Skær. Centret heraf er paa 17° 42′ 30″ S. Br. og 38° 1′ 45″ O. Lgd. Grw. Omtrent ved Lavvande var det mindste Vande derpaa 6 Favne. For at bestemme disse Skærs Beliggenhed nøie, seilede vi hen til Fogo og ankrede der. Den 17de stod vi, tilligemed Orlogsbriggen Dart, hen mod Acorn Skærene, ankrede der og fandt dem at ligge paa 17° 33′ S. Br. og 38° 9′ O. Lgd.

(Naut. Mag. Mai 1852.)

Fyr ved Dejennua Ghazaouat (Algier)

er et fast Fyr paa den yderste Pynt af den østre Odde ved Bugten Dejennua Ghazaouat. 170 Fod høit, synligt i en Afstand af 8 Qvartmiil, under 35° 7′ N. Br. og 1° 52′ 15″ V. Lgd.

Fyr ved Arzew (Algier)

er et fast Fyr paa Øen N. O. fra Arzew Havn. 65 Fod høit, synligt i en Afstand af 9 Qvartmiil, under 35° 52′ 25″ N. Br. og 0° 16′ 41″ V. Lgd.

(Tidsskrivt i Sjøvæsendet, Oct. 1851.)

Havnen ved Newcastle (Ny Holland).

Om end Indløbet til denne Havn ikke er saa bekvemt som det var ønskeligt, ere dog Skibe, som engang ere inde, fuldkommen sikre ved de foranstaltede Bølgebrydere. Skibe, af næsten hvilkensomhelst Drægtighed, kunne gaae derind og finde god Ankerplads i Sand og Mudder, dog kunne større Skibe ikke tage hele Ladningen ind under Compagniets staith eller ved Donaldsens Værft. Ved Lavvande findes 12 Fod paa Kulløbets Barre og $17\frac{1}{2}$ Fod ved Høivande Springtid, men under saa snevre Grændser, at det i Almindelighed ikke ansees sikkert at bringe Skibene over, naar de stikke

dybere end 14—15½ Fod, efterſom der lige tæt ved er 9—14½ Fod under de ovennævnte forſkiellige Vandſtande. Floden ſtiger og falder 5½ Fod. Derfor maa nogle Skibe ogſaa tage en Deel af Ladningen ind paa Strømmen ved Hjælp af Pramme.

Et Fyr viſes om Natten fra Signalſtationen. Flagſtangen er paa Kaartet aſſat under 32° 56′ S. Br. og 151° 44′ 15″ Ø. Lgd. De aabne Vinde ere S. Ø. til S. V. for Indgaaende og N. V. til N. Ø. for Udgaaende.

(Sydney Paper. Naut. Mag. Febr. 1852.)

Peels Island og Disapointment Island (Stille Hav).

Det Første under 37° N. 147° 12′ Ø.

Det Andet under 36° 10′ N. 146° 1′.

(Tidsſkr. i Sjöväſ., Jan. 1852.)

Reiſe fra Sydney til Calcutta giennem Torres Stræde ad Bligh's Indløb.

(Skib Gambia fra Liverpool, Skibscapt. H. Anderſon.)

Den 9de Auguſt 1851, Kl. 6. 45 E.M., afgik fra Sydney-Cove, med en ſtærk Kuling fra S. V.; Kl. 7. 30 klarede Pynterne og ſtyrede N. Ø. t. Ø. efter Compas, indtil 155°. Den 13de om Middagen, under 24° 2′ S. Br., 155° 48′ Ø. Lgd., ſtyrede ret Nord for at faae Kenn's Rev i ſigte Dagen efter; holdt godt Udkig fra Mærſet. Den 14de om Middagen, under 21° 11′ S. Br. og 155° 49′ Ø. Lgd., ſom er 2 Qvm. ret S. for Poſitionen af Kenns Rev paa „Generalkaartet over Terra Auſtralis, rettet til 1843. Uagtet Veiret var nogenlunde klart, kunde vi dog ikke faae Øie paa den fra Maſtetoppen. Da Førerens Chronometer gik jevnt og rigtigt, formener han, at dette farlige Punct er aſſat paa Kaartene mindſt 7 eller 8 Qvartmiil formeget østligt. Vi lagde nu Courſen mere veſtlig og fulgte Cumberlands Cours paa Kaartet, 20—30 Qvartmiil østligere. „Da Paſſatvinden var meget ſtærk, diſig Luft af og til gjorde Horizonten meget uſikker og „vi var aldeles fremmed i Torres Strædet", beretter Skibs-

føreren, „bestemte jeg mig for den Giennemfart, som efter de sidste Admiralitetskaart forekom mig at være den eneste og sikreste, og det uagtet jeg var bleven advaret derimod af nogle gamle Sømænd inden jeg forlod Sydney, og styrede derfor efter at gaae igiennem ad Bligh's Indløb, som anbefalet af Capitain Blackwood.

Den 19de August om Middagen befandt vi os efter gode Observationer under 9° 33′ S. Br. og 145° 20′ Ø. Lgd., efter, mellem 4 og 5 om Morgenen, at have passeret de østlige Fields i en Afstand af omtrent 10 Qvartmiil uden at see dem, og fik nu Brændingen isigte paa den nordre Pynt af Portlocks Rev i omtrent 5 Qvartmiles Afstand i S. t. Ø. efter Compasset. Kl. 6 45′ F.M. brasse om for Ø. N. Ø. tæt ved Vinden. Ved Midnat — Lodskud paa 55 Favne Coral og Skaller. Vendte for Veiret paa Bagbord Boug, med ophalede Underseil. Kl. 3 F.M. under 9° 21′ S. Br. efter Stjerneobservation. Faldt af og styrede V. ¼ S. efter Compas under smaa Seil. Kl. 5 F.M. observeret Brede ved Maane-Meridian Høide 9° 20′ Lgd., 144° 17′ 45″ Ø. Kl. 6 F.M. Brændingen paa East Cay isigte fra Mærseraaen i S. efter Compas i 4 Qvartmiles Afstand. Kl. 7 15′ F.M. Anchor Cay S. ½ Ø. efter Compas, i 2½ Qvartmiles Afstand, fik en Thermometerobservation, hvorefter Længden bestemtes til 144° 2′ 45″ Ø. Kl. 9. 30′, en Sandbanke i S. t. Ø. i en Afstand af 4 Miles, som vi passerede og holdt af lidt efter lidt S. V. t. S. Om Middagen den 28de udfor Stephans Island. Kl. 4. 30′ E.M. ankrede under Arder-Island i 13 Favne. Kl. 7 F.M. næste Morgen lettede med en frisk Kuling og taaget Veir. Middagen den 21de passerede mellem Poll Rock og en Sandbanke S. for Samme. Kl. 2 E.M. passerede mellem Double Island og Monday Banke. Kl. 3 E.M. passerede Wednesday Island og ankrede da anden Gang paa Reisen udfor Booby Island i 7½ Favne: under Seil saaledes i 21 Timer fra Anchor Cay og i 12 Dage fra Sydney Cove.

Mr. Anderson ytrer, at denne Cours langt er at foretrække for enhver anden giennem Barrier Reef, med Hensyn til Sikker-

heden; man er langt mindre udsat her, (hvor man har Lodskud til Veiledning om Natten, naar man venter efter Dagslyset, og en klar Strækbout nordefter), end løbe ned efter en Aabning gjennem Barrieren, især dersom med et tomt Skib og stærk Kuling, da det vilde falde vanskeligt at krydse til Luvart.

(Naut. Mag. Febr. 1852.)

Kysterne af Ny-Zeeland.

(Efter Rapport fra det engelske Krigsskib Acheron.)

(Naut. Mag. Juni 1852.)

Den 18de Febr. fra Port Michelson. Ind under Land 31 Qvartmiil S. 31° V. for Cap Campbell ved en Tunge, Wai-papa-papa Pynt, udfor den 9700 Fod høie Bjergkiæde Store Kikora, sydfor hvilken Pynt findes en Dal gjennemskaaren af et Revir, som Cook feilagtig antog for en Havn.

Om Aftenen fandt vi en Ankerplads sydfor en 330 Fod høi toppet Landtunge (Kikora), saavelsom nordenfor i en Bugt ilæ for sydostlige Vinde, S. 33° V. for Indløbet til Cook Stræde.

Ankrede for Natten i Cooper Bay udfor Port Town.

Den 15de Marts ankom til den første Rhed paa 47 Qvartmiles Strækning, nemlig Toutouk Bay, og det under nordvestlige Vinde, 19 Qvartmiil S. 55° V. for Nugget Point. Af de mange Revirer, der med Øst kunne forfølges flere Qvartmiil op i Landet, er kun War-kawa, tolv Qvartmiil Ø. for Wai-papa-papa Pynt, tilgængelig for større Fartøier end Baade.

Ankrede indenfor den østre Munding af Foveaux-Stræde, 5 Qvartmiil fra den største Ø Ruapuke.

Ruapuke fandtes at være aflagt 40 Qvartmiil formeget vestlig, ligesom vi bemærkede den samme Unøiagtighed overalt i Foveaux-Stræde. Den sydligste Spidse af Stewart Øen er imidlertid nøiagtig aflagt af Cook. Mr. Anglem's Kaart gior dog en Undtagelse; det høieste Punct paa denne Ø blev opkaldt efter ham. Under et forgieves Forsøg paa at naae the Bluff (det østre Indløb til Arrarua Havn) tolv Qvartmiil fra Ruapuke, fik vi bestemt Belig-

genheden af et farligt Skær i N. 87° Ø., $3\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra en steinefaldende Bakke paa Nordsiden af Øen. Netop som vi vare komne Indløbet paa et Par Qvartmiil nær, blev Skibet truffet af en Storm fra V. S. V. med saadan Voldsomhed, at den aldeles paralyserede Acherons Dampkraft. Overgangen fra Stille til Storm var saa øieblikkelig og med saa liden Angivelse af Barometer etc., at et Seilskib maatte have mistet nogle Stænger, med mindre det havde været vel bemandet. Avarua Havn fandt vi siden at være saa fuld af Skær, at der kun var meget ringe Plads for Skibe; Indløbet er derhos kun $\frac{1}{10}$ Qvartmiil bredt, hvorigiennem Floden undertiden sætter med 7 Qvartmiles Fart. — Foveaux-Stræde er c. 15 Qvartmiil bredt og fuldt af mangfoldige Smaaøer. Hvalfiskene ere nu aldeles forsvundne fra dette Nabolav, hvor de for 10 Aar siden fandtes i Overflødighed.

Paa Sydkanten af Strædet ligger Port William, en hyggelig Havn uden Flodtid. Strædet er her 16 Qvartmiil bredt og 15 til 20 Favne dybt. Vi bestemte Positionen af et blindt Skær liggende i N. 35° V. i $2\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand fra Vestpynten af Port William; lige i Indløbet til Havnen findes et andet blindt Skær med 9 Fod Vand.

Tyede ind mod en Storm fra Vesten til Port Adventura paa Østenden af Øen, hvor der findes et Par blinde Skær. Farlige Klipper paa begge Sider af Indløbet. Sydkysten af Stewartøen er omgivet af Brændingen, men vi fandt dog Ankerplads ved den ydre Breaksea Ø.

Den 4de Mai fortsatte vi vore Opmaalinger. Indløbet til Lord Revir er salt. Den sidste Storm havde efterladt en svær sydlig Dynning, for hvilken den østlige Kyst af Stewartøen paa dette Sted bliver udsat. Man maatte passere et een Kabellængde bredt Indløb med en Brænding, der brød mod dens yderste, sorte Klippepynt, der ragede op over Mastetoppene. Ligeefter kom vi med Et ind i et meget malerisk snævert Løb, der gik $4\frac{1}{2}$ Q.-Miil ind. For synderligt dybtladede Skibe findes her ikke nogen Ankerplads. Følgende Kysten, der strækker sig S. 65° V, ankom til Port Pegasus en Afstand af 18 Qvartmiil. En herlig udstrakt Vand-

flade, og imellem Smaaøerne seilbare Løb ind til en Havn, hvor den største Flaade kunde ligge sikkert.

The Traps (Embuches) ere farlige Skiær. Det nordlige, $2\frac{1}{2}$ Qvartmiil i Udstrækning, er to Klipper med 5 Fod Vand, det sydlige, $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil stort, er bestandigt over Vandet. De ligge $9\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra hinanden i N. 11° Ø.- eller S. 11° V.-Retning og Dybden imellem varierer fra 37 til 47 Favne. De ligge 15 Qvartmiil fra Stewart Ø, i S. 72° Ø., og Dybden er 60—80 Favne.

Sydspidsen af Stewart Ø ligger, efter Cook, under 47° 19′ S. Br. og 167° 48′ og, efter Acherons Observationer, under 47° 17′ 20″ og 167° 35′ 50″ Ø. Lgd.

Farerne nær Masan Bay er et Rev $\frac{4}{10}$ Qvartmiil fra N.-Enden af de smaae Øer udfor Easy Cowe i N. 80° V.-Retning og to Rev 3 og 6 Qvartmiil fra samme Punkt i N. 13° V.-Retning.

Den vestligste Ankerplads paa Nordsiden af Foveaux Strædet er i det nordvestligste Hjørne 46 Qvartmiil fra the Bluff i N. 58° V.

En Havn paa N. O.-Enden af Stewart Island er den bedste Havn paa hele Ny-Zeeland.

Om Fyr paa Jyllands Vestkyst.

(Meddeelt af Commandeur Capt. Secher.)

Til en interessant Afhandling i Nyt Archiv for Søvæsenet 2den Række, 7de Bind, Pag. 35 sqq., om „Redningsvæsenet paa Danmarks Kyster", var føiet et Uddrag af et Følge-Indlæg, som Commissionen for Redningsvæsenets Organisation havde indgivet til Indenrigs-Ministeriet om Fyrvæsenet paa Jyllands Vestkyst. Da dette Spørgsmaal saaledes er indledet til offentlig Discussion, og Ingen, som bør kunne have en nogenlunde begrundet Mening i denne Sag, hidtil enten har understøttet eller bestridt de af den ærede Commission deri anførte Anskuelser, saa finde vi en Opfordring til at udtale en Mening, for at Publicum, der ialmindelighed ikke kan have noget klart Begreb om Navigationen af Nordsøen, ikke skal være fristet til at antage, enten, at Sømænd ubetinget bifalde de af Commissionen gjorte Forslag, eller, at de ere ligegyldige i en for dem saa vigtig Sag som Fyrvæsenets Forbedring, hvormed Regieringen for Tiden med Iver beskieftiger sig, og som det er at haabe, Rigsdagen, i Søfartens og Handelens Interesse, vil vise en imødekommende Deeltagelse.

Vi skal hermed gaae over til at drøfte det nævnte Uddrag af den ærede Commissions Indlæg see N. A. f. S. bemeldte Bind, Pag. 53 til 55.

„Skagens Fyrtaarn foreslaaes flyttet eller forhøiet, paa Grund af at de vestlige Klitter ere saaledes tilsandede, at de skjule Fyret for Skibene, der komme op fra Hirtshals nogenlunde tæt langs Landet, ɔc."

Herpaa raades nu Bod, da man er iværk med at opføre et nyt og høiere Taarn længere ude; Fyret vil dertil blive et Lindse-Apparat af 1ste Orden, som er det stærkeste og bedste der haves. Henseer man til den store Mængde Skibe, der passere dette Fyr

og Vigtigheden for disse, at faae Fyret isigte, da kan der ikke være Spørgsmaal om, at det jo bør gives saa stor Lys-Intensitet som muligt.

„Ved Hanstedholm Fyr klages over, at Blinkene ere for kortvarige og at ½ Minuts Mellemrum mellem Blinkene er for lang Tid, samt at det ofte, selv i klart Veir, først sees langt indenfor Synskredsen."

Dette Fyr er et Lindse-Apparat af 2den Orden og har en Lysvidde af 4 à 5 Miil, vi dele Commissionens Anskuelse, at det var ønskeligt, at Fyret var kraftigere, samt at det havde længere Blink. En Forandring i Fyrets Beskaffenhed, skjøndt vi ingenlunde anse den for presserende nødvendig, vil mulig og blive iværksat, naar Penge-Midlerne maatte tillade det, thi flere nye Fyr blive nu anlagte, som maae anses mere fornødne. At Fyret selv i klart Veir ikke altid sees til Udstrækningen af Synskredsen, bidrører vel fra, at der ved Pynten af høit Land stundom staae Disbanker i en vis Høide over Horizonten, medens denne kan være aldeles fri; selv om Fyret bliver af 1ste Orden og saaledes faaer større Lys-Intensitet, vil dette Onde dog neppe aldeles undgaaes.

Endvidere anføres. „Det er et beviseligt Factum, at der siden Fyret er oprettet paa Hanstedholm, er forefaldet langt flere Forliis, end tidligere, da der intet Fyr var. Commissionen antager dette at være en Følge af, at Skibe, som anduve Skagerakket, nu søge Hanstedholm, istedetfor Norge, og at de ved Strømsætning let forsættes sydligere, end de troede, samt at mangfoldige Forliis vilde forebygges ved, ikke alene at forstærke Hanstedholm Fyr, men tillige ved at opføre et Fyr paa Bougbjerg, som Den beklager ikke at være skeet samtidig med Opførelsen af Fyret paa Hanstedholm."

Vi maae, hvad angaaer Opførelsen af et Fyr paa Bougbjerg, beklage at være af aldeles modsat Mening med den ærede Commission, ja det er vor faste Overbeviisning, at et Fyr der vilde forøge, istedetfor at formindske Forlisenes Antal.

Vi skal, som Argument for vor Mening, benytte det af Com-

missionen anførte Factum, at siden Fyret paa Hanstedholm blev oprettet, forlise flere Skibe end forhen. Har dette Fyr saaledes forført Skibe til med uforsvarlig Tryghed (uden at spørge deres Lod) at nærme sig den farlige jydske Kyst, da vilde man end mere friste dem ved at anbringe Fyr mellem Hanstedholm og Blaavandshuk. Blandt den store Mængde Skibsførere, der befare Nordsøen, findes mange, der ikke studere Beskrivelser over dette Farvand, men som indskrænke sig til at søge Efterretning hos Andre og indhente fornemmelig Oplysning af deres Nordsøes-Kaart; see de nu i dette, at Fyr ere anbragte langs Jyllands Kyst, da er det en naturlig Følge, at det giver dem Dristighed til at knibe op under den med østlige Vinde for at søge smulere Vande, og agte de nu ikke paa Strømsætningen og forsømme at bruge deres Lod, idet de stole paa, at de itide skulle blive advarede mod enhver Fare ved Fyrene, og disse, paa Grund af Taage eller Dis, tabes af Sigte, eller Vinden springer vestlig med stiv Kuling, hvilket i Nordsøen let kan hænde: da ville saadanne Skibe være udsatte for Forliis, — medens, naar der ingen Fyr findes, er angivet en klar og tydelig Opfordring til enhver fornuftig Sømand at anvende behørig Forsigtighed ved at nærme sig Kysten om Natten eller i usigtbart Veir om Dagen.

Ved blot at kaste Øiet paa Kortet, vil man see, at Loddet langs den jydske Kyst overalt angiver dens Nærhed, og en saadan Advarsel, der er uforanderlig, vil, i Farvande som Nordsøen, hvor Tykning, Taage og Dis, selv Sommerdage, ere saa herskende, være langt at foretrække for den, der kan haves ved Fyr, der under saadanne Omstændigheder enten slet ikke sees, eller kun paa kort Afstand. En Jernkyst, som Jyllands Vestkyst, der hverken frembyder Havne eller Tilflugtssteder, skal man stræbe at holde Skibe borte fra og ikke friste dem til at nærme sig, og dertil siger Erfaring, at det simpleste og bedste Middel er, at holde den mørk.

Vel vide vi, at det især i det mindre Skib er en besværlig Sag, hyppig at lodde paa dybt Vand; men vor Fordring indskrænker sig og til, at man under Krydsning i Nærheden af jydske Ky-

sten, naar man ligger øster over om Natten, og i tykt eller disigt Veir om Dagen, skal holde sig paa Grændsen af 18 Favne, og strax vende fra Land, naar man faaer mindre Vand. Vi tør dristig paastaae, at, naar denne Forsigtigheds-Regel iagttages, vil Mængden af Forliis paa jydske Kysten betydelig aftage.*)

Commissionen anbefaler endvidere: „At Horns-Rev bliver oplyst ved et Fyrskib placeret indenfor de yderste grunde Revler for at have Læ imod den værste Sø fra N. V. — At erfarne Folk vare overbeviste om, at et Fyrskib der maatte kunne holde sig ligesaa godt som Fyrskibene i Mundingen af Elben og paa Englands Kyster."

De Grunde, der tale mod et Fyr paa Bougbjerg, gjelde for endeel og mod et Fyrskib ved Horns-Rev; thi vel er dette Rev farligt, men det er ude af de meest befarede Veie over Nordsøen, og den besindige Sømand vil holde klar af det, da han der Intet har at gjøre. Ved Krydsning med østlige Vinde om Natten og i Tykning undgaaes det ved, som tidligere anført, ei at komme indenfor 18 Favne-Grændsen At der blandt de mange slet seilende og mindre godt udhalte Skibe, der befare Nordsøen, vil forlise nogle saavel paa Horns-Rev som langs Kysten til Hanstedholm, uden Skyld fra Skibsførernes Side, under vedholdende vestlige Storme Efteraar- og Vinterdage, er uundgaaeligt; men om de da forlise, isigte af et Fyr, eller ikke, kan være dem aldeles ligegyldigt. Vi skal ikke indlade os paa at bestride den udtalte Mening af erfarne Folk, hvorvidt et Fyrskib kan holde sig ligesaa godt der som i Elb-Mundingen eller paa Englands Kyster, skjøndt vi betvivle

---

*) Vi skal tillade os at benytte Leiligheden til at henlede Sokaart-Archiv-Directeurens Opmærksomhed paa, om det ikke vilde være nyttigt, i nye danske Nordsøeskaart at anbringe, langs Jyllands Vestkyst, paa fort Grund med tydelig hvid Skrift, omtrent følgende Advarsel til Skibsførere:

„**Skibe, der ligge Øster over mod jydske Kysten om Natten eller i Tykning, bør vende, naar de faae mindre end 18 Favne Vand**".

det; men hvad der er udenfor Tvivl er, at medens de anførte Fyrskibe kunne flygte med de Vinde, der sætte sværest Sø, vil det blive umuligt for et Fyrskib paa Horns-Rev med en Storm mellem S. V. og N. V., og drev derfor Skibet i en saadan, eller sprang dets Kiætting, da vilde det, efter al Sandsynlighed, forlise med Mand og Muus.

Vi skal ikke nægte, at der gives Fyrskibe, der have en meget farlig Plads; men de ere da anbragte paa Steder, hvor mange Skibe nødvendig maae passere, og hvor der findes Grunde, som Loddet enten aldeles ikke, eller kun vanskelig kan angive, hvilket ikke er Tilfældet med Horns-Rev: det er i sin Orden, at man der udsætter de Faa for at frelse de Mange; men at udsætte de Faa uden høi Nødvendighed kan ikke billiges.

Et Spørgsmaal, der for Tiden har faaet særlig Krav paa det Offentliges Opmærksomhed, tor vi ikke undlade i Korthed at berøre, det nemlig, hvorvidt et Fyrskib paa Horns-Rev vil være nødvendigt for at betrygge Dampskibsfarten mellem England og Hjerting, etc.

Vi besvare dette Spørgsmaal med Nei. Man er iværk med at opføre et kraftigt Fyr paa List; der falder paa Dampskibenes Vei fra England, og maa og vil blive Stedet, de anduve Slesvigs Kyst for at søge ind til Hjerting. Om Touren fra Hjerting til England kan der ikke være Tale.

Vi have med Forsæt ikke omtalt Bekostningen ved de foreslaaede Fyr-Etablissementer paa Vestkysten, idet vi anse denne for aldeles secundair af Nytten; men, naar denne er i saa høi Grad tvivlsom, da bliver en betydelig Bekostning af absolut Vægt.

Kbhvn. i Juni 1853.

Historisk Fremstilling af vort Søartilleries Udvikling fra 1790—1853.

„Hvor rimeligt det end kunde formodes, at Artilleriet, ved en lang og stedse raffineret Udøvelse, havde endelig opnaaet en saadan Fuldkommenheds-Grad, at ingen betydelig Forbedring mere kunde finde Sted, saa vil dog neppe Nogen kunne nægte, at de idelige, endog i seneste Aar foretagne, saavel Forsøg som Forbedringer, give et talende Bevis for, at man ingenlunde er sig det bevidst, om Videnskaben og virkelig er kommen saavidt."

Med disse Ord begynder den dybttænkende og kundskabsrige Tøimester Høier, hvis Navn stedse vil erindres med største Agtelse af Enhver, der har havt Leilighed til at gjøre sig bekiendt med hans Fortjenester af det danske Søartilleri, — med disse Ord begynder han en Afhandling til Admiralitetet, da han som studerende Officier opholdt sig i Frankrig 1790, og kunde denne Tanke nedskrives af ham paa en Tid, da Søartilleriet stod saa overordentlig langt tilbage for det Trin af Udvikling, det er bragt til i Nutiden, skulde man snarere nu kunne formode at have naaet en saadan Fuldkommenheds-Grad, hvis ikke de utallige Forbedringer og Forandringer, der i vor Tid vise sig i enhver Retning, gjorde os det klart, at ogsaa Søartilleriet gaaer en større Udvikling imøde.

I den Formodning, at det ikke vil være uden Interesse, har jeg i en kort Fremstilling søgt at samle de Forbedringer, Søartilleriet har modtaget, fra det Tidspunkt, Theorien i Faget begyndte at gjøre sig gjældende.

Tøimester Høier var den Første, der i vor Marine bragte Theorien i Søartilleriet til Anvendelse; hans Afhandlinger fra Frankrig i Aarene 1790—1793 fremsatte Tvivl imod Rigtigheden af de da bestaaende Regler, Tvivl, der vare opstaaede ved hans Tænken over, hvad Sædvane og Prøver indtil da havde gjort til Lov. — I det jeg saaledes vælger 1790 til Udgangspunkt for min Fremstilling,

skal jeg dog ikke undlade at omtale den dygtige Tøimester **Bille**, der ved sin indsigtsfulde Bestyrelse af Artilleriet, i Tidsrummet fra 1769 til 1788, har bidraget saa betydeligt til dets Udvikling. Af hans i alle Retninger, indførte Forbedringer, vil jeg, ved at udvikle Artilleriets Tilstand i 1790, have Leilighed til at omtale flere.

Flaaden bestod 1790 af:

3	Linieskibe	paa 90—80	Kan.,	armerede med	36, 24 og 18-pdg.
14	—	— 74—70	—	—	— 24, 18 - 8- —
9	—	— 66—60	—	—	— 24, 12 - 8- —
6	—	— 52—44	—	—	— 24 og 12-pdg. eller 18 og 12- —
3	Fregatter	— 42—40	—	—	— 18 og 8- —
6	—	— 36—34	—	—	— 12 og 4- —
6	—	— 24—20	—	—	— 8 eller 6- —

desuden af en Deel mindre Fartøier, som Snauer, Kongebaade, en Chebekke og flere, armerede med 6, 4, 3 eller 2-pdiger, samt 11 Skiærbaade, der førte 2 Stk. 18-pdiger og 6 Stk. smaa Haubitzer hver.

Denne Mængde forskiellige Calibre i Flaaden, Linieskibenes saa forskiellige Styrke, som ogsaa indtil 3 forskiellige Calibre i samme Skib, vare store Ulemper, der først hævedes i en senere Tid; ligeledes vare Smaaskibenes og for en Deel Fregatternes Armering meget kraftløs, hvilket imidlertid forbedredes inden Aarhundredets Slutning.

Kanonerne vare for Størstedelen støbte af Jern, dog endeel af Metal. Jernkanonerne vare næsten udelukkende støbte i Norge; de havde $1\frac{1}{4}$ Caliber Gods, med Undtagelse af de 36 og 24-pdige Ltr. B., der havde $1\frac{1}{5}$ Caliber Gods; disse vare constructede af Tøimester **Bille**, og, i de nærmest foregaaende Aar, indførte for den sværeste Klasse Skibe. De norske Kanoner vare, uagtet Godsets Forlighed, temmelig upaalidelige, endog for den Tid, da man endnu ikke fordrede Brugen af dobbelt Skarp, og hvilket hidrørte fra utilstrækkelig Kiendskab til Jernmalmenes Bestanddele og Rensning. Kanonerne udboredes vel, men man kiendte ikke Nutidens

Nøiagtighed af Løbets Diameter, og denne Mangel, i Forbindelse med Kuglernes mindre nøiagtige Støbning, gjorde et større Spillerum nødvendigt, nemlig $\frac{1}{26}$ Caliber; Kanonerne havde ingen Druebøile, Laaseplade, Vizirknap eller Tapbryster. Viziren kiendtes ikke; tidligere havde man, foruden Vaterpasset, kun havt de afmærkede Hoved- og Kiernelinier at rette Kanonerne efter; men i 1780 vare begge blevne samlede i een Linie, ved paa Kanonens Overdeel at anbringe en Art Vizir af Træ, der med et Stykke Line bandtes fast om Kanonen. Til Skudets Affyring benyttedes Lunten; for denne var Luntehylsteret indført i 1786; tidligere havde Lunten været anbragt paa en Stok, der med en Pik huggedes ned i Dækket ved Siden af Kanonen, naar Lunten ei benyttedes; men denne Omgangsmaade bortfaldt i 1780 ved Indførelsen af Lunteballer og Luntefordbergere; de sidste anbragtes paa Siden af Naperterne. Fængrør vare indførte i 1773 istedetfor Fængkrud; de vare først af Blik, men forfærdigedes senere af Papir, hvorved de sadde fastere i Fænghullet. Naperterne vare Firehjuls med Skammel og Skammelkile, — disse vare netop indførte; Dragbaandene vare ikke til at fratage, — denne Forandring skete imidlertid allerede i 1791; tidligere kunde man dog ligefuldt skifte Axler; men de maatte indsættes fra Siden, hvorved Omskiftningen var forbunden med megen Besvær. Indhalertallien var ikke indført, men man hjalp sig med en af Styktallierne. Karduserne vare af Papir; det præparerede Papir var indført for Karduser i 1773, men man experimenterede stadigt, endog i en langt senere Periode, for at finde de rette Stoffer til Papirets Præparation.

Krudladningen havde, indtil 1770, været Kuglens halve Vægt, men var, efter **Billes** Forslag, bleven nedsat for de 36, 24, 18 og 12-pdige Kanoner, til 14, 10, $7\frac{1}{2}$ og 5 Pd., hvorimod man vedblev at beholde $\frac{1}{2}$ Kugle Krud for det mindre Skyts, uagtet Forsøgene, hvorefter ovenanførte Nedsættelser vare reglementerede, ogsaa vare foretagne med dette, men man meente ikke at have tilstrækkelig Vished for ogsaa at kunne nedsætte dettes Ladning. Alene enkelt Skarp brugtes; Brugen af 2 Kugler eller Kugle og Knippel var

endog forbudt i 1789. Granater, Skraasække og Kardæsker havdes.

Granater vare allerede i Brug i den første Halvdeel af Aarhundredet; de benyttedes istedetfor Haubitzer, og for paa Flaaden bedre at kunne anvende disse Projectiler, havde man construeret 36-pdige Haubitzer af en egen Form; de udskiode Bomber af 36 Punds Vægt, og nærmede sig saaledes i Caliber Nutidens 60-pdige Granatkanon; Haubitzens ydre Form var nær lig Kanonens, den hvilede paa sine Tapper i den almindelige Skibsrapert, men var udboret saa kort, at Løbet med Kammerhalsen kun blev omtrent 5 Caliber langt, saa at Kammeret endte tvers for Tapperne, hvor følgelig ogsaa Fænghullet var anbragt. I den følgende lange Fredsperiode var man imidlertid frafalden Brugen af Haubitzer. Tøimester Bille, der indsaae Fordelen ved Granatens Brug, foreslog i 1779 atter at indføre Haubitzerne for Linieskibenes Batterier, men, istedetfor at man tidligere havde benyttet 4 à 6 Stkr. paa hvert Batteri, anbefalede han, kun at anbringe 2 Stkr. 36-pdige paa de underste og 2 Stkr. 24-pdige paa de øverste Batterier. At man havde forladt Brugen af Haubitzerne, antog Bille at være foranlediget ved følgende Mangler: At Ilden fra Mundingen var for nær Siden af Skibet, at under Kamp paa lang Afstand Brugen af de skarpskydende Kanoner, i hvis Plads Haubitzerne vare indførte, savnedes, og endelig at Omgangsmaaden ved at aabne Granaten ved Mundingen af Haubitzen, sprede Luderne, og indflamme disse med Meelkrud, var farlig. Dog syntes Fordelene ved Gienindførelsen overveiende, hvortil ogsaa bidrog, at Granater benyttedes af Russerne. Men allerede i 1780 foreslog Bille, efter at have hævet den sidste Mangel, at indføre Granater almindeligt for alle 36, 24 og 18-pdige Kanoner, og i Slag at udskyde dem fra 4, 6 eller flere Kanoner, istedetfor at benytte Haubitzer, der vel udskiode sværere Granater, men vare uden Virkning paa lang Afstand.

Allerede 1779 vare meget tilfredsstillende Forsøg med Granater foretagne fra Kastellet Frederikshavn mod Fregatten Tranquebar. I 1781 foretoges Sammenligningsprøver med 36-pdige

Haubitzer og 24 Punds Kanoner, hvorefter Granater indførtes almindeligt. Da man ikke kiendte Midler for at befæste Brandrørene tilstrækkeligt i Granaterne, tog man i Betænkning at udskyde disse med for stor Hastighed, hvorfor kun en ringe Krudladning turde benyttes; dette havde imidlertid til Følge, at Skyden med Granat blev usikker med Hensyn til Træf. Krudladningerne, der bestemtes for de 36-, 24- og 18-Punds Granater, vare $3\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$ og $1\frac{7}{8}$ Pund.

Haandgranater vare i Brug, og havde ofte været anvendte med Held fra Mersene, fremfor Musketteri; Mersefalkonetter vare indførte i 1774. Haandvaabnene vare de samme som Nutidens: Flint, Pistol, Huggert, Entrepik og Entrebil; men Flinten og Pistolen vare, som Følge af Steenlaasen, begge ufuldkomne i Sammenligning med de nuhavende.

Selve Installationen i Skibene var mangelfuld, og det er først de seneste Decennier, der have bragt denne paa det nuværende Standpunct. Til Ex. skal jeg anføre, at Krudet var fyldt paa Tønder, og maatte for en Drel fyldes i Karduserne under Bataillen; megen Tid maatte hengaae, inden man havde Klarskib efter at Allarm var slaaet, thi Meget af hvad der hørte til Kanonernes Betjening samt Vaaben og Tilbehør havdes nede om Læ; om Natten vare Batterierne slet oplyste: indtil 1772 brugtes de saakaldte Platlanterner, der ophængtes i Borde imellem Kanonerne, og havde den betydelige Feil, at de som oftest slukkedes ved første Skud; derpaa indførtes Dækslygter paa 2 à 3 Lys, hvilke forbleve i Brug til 1827, endskiondt de vare høist mangelfulde; Lysene smeltede, og Lysningen, som kom igiennem Hornruder, var kun maadelig.

Mørterer og Haubitzer havdes i mange Calibre. Ved det mislykkede Bombardement af Algier 1770 havde Mørterer været anvendte, men findes ikke senere opførte som Armering tilsøes undtagen for Bombardeerchalupperne, der endnu til for faa Aar siden fandtes i Flaaden.

Endvidere var Skibenes For- og Agter-Forsvar meget svagt; dette hidrørte fra den lavtliggende Gallion og det brede aabne Agter-

speil med Vægtergange og store Gallerier; denne sidste Feil blev imidlertid snart afhjulpen.

Sørartilleriſter havdes, men istedetfor at danne et eget Corps, vare de fordeelte ved Divisionernes forskiellige Compagnier. Et forbedret Exerceerglement var indført 1771.

Paa dette Trin stod vort Sørartilleri, da Lieutenant Høier befandt sig i Frankrig 1790 og 93. Han hjemsendte interessante Afhandlinger over Artilleriet, i hvilke han paapegede Nødvendigheden af at behandle Artilleriet videnskabeligt, saafremt en virkelig Indsigt i Faget skulde opnaaes; hidtil havde man nemlig kun ledet sig frem ved Forsøg og Prøver.

I Frankrig afskaffedes paa den Tid Metalkanonerne. En Masse Forsøg godtgjorde, at de, efterhaanden som de ophededes ved fortsat Skyden, bleve usikkre i Skuddene og tilsidst ubrugelige, det Sidste dog fornemmeligt for de større Calibre, — man har Exempel paa, at en 24-Punds Kanon blev ubrugelig efter 37 Skud, hvorimod man ogsaa har seet gjort nogle Tusinde gode Skud med Kanoner af ringe Calibre.

Metalkanonernes Fordeel bestod i, at de ikke kunne springe, men kun revne, en Fordeel, der var væsenlig, da man saa jevnligt havde seet Jernkanoner springe; men man havde nu opnaaet fortrinligere Jernmalme, og ved en ny indført Prøve, nemlig at undersøge Malmen ved at støbe den i Stænger, og forsøge at bryde disse, sattes man istand til at overbevise sig om deres Styrke og Seighed. Metalkanonerne havde den store Feil, at deres Drøn var yderst farligt for Øret, ligesom ogsaa at deres Bekostning forholdt sig til Jernkanonernes som 7 til 1. De forbleve imidlertid i Brug i vor Marine, indtil Englænderne toge dem med Flaaden i 1807; senere vides ingen at være anskaffede.

Høier foreslog, efter hvad der var indført i den engelske Marine, at mindske Krudladningen paa nært Hold, som ogsaa efter fortsat Skyden paa længere Afstand, hvilket hidtil havde været ukiendt her. Denne Forholdsregel blev imidlertid da ikke fulgt, men er i vor Tid bragt i Anvendelse ved Indførelsen af den reduceerte

Ladning. Han oplyste endvidere, at man i Frankrig havde gjort Forsøg med glødede Kugler fra Sybatterier, hvorved bevirkedes, at de indførtes for vore Kystbatterier. — Kanonlaasen var i Brug i de engelske og franske Mariner, og vore Officierer, der havde tjent i disse under den amerikanske Frihedskamp, havde medbragt enkelte, der prøvedes, men de vare ikke blevne indførte, da man ei havde tilstrækkelig Tillid til Stenenes Ufeilbarhed; det viste sig ved Prøve i 1790, at omtrent hver 7de klikkede. Endog i den franske Marine, der under Krigen havde havt saamegen Leilighed til at bruge Kanonlaase, var det overladt til Skibscheferne, om de vilde bruge Kanonlaasen eller ikke. Ved Indførelsen af et nyt Exerceerreglement i 1794 var Laasen endnu ikke omtalt, men en Commission, der blev nedsat for at bedømme Reglementet, foreslog en Artikel tilføiet om Omgangsmaaden med Laasen.

I 1795 foretoges paa Amager udstrakte Prøver med Carronader. De vare endnu ikke indførte i vor Marine, men enkelte Stykker, fra 96- til 12-pdigt Caliber, vare allerede bragte hertil i 1786. Den, navnlig i England, tiltagende store Brug af dette Skyts maatte jo henlede særdeles Opmærksomhed paa samme. Adskillige heldige Affairer af Skibe, armerede alene med Carronader, foranledigede, at der i England gaves Ordre til at armere 15 Linieskibe med dette Skyts alene; det vil maaskee interessere at kiende, i hvilket Forhold denne foreslaaede Armering stod til den, der skulde forlades, hvorfor jeg vil anføre samme.

Skibe af 1ste Rang.

Kanoner, 28 Stkr.	42-pdige,	Vægt omt.	3 Tons
28 —	24- —	— —	2 — 9 Ct.
28 —	12- —	— —	1 — 11 —
16 —	6- —	— —	- — 17 —
120 Stkr.			7 Tons 17 Ct.

Carronader, 28 Stkr.	96-pdige,	7 Cal. Løb,	Vægt omt.	2 T. 10 C.
28 —	68- —	7 —	—	1 — 16 —
28 —	68- —	6 —	—	1 — 11 —
16 —	42- —	6 —	—	- — 18 —
120 Stkr.				6 T. 15 C.

Skibe af 2den Rang.

Kanoner, 26 Stkr.	32-pdige,	Vægt omt.	2 Tons 15 Ct.
26 —	18- —	— —	2 — - —
26 —	12- —	— —	1 — 11 —
12 —	6- —	— —	- — 17 —
90 Stkr.			7 Tons 3 Ct.

Carronader, 26 Stkr.	96-pdige,	7 Cal. Løb,	Vægt omt.	1 T. 10 C.
26 —	68- —	7 —	—	1 — 16 -
25 —	42- —	6 —	—	- — 18 -
12 —	32- —	6 —	—	- — 14 -
90 Stkr.				5 T. 18 C.

Skibe af 3die Rang.

Kanoner, 28 Stkr.	32-pdige,	Vægt omt.	2 Tons 15 Ct.
28 —	18- —	—	2 — - —
18 —	9- —	—	1 — 14 —
74 Stkr.			6 Tons 9 Ct.

Carronader, 28 Stkr.	96- —	6 Cal. Løb,	Vægt omt.	2 T. 2 C.
28 —	68- —	6 —	—	1 — 11 -
18 —	42- —	6 —	—	- — 18 -
74 Stkr.				4 T. 11 C.

Skibe af 4de Rang.

Kanoner,	26	Stkr.	24-pdige,	Vægt omt.	2	Tons	9	Ct.	Carronader,	26	Stkr.	96-pdige	6	Cal. Løb,	Vægt omt.	2	T.	2 C.
	26	—	18-	—	2	—	-	—		26	—	68-	—	6	—	1	—	11 -
	12	—	9-	—	1	—	4	—		12	—	42-	—	6	—	-	—	18 -
	64	Stkr.			5	Tons	13	Ct.		64	Stkr.					4	T.	11 C.

Skibe af 5te Rang.

Kanoner,	20	Stkr.	18-pdige,	Vægt omt.	2	Tons	-	Ct.	Carronader,	20	Stkr.	68-pdige	7	Cal. Løb,	Vægt omt.	1	T.	16 C.
	20	—	9-	—	1	—	4	—		20	—	42-pdige	7	—	—	1	—	2 -
	4	—	6-	—	-	—	17	—		4	—	32-pdige	7	—	—	-	—	16 -
	44	Stkr.			4	Tons	1	Ct.		44	Stkr.					3	T.	14 C.

Efter denne Anmerking vilde de 74 Kanonskibe udskyde et Lag Skarp $3\frac{1}{2}$ Gange vægtigere end det tidligere; Vægterne vare 781 Pd. og 2674 Pd, og dog sparedes i Vægten af Skytset 3800 Pd., derimod forøgedes den samlede Artillerievægt ved den større Vægt af Carronadeaffutagerne og Projectilerne.

Saadan Overvægt i Artilleristyrke kunde ikke vindes, uden betydelig Opoffrelse af Skarpskyden, Bevægelighed og Roligheb. Det var fornemmelig i den sidste Henseende, der tabtes meest, thi Reculen blev saa voldsom, at nye Kanonsvøbere sprængtes, og Carronaden med Blokken ofte kastedes ned af Slæden. Hvad Systemets Bevægelighed angik, forsøgte man i den franske Marine at sætte Carronaderne i faste Broge, eller i saa korte Broge, at Reculen formindskedes betydeligt. Derved mindskedes Barningsfriheden, ligesom der ogsaa gik endnu større Kraft paa Broge og Svøbere, hvorfor man brugte dobbelt Sæt, ligesom ogsaa Virkningen paa Skibets Sidebord blev langt voldsommere. Andre ikke uvæsentlige Mangler vare, at de, anvendte paa øverste Dæk, paa Grund af deres korte Løb, under Bataille let tændte Ild i Vanttallierebene, hvilket man imidlertid, saavidt muligt, søgte at bøde paa; men kun ved at indføre en anden Ulempe. I det man nemlig bragte Carronadeaffutagen ud til Bøssebænkens Yderkant, og derved hjalp Mundingen længere fra Skibssiden, nødtes man til at gjøre Portene meget større, hvorved ikke alene Skibets Overdeel svækkedes, men ogsaa Kanonbesætningen paa nært Hold langt mere udsattes for Kardæskskud og Musketteri. Disse store Mangler ved Carronaderne bevirkede, at man i vor Marine ikke greb dem med den Begierlighed, som i andre, navnlig den engelske Marine. At denne indførte dem i en mere udstrakt Grad, skyldtes ogsaa den forandrede Maade at føre Krigen paa, i det nemlig de engelske Krigskibes Hovedøiemed var Kamp paa saa klos Hold som muligt, og gav Fienden sig ikke, da Entring. Datidens ringe Sigtemidler gjorde Bataille paa lang Afstand langvarig og mange Gange uafgjørende; i det Mindste saaes aldrig tidligere saa glimrende Resultater af Søbatailler, som efterat denne Angrebsmaade var indført; hertil kom

ogsaa, at man paa den Tid lettere kom umolesteret ind paa Siden af sin Modstander; og hvilken overordentlig Kraft maatte da ikke et saadant Carronadebatterie have, eftersom man endog under visse Omstændigheder brugte 2 Kugler eller Kugle og Skraasæk, og hvilket ryddeligt Overdæk kunde ikke et Par velrettede Skud med Skraa eller Kardæsk forskaffe det til Entring beredte Mandskab. Da imidlertid ikke alle engelske Skibschefer havde denne afgjorte Tillid til Carronaden, overlodes det ofte til deres Godtbefindende, i hvilken Udstrækning de vilde vælge dette Skyts.

En Fregat (Nota), til hvilken Fabrikmester **Hohlenberg** gav Tegning i 1795, var det første Skib i vor Marine, der fik Carronader, og det endog kun 4 Stkr. 24-pdige paa Skandsen. Tegning til denne saavelsom den 36-pdige, der blev bestemt for Linieskibenes Skandse, construeredes af Undertøimester **Jørgensen**; de havde respective 6 og 7 Caliber Løb, og vare ligevægtige med de 4- og 8-pdige Ltr. L, hvilke de skulde afløse. Det var fornemmelig den store Overvægt ved Brugen af Skraa, der bevirkede Carronadens Indførelse hos os; men i Tidsrummet til 1807 fik den imidlertid større Indgang, og 4 Fregatter findes at have været armerede med Carronader som Hovedvaaben: Fregatten **Frederiksteen** førte 20 Stkr. 30-pdige Carronader, 2 Stkr. 12-pdige Do. og 4 Stkr. 8-pdige Kanoner, Fregatterne **lille Belt**, **Fylla** og **Diana**, 16 Stkr. 30-pdige Carronader og 4 Stkr. 8-pdige Kanoner; endvidere vare Briggerne **Brevdrageren**, **Fama** og **Sehmern** armerede med 12 Stkr. 12-pdige Carronader og 2 Stk. 6-pdige Kanoner. — Brigger vare en ny Klasse Krigsskibe i Flaaden; de første byggedes af Fabrikmester **Stibolt**.

I fremmede Mariner havde man begyndt at betjene sig af lange Kanoner af mindre Førlighed til $\frac{1}{3}$ Kugle Krud; de 36- og 24-pdige Ltr. B vare, som tidligere omtalt, indførte her, senere construeredes ogsaa en 18-pdig Kanon med $1\frac{1}{8}$ Caliber-Gods. Tøimester **Fischer** foreslog i 1802 at udbore de 24-pdige $1\frac{1}{4}$ Caliber Gods, $17\frac{3}{4}$ Skpds. Vægt, til 30-pdige med $1\frac{1}{8}$ Caliber Gods; men denne Plan bragtes ikke til Udførelse. For at skaffe de mindre Skibe en

kraftig Armering uden at tye til Carronaden, construerede Tøimester Høier i 1804 den 18-pdige 5¼ Skpd. Kanon, 10 Caliber-Løb; denne besad i alle Retninger betydelige Fordele fremfor Carronaden, og fornemmelig Roligheð; den er ogsaa endnu i vor Tid vedbleven at udgiøre Corvetters og Briggers Armering, og i Krigen fra 1807 til 1814 bestod flere af vore Brigger, førende dette Skyts, mangen hæderlig Kamp imod Fienden. Det sees endogsaa af engelske Skibschefers Rapporter, at disse vare af den Formening at have kæmpet imod langt Skyts. Endog i sidste Krig, efter Briggen St. Croix' Affaire med Dampskibet Der Preussische Adler, læses i den officielle Rapport fra dettes Chef, at han var bleven overrasket ved at finde Briggen St. Croix armeret med lange 18-pdige Kanoner, da man troede at vide, at dens Bestykning var korte Kanoner.

Den tidligere omtalte Fregat, Rota, der i 1795 construeredes af Hohlenberg, var bestemt at føre 40 Stkr. Skyts, hvoraf 24-pdiger paa Batteriet; for denne gav Undertøimester Jørgensen Tegning til 24-pdige 14½ Skpds. Kanonen, der endnu bærer hans Navn. Den 30-pdige Caliber fandtes ikke paa Flaaden i dette Tidsrum; Høier havde vel construeret en 30-pdig Kanon, med hvilken der anstilledes Prøve i 1802, men den fandtes ikke tilfredsstillende; han construerede imidlertid den 30-pdige Carronade, som tidligere er omtalt, og gav i 1806 Tegning til den 24-dige 15 Skpds. Kanon, der bestemtes for Kanonbaadene. Af denne haves flere Stkr., der endnu benyttedes i sidste Krig.

I 1796 foreslog Høier at indføre en Vizir, der i sit Princip havde meget tilfælleds med vor nuhavende løse Vizir; men den blev af en Commission, der nedsattes for at bedømme den, anseet som uhensigtsmæssig at anvende ombord, da Mærkerne vare vanskelige at skielne, især om Natten. Samtidigt indførtes en Sigteindretning af Jørgensen, der skulde anbringes paa høieste Frise, og nogle Aar senere den af Høier foreslaaede hausse mobile, der fornemmelig anvendtes paa Kanonchalouperne.

At forskaffe lettere Barningsmidler hørte ogsaa til de Opgaver, man søgte at løse. Betjeningen af de Firehjulsraperter var

meget besværlig; man havde derfor foreslaaet at anvende en af Jørgensen opfunden Bakeslæde. I 1790 befaledes denne at skulle indføres for alle Flaadens Kanoner; men Ordren udførtes aldrig, og ingen Beskrivelse over Slædens Construction findes. For Kanonerne paa Fregatten Rota indførtes Raperter med slæbende Agterdeel, og, for at lette Omdreiningen ved Bakningen, anbragtes i Forkanten af hver Vange en Rulle. I 1799 prøvedes at anbringe Bolte i Borde imellem Raperterne, for, ved at benytte Styktallierne som Baretallier, at lette Bakningen. Dette Middel fandtes benyttet paa den engelske Flaade, der gjæstede os 1801. Da man ønskede en større Bakningsfrihed, forsøgtes i 1801, paa Linieskibet Norge, Raperter med underløbende Hjul for og Ruller agter. Disse Raperter fandtes ved Forsøgene ikke at være tilstrækkeligt holdbare, hvorfor det foreslogtes, alene at anvende dem i de 2 forreste og 2 agterste Sideporte, paa Grund af den større Bakningsvinkel, de forskaffede. Valseraperter prøvedes ombord i Fregatterne Rota og Elben i 1802 og 3, de roste uden Undtagelse, og Hoier foreslog, efter gientagne Prøver paa Almager, at indføre dem paa 2det Dæk af Linieskibene Christian den 7de og Prinds Christian Frederik for 24- og 18-pdige Kanoner til $\frac{1}{3}$ Kugle-Krud, som ogsaa for Kanoner af mindre Caliber, saafremt man kunde erholde Tømmer skikket til Valser.

Der foretoges Forsøg med Haardugskarduser, men man meente at de vare for aabne, hvorved Krudet spildtes; Ulemperne ved Papirskarduserne vare, at de gik op i Lømningen, og fornemmelig, at de, efter Skuddet, ofte efterlode Bunden af Cardusen, der ikke var fri for at fænge Ild.

I 1801 opstod Klage over, at det danske Krud ikke var saa godt som det engelske, men Forsøg med den befalede Krudprøve godtgjorde, at Klagen var ugrundet. Aaret efter foretoges udstrakte Forsøg for at komme til Kundskab, om hvilken Indskydelse Krud, der ved Dopprøven havde kastet forskiellig, vilde have i dets Virkning, naar det bruges i større Quantum og udskydes af Kanoner. Disse Forsøg foretoges med en 36-pdig Kanon, 16° Elevation.

Krudet havde 110, 60 og 30 Fods Fart ved Døpprøven. Medium af Rækkevidderne blev 4015¾, 4095 og 4011¾ Alen. Denne Prøve i Forbindelse med senere Forsøg, f. Ex. 1821, 1822 og 1849, synes tilstrækkeligt at godtgjøre, at Krud, anvendt i stort Qvantum, og brugt fra Kanoner, kan være mere eller mindre antændeligt, og endog være temmeligt gjennemtrængt af Fugtighed, uden at det har synderlig Indflydelse paa Rækkevidden.

Ovenanførte Prøver gave følgende Resultater:

1821 foretoges Rækkeviddeforsøg med den 18-pdige 12½ Skpds. Kanon, 7½ Pd. Krud, 10° Elevation, Krudet af dansk Forarbeidelse, der havde kastet Døppen 120, 60, 30 og 5 Fod; Medium af de opnaaede Distancer var 3771, 4017, 4029 og 3021 Alen.

1822 nedsattes et Parti af Frederiksværk Krud, der ved Kugleprøven havde slaaet 56', i Casematen i Sexti Batterie for at modtage Fugtighed. Efter 6 Ugers Forløb indeholdt det 2½ pCt. Fugtighed, var saa blødt, at man imellem Fingrene kunde trykke det til Deig, og paa Yderfladen af Kornene fandtes lyse Pletter. Det kastede imidlertid endnu 28' ved Kugleprøven. Der foretoges nu Rækkeviddeforsøg paa Affüger med det ubedærvede og bedærvede af samme Levering; disse anstilledes med en 18-pdig 5¼ Skpds Kanon, 3 Pd. Krud, 5° Elevation. Medium af Forsøgene gav: Krud af 56 F. Force, første Græsn. 1950 Al., endelig Rækk. 2660 Al.

— - 28 - — — — 1780 - — — 2560 -

1849 foretoges Forsøg med den 60-pdige Granatkanon, 8 Pd. Krud, 10° Elevation. Krudet var af Søetatens Beholdning; det ene Parti havde slaaet over 40' med Kugleprøven, det andet var hjemkommet med Kanonbaadene, og man valgte det Parti, der havde slaaet lavest, 10 Fod. Medium af Rækkevidderne var 3149 og 3159 Alen. Vanskeligheden ved at faae tilstrækkeligt paalidelige Kanoner havde allerede i længere Tid forvoldt Spørgsmaalet en betydelig Ulejlighed. Fordringen til paalidelige Kanoner gjordes end mere paatrængende, da man indsaae Nødvendigheden af at indføre Brugen af dobbelt Skarp. Chemien var som Videnskab i sin Barndom: man havde ikke tilstrækkelig Kiendskab til Fernets

forskiellige Bestanddele, heller ikke til den store Forskiel, Behandlingsmaaden, navnligen ved Smeltningen og Afkiølningen, havde paa Jernets Egenskaber. Var en Støbemester heldig nok til ved Erfaring at udfinde den rette Behandlingsmaade, bevaredes denne ofte som en Hemmelighed og gik i Graven med ham. De danske Kanoner støbtes fornemmeligt i de norske Støberier Moss og Laurvig, men gientagne Sprængninger ved Modtagelsesproverne bestyrkede Mistilliden. Da det imidlertid var af Vigtighed, med Hensyn til Forsyning af Kanoner, ikke at være aldeles afhængig af Udlandet, forsøgte man ved strengere Prøver at erholde større Sikkerhed. Jernværkeierne søgte vel at modsætte sig disse Skærpelser, men gik dog ind paa de stillede Betingelser.

En tidligere berørt Mangel, det utilstrækkelige Forsvar agterud, blev ved Fabrikmesterne Stibolt og Hohlenberg betydeligt afhiulpen, og Laaringen, der tidligere havde været uden Forsvar, sattes ved det indknebne Agterspeil istand til at fremstille Bestykning. Hohlenberg gik maaskee forvidt i denne Retning, thi Kanonerne i Speilet fik ved dettes mindre Brede for snever Plads til en rummelig Betjening, og Sideværnet tabte i Styrke ved de meget convexe Sider. Kystforsvaret havde ved denne Tid faaet en betydelig Tilvext ved 20 Kanonchalouper, byggede fra 1805—7; de første 2 Stkr. 24-pdige 15 Skpds. Kanoner og 4 Stkr. 4-pdige Haubitzer.

Paa dette Trin stod vort Spartillerie, da Kiøbenhavns Capitulation i September 1807 overlod Englænderne Flaaden med hele dens Materiel, der fandtes i en saadan Orden, at det opvakte Fiendens Beundring, og satte ham istand til, i den utrolig korte Tid af 6 Uger, at udruste Flaaden, og bortslæbe Alt, hvad han ansaae værd at medtage. At han tilintetgjorde Skibene paa Bedingerne, Linieskibet Ditmarsken, der stod i Dokken, samt bortslæbte tilhugget Tømmer til en Brig, godtgiør tilstrækkeligt, at han vilde forlade os, bragte til en fuldkommen Afmagtstilstand; men ethvert Middel til at giøre Modstand blev os dog ikke betagen, — thi han efterlod paa Christiansholm en ikke ubetydelig Samling Jernkanoner.

Den efter Flaadens Bortførelse efterladte Samling Kanoner, tilligemed dem, der befandtes ombord i de fraværende Orlogsmænd, beløb sig til 103 Stkr. 36-pdiger, 194 Stkr. 24-pdiger, 360 Stkr. 18-pdiger, 147 Stkr. 12-pdiger, foruden 3 til 400 Stkr. af mindre Calibre og en Deel Carronader, Morterer og Haubitzer. Imidlertid tabtes allerede det paafølgende Aar Bestykningen af flere af de omtalte fraværende Skibe tilligemed Skibene, og af den nævnte Beholdning vare mange Stykker aldeles ubrugelige. Af disse støbtes strax Kugler og Granater. Efter Englændernes Bortgang gjaldt det at benytte de Midler, man havde, til at forsvare Rheden: Mudderpramme og Spilpramme besattes med 100- og 150-pdige Morterer; de, Asiatisk Compagni og flere Private, tilhørende Skibe, der vare istand til nogenlunde at føre Skyts, kiøbtes, armeredes og udlagdes for en Deel paa Rheden. Ordre gaves strax til i Vinterens Løb at bygge 66 Kanonchalouper, 12 Morteerchalouper og 3 Kogefartøier, desuden 3 flydende Batterier og 2 Brigger efter Stibolts Tegning. Haandvaaben erholdtes fra Landetaten. Kystbatterier bleve anlagte rundt paa Rigets Kyster, de allerede anlagte armeredes, hvortil Søetaten for en Deel maatte bidrage med Skyts. Kanonchalouperne armeredes med 2 Stkr. lange 24-pdige, helst til $\frac{6}{12}$ Kugle-Krud; men da disse Fartøiers Antal allerede i det paafølgende Aar forøgedes betydeligt, foruden at et stort Antal Kanonjoller byggedes, blev det nødvendigt at armere en stor Deel af Kanonflotillen med lange 18-pdiger. Paa disse havde man allerede Mangel i 1809, hvorfor Batteriet Tre Kroner og Stykprammene maatte ombytte deres 24-pdiger med 36-pdiger, ligesom og Landarsenalets Beholdning og Kiøbenhavns Volde maatte afgive 18-pdiger. En Deel Kanoner bleve vel støbte i Norge, men benyttedes for Sødefensionen der, heller ikke kunde Kanoner forsendes til Danmark, da Forbindelsen imellem Rigerne næsten var standset.

Da det gjaldt at tilføie Fienden saa megen Ødelæggelse som muligt med de Midler man havde til Raadighed, anstilledes Forsøg

med Styk- og Brandgranater, hvorpaa Kanonflotillen ved Smaagerne forsynedes med Granater, og smaa firkantede Kasser indførtes til deres Transport fra Magazinet til Kanonen; men allerede i Efteraaret 1808 befaledes, at $\frac{1}{5}$ af Roflotillens Skarp skulde bestaae af Stykgranater. Disse bleve nu støbte med tykkere Skorpe end tidligere, og reglementeredes for 36-, 24- og 18-pdigt Skyts. Det manglede ikke paa Projecter for at tilføie Fienden Skade; mange private Personer tilstillede Admiralitetet deres Planer til Bedømmelse, selv Udlændinge indkom med Forslag til Ødelæggelsesmidler; men de fandtes uudførlige eller unyttige. Kong Frederik den 6te forlangte Tømesterens Betænkning, om det ikke kunde indføres at skyde med glødede Kugler fra Kanonchaloupperne, ved enten i selve Baaden, eller i en dertil indrettet Reservebaad, at anlægge en passende Ovn, ligesom han befalede, at Rendekugler skulde benyttes for Flinterne.

Endnu i Efteraaret 1807 undersøgtes, hvorledes de fra Bedingerne nedstyrtede Skibe kunde benyttes, og Udfaldet blev, at Materialet kunde kun anvendes til at bygge et 64-Kanonskib. Dette byggedes efter Scierens Tegning, og det foreslogs at give det 18-pdige 12 Skpds. Kanoner paa øverste Batteri, istedetfor 12-pundige Ltr. L, der havde været bestemte for denne Klasse Skibe. For at bøde paa dette svagere Batteri, der ogsaa fordrede Forøgelse i Kanonbesætningen, skulde Hytten bortfalde, et let Nuf, som anbragt paa Prinds Christian Frederik, sattes istedet derfor, og Skandse- og Baks-Armeringen indskrænkedes til 6 Stkr. 18-pdige Carronader. Imidlertid findes dette nye Linieskib, Phoenix, der løb af Stablen i 1810, opført for 26 Stkr. 24-pdiger, 28 Stkr. 12-pdiger og 6 Stkr. 24-pdige Carronader. At det ikke fik 18-pdiger paa sit øverste Batteri, maa vel have hjørpet fra Mangel paa disse Kanoner. Samtidigt med Phoenix, sattes to Fregatter, efter Venus's Tegning af Hohlenberg, paa Stabelen: de skulde føre 26 Stkr. 18-pdiger, 4 Stkr. 6-pdiger og 6 Stkr. 18-pdige Carronader. Flere Brigger byggedes i de første Krigsaar; disses Tal forøgedes endvidere ved 7

Stkr. erobrede fra Fienden, deels i Affairer med vore Brigger, understøttede af Kanonflotillen, deels af denne alene.

I Kanonchalouperne vare begge Kanoner til at sætte ned midtskibs i Bunden af Baaden, og kun indrettede til langskibs Skyden; Raperterne vare slæbende. I Kanonjollerne vare Raperterne uden Recul, hvorimod denne forplantedes igiennem hele Fartøiet. Dette var en Mangel under Fremrykning, hvorfor Lieutenant **Lous**, der var ansat ved Sødefensionen i Norge, foreslog at forandre Raperlsystemet saaledes, at det kunde gives Recul under Fremrykning; men, da Kanonbesætningen i dette Tilfælde maatte forøges, blev Ideen forkastet.

Spartilleriet maatte ogsaa forsyne en stor Mængde Kapere med Skyts og Armatur. Disse vare imidlertid pligtige til at tilbagelevere samme paa Anfordring, hvilket undertiden gjordes nødigt, for at armere vore mindre Krigsskibe.

I Krigsaarene vare vore Briggers Armering noget forskiellig, de efter **Stibolts** Tegning byggede førte 4 Stkr. lange 6-pdiger og 14 til 16 Stkr. korte 18-pdiger, de efter **Pihl's** Tegning byggede, 16 til 18 Stkr. 18-pdiger, hvoraf 6 til 8 Stkr. 12 Skpds. og Resten 5½ Skpds. Disse sidste Brigger, **Colland**, **Falster**, **Bornholm** og senere **Møen**, førte en for denne Klasse Skibe uforholdsmæssig svær Armering; de vare meget brede, bare vel deres Batterie fortræffeligt, men, uagtet de havde en Fod større Dybgaaende end **Stibolts** Brigger, vare de dog ikke tilstrækkeligt gode Søskibe.

For Fregatten **Naiaden**, der var under Bygning, foresloges i 1811 at indføre Sætporte paa Batteriet istedetfor Faldporte, der hidtil havde været brugte; denne hensigtsmæssige Forandring gav en ryddeligere Plads paa Batteriet, ligesom ogsaa den Fordeel, at være hurtigere klar til Kamp, og er siden udelukkende benyttet.

Efter Tømester **Høiers** Død, i 1809, forestod Undertømester **Lykke** Spartilleriet, og forvaltede sin Post med megen Dygtighed. Han var ikke Søofficier, men havde i Spartillericorpset

svunget sig op fra neden, og vedblev at bestyre Søartilleriet, indtil Capitain-Lieutenant Hensler blev Tøimester i 1814.

Ved Fredens Afslutning i 1814 overgik 6 i Norge stationerede Brigger, en Deel mindre Seilskibe, en stor Deel Kanonchalouper, Joller, samt nogle Morteerchalouper til det norske Søværn; de under Krigen erobrede engelske Brigger, en Deel mindre Seilskibe og Kanonbaade solgtes. Flaaden blev derved indskrænket til 3 Linieskibe, 4 Fregatter, 4 Brigger, (af hvilke et Linieskib, 2 Fregatter og 1 Brig endnu vare under Bygning), flere mindre Seilskibe og en stor Roflotille. En Plan maatte dannes for Forøgelsen af den tilkommende danske Flaade, der ved Tabet af Broderriget mistede en stor Deel af sine Søfolk, ligesom Hensyn til Landets forringede Indtægter, hvilket dertil var svækket efter den ulykkelige 7-aarige Krig, fordrede, at Flaaden bestemtes efter en betydeligt begrændset Maalestok. Efter Forordning af 1815 fastsattes Flaadens Størrelse til 6 Linieskibe, 8 Fregatter, 8 Corvetter og Brigger, 80 Kanon- og 6 Morteerchalouper.

Man bestemte sig nu til fremtidigt at bygge Linieskibene med de ældre 74 Kanonskibes Dimensioner; det blev altsaa af Vigtighed at finde den mest hensigtsmæssige Armering for denne Klasse. Tøimester Hensler construerede i 1816 Tegning til 2 Stkr. Kanoner af 30-pdig Caliber, der fandtes passende at indføre for Linieskibenes underste Batteri. I Frankrig var den 30-pdige Caliber den sværeste, der da brugtes, og den engelske 32-pdige svarede til vor 30-pdige. Grunden, hvorfor man hos os forlod den 36-pdige Kugle, var, at den syntes for svær paa et bevægeligt Batteri, og saaledes foranledigede en langsommere Ladning, ligesom ogsaa Brugen af dobbelt Skarp vilde fordre en i Forhold til Kuglens Vægt sværere Kanon, end den 36-pdiger Ltr. B., saafremt tilstrækkelig Rolighed skulde tilveiebringes. Skulde en vægtigere Kanon indføres, maatte Kanonbesætningen forøges: derved fordredes større Skibe, der ogsaa vilde blive nødvendige for at opnaae passende Stivhed.

Den Kanon, der hidtil var benyttet paa de 74 Kanonskibes underste Batteri, var den 24-pdige Ltr. L, af næsten 18 Skpds. Vægt og $1\frac{1}{4}$ Cal. Gods; ved at indføre den 30-pdige, vilde man vinde den større Virkning af den 6 Pund sværere Kugle.

En Commission nedsattes for at bedømme de 36-, 30- og 24-pdige Kanoner, og beordredes at afgive Betænkning over følgende Puncter:

At bedømme Kanonens Kraft ved Indtrængning i Skiven;
— — — Rolighed;
— — — Kraft ved Kuglens Rækning;
— — — Dueligheed til at udholde lang Skyden med dobbelt Skarp;

At bestemme hvilke stærkere Prøveskud end de da brugelige skulde antages, for at anse Kanonerne dygtige til Bataille-skyden med dobbelt Skarp.

Tøimester **Hensler** havde, som omtalt, construeret 2 Stk. 30-pundige, den ene med $1\frac{1}{4}$, den anden med $1\frac{1}{8}$ Cal. Gods.

Commissionen havde saaledes at bedømme:

Den 36-pdige,	$1\frac{1}{8}$	Cal. Gods,	20	Skpds Vægt,	Krudladn.	12	Pd.
— 30-pdige,	$1\frac{1}{4}$	—	21	— 16 Lpd.	—	$12\frac{1}{3}$	—
— 30-pdige,	$1\frac{1}{8}$	—	18	— 17 —	—	10	—
— 24-pdige,	$1\frac{1}{4}$	—	17	— 15 —	—	10	—

Den 30-pdige Kugle veiede imidlertid $31\frac{2}{3}$ Pd., paa Grund af, at Kugle-diameteren var beregnet efter den hidtil antagne specifique Vægt af Jernet, 7 Gange Vandets, hvorimod dens virkelige Vægt er $7\frac{1}{4}$, naar det støbes i større Masser.

Efter de udstrakte Forsøg, viste det sig, at den sværere 30-pdige, paa 500 Alens Afstand, havde havt en Indtrængning af 50 Tommer, de andre — af 43 Tommer; den lettere 30-pdige stod tilbage i Rolighed for den sværere og den 24-pdige, men var ligesaa rolig som den 36-pdige, der tidligere var anseet for en tilstrækkelig rolig Skibskanon; den sværere 30-pdige fordrede, paa Grund af sin større Vægt, 1 Mand mere til Betjeningen end den 36-pundige, og 3 Mænd mere end den lettere 30-pdige og den 24-pdige.

I Rækning havde imidlertid den 24-pdige ubetydelig Fordeel. Derimod havde den 30-pdige Kugle, paa Grund af sin større Diameter, større Kraft end den 24-pdige til at overvinde Modstand af Tømmer, Bolte og Knær, efter Forholdet af Quadraterne af Kuglernes Diameter.

Til Bedømmelse af de to sidste Puncter manglede Commissionen tilstrækkelige Oplysninger, der kun vilde kunne erholdes ved meget fortsatte Prøver.

Den lettere 30-pdige Kanon blev antagen, som den, der burde foretrækkes; dog bestemtes, at Kuglens Diameter skulde beregnes efter Vægten af Jern, $7\frac{1}{4}$ Gange Vandets Vægt, hvorved Diameteren vilde blive noget mindre, samt at der ved den nye Kanontegning skulde sees hen til at skaffe Kanonen noget større Rolighed.

Hensler construerede nu den 30-pdige, 18 Skpds. 6 Lpd. Kanon, $1\frac{1}{6}$ Caliber-Gods, 195 Kuglers Vægt, $15\frac{1}{2}$ Caliber-Løb, flad Bund, Kugledjameteren 6″ $0\frac{1}{2}$‴, Spillerummet $\frac{1}{32}$ Caliber.

For Linieskibets øverste Batterie fandtes den 18-pdige Caliber passende, men da det ansaaes tilstrækkeligt, at give Kanonen 6 Pd. Krud, behøvedes ikke den svære 18-pdige Ltr. L., der veiede 242 Kugler, og hvis Rolighed var større end nødvendigt; man vilde, ved at nedsætte Kanonens Vægt til omtrent 220 Kugler, faae en tilstrækkelig rolig Kanon af næsten $1\frac{1}{2}$ Skpds. mindre Vægt. Imidlertid døde Tøimester Hensler, der havde foreslaaet denne lettere Kanon, og Capitain P. M. Tuxen, der allerede havde forestaaet Tøimesterposten under Henslers Sygdom, constitueredes til hans Eftermand; han gav nu Tegning til den 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds. Kanon, $1\frac{1}{6}$ Caliber-Gods, 215 Kuglers Vægt, 17 Caliber-Løb, flad Bund, Caliber 5″ $3\frac{5}{6}$‴, som de andre 18-pdige.

For Skandse og Bak foresloges 18 Stkr. 30-pdige Carronader, og 4 Stkr. 12-pdige Kanoner til Brug ved Jagt og Retraite. Det var uheldigt, at skulle indføre en 3die Caliber i Skibet, men man havde endnu ingen 18-pdig Kanon af passende Vægt at anbringe paa øverste Dæk.

Nogle Aar vare imidlertid forløbne, inden de omtalte 30-

pundige Kanoner vare støbte og Prøver foretagne; Fabrikmester Schifter havde imidlertid udført Tegning til sit første Linieskib, Dronning Maria, og foreslaaet til Armering: 30 Stkr. 30-pdige 18 Skpds., 32 Stkr. 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds. og 4 Stkr. 12-pdige $10\frac{1}{2}$ Skpds. Kanoner, samt 18 Stkr. 30-pdige Carronader. Den 16de Kanon i Laget var hidtil ukiendt for et 74 Kanonskib, men var erholdt derved, at Fabrikmesteren foreslog et ryddeligt Overdæk, uden Hytte eller Ruf. Skandsearmeringen blev ved denne Forandring ogsaa forøget med 6 Stkr. Carronader. Underste Batteries Middelports Høide over Vandet blev 5′ 7″, der svarede til Forholdene i andre Mariner.

Man havde saaledes, med Dimensionerne af et 74 Kanonskib, faaet et Skib, der førte 84 Stkr. Kanoner og Carronader, og som ansaaes fuldkomment at svare til Tidens Fordringer. Dronning Maria løb af Stabel i 1824. For Fabrikmester Schifters Fregatter var Armeringen bestemt til 28 Stkr. 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds. og 8 Stkr. 8-pdige Kanoner, samt 10 Stkr. 30-pdige Carronader; for Corvetter og Brigger var den 18-pdige $5\frac{1}{4}$ Skpds. Kanon antaget.

Adskillige Forbedringer vare imidlertid foretagne ved Saartilleriet. Capitain de Coninck, som i nordamerikanske Krigsskibe havde seet Espingolen blive benyttet, foreslog at indføre dette Vaaben i vor Marine, og Divisionsadjutant Schumacher paatog sig Constructionen af samme, der efterhaanden forbedredes, indtil det Princip naaedes, der blev fulgt til 1850. Allerede 1817 udsendtes Espingoler med Fregatten Minerva paa Togt til Vestindien. Dette Vaaben, der i Løbet af et Minut kan af sine 3 Løb udsende 96 Kugler, maa ansees som et fortrinligt Forsvarsvaaben; benyttet fra Nelingen ville saadanne velrettede Espingoler virke ødelæggende paa en Fiende, der nærmer sig i Fartøier, og anvendte fra Mersene ville de være af stor Virkning, saavel naar Entring skal udføres, som afslaaes. I de første Aar efter Indførelsen af Vaabenet foretoges Ladningen ved Søetatens Laboratorium; men indtraadte Uheld bevirkede, at det befaledes, at de fremtidigt skulde lades alene paa Frederiksværk.

Spillerummet, der efterhaanden for alle Kugler var gaaet over til $\frac{1}{32}$ Caliber, blev noiagtigere overholdt ved Indførelsen af Kugleskabeluner. (1817).

Paa Grund af Kanonstøberiernes større Fuldkommenhed kunde større Fordringer gjøres til disse; man tog derfor Bestemmelser om Maal, udenfor hvilke ingen Afvigelse fra den givne Tegning tillades. (1818.)

De omtalte nye 30- og 18-pdige Kanoner forsynedes med Laaseplade, Druebøile og Tapbryster.

I 1823 foreslog Lieutenant Bordé at paastøbe Kanonerne en forbedret Vizir, hvorved Sigte kunde tages med forskjellige Elevationsgrader. — Den ældre faste Vizir har imidlertid været benyttet for enkelte Kanoner, men maatte anses for ufuldkommen. — Princippet var det samme som for vor nuhavende løse Vizir; men det havde nogle Mangler, iblandt hvilke den, at de to paastøbte Opstandere let kunde afstødes. Artillericommissionen foreslog imidlertid at anbringe paa de Kanoner, der skulde støbes, en Vizirknop, hvis Plads skulde være midt paa Kanonens Længde fra høieste Gods paa Hovedet til Agterkanten af Laasepladen, og indsendte i 1824 Model til den nuhavende løse Vizir. Ved at forandre Vizirens Plads til Midten af Kanonen er man sat istand til at benytte Viziren for den dobbelte Elevation, uden at gjøre den høiere. Nogle Aar tidligere forsøgtes som Sigtemiddel den i den nordamerikanske Marine benyttede Sigterende, (et langt, smalt Stykke Træ, med en Rende nedskaaren paa langs, som lagdes ovenpaa Kanonen i Hovedliniens Plan, og brugtes med megen Lethed, hvorfor flere Skibschefer, anbefalede den.)

De nugjældende strengere Bestemmelser ved Modtagelsen af Skyts indførtes, ligesom ogsaa Malmprøver foretoges. Da Hensigten med Prøveskuddene kun er at opdage mulige Støbefeil, maa man ved „Malmprøve" sikkre sig Jernmalmens Godhed; den foretages kun naar man modtager Kanoner fra et Støberi, hvis Malm man ikke kiender, eller naar der ved Prøveskydningen indtræffe Tilfælde, der kunne bringe Formodning om slettere Malm end sæd-

vanlig. Malmen fra gode Støberier har imidlertid vist sig saa fortrinlig, at den meest forceerte Skyden ofte ikke har kunnet bringe Kanoner, leverede fra disse, til at springe. Det er imidlertid en Regel, at ingen Kanon, der er benyttet til Malmprøve, maa senere anvendes til Skyden.

Valseraperter vare indførte for alle Kanoner, med Undtagelse af dem, hvis Vægt i Forhold til Kuglen var saa ringe, at de fordrede en Rapert med større Friction, f. Ex. de 18-pdige $5\frac{1}{4}$ Skpds, der have Rapert med slæbende Agterdeel. Tidligere end disse Raperter benyttedes for disse Kanoner den af Tøimester Hoier construerede Rapert med to Jernruller under Forenden af Vangerne, istedetfor Forare og Hjul, der imidlertid senere blev afskaffet, da Dækkene ødelagdes af Rullerne. Valseraperternes Fortrin fremfor den Firehjuls bestaaer deri, at den tager mindre Plads paa Dækket, giver saaledes ryddeligere Batteri og derved friere Bevægelse for Kanonbesætningen, samt at den bæres lettere og nøiagtigere, da Exningen af Knophjulene paa Agteraxen af Firehjulsraperten bortfalder ved Agtervalsen.

De nugiældende Portdimensioner vare antagne; Bæringsvinklen bestemtes til 42 à 50° til hver Side, for Kanonen sat i allerskarpeste Bæring, og Elevationsfriheden til 17°, Kierneliniens Høide i Porten bestemtes saaledes, at Kanonen, stillet Vaterpas, fik fri Recul paa et 8° luv og 9° læ Batteri. Portene for de 18-pdige $12\frac{1}{2}$ og 7 Skpds. Kanoner give imidlertid nogen større Elevationsfrihed.

I 1823 foreslog Tøimester **Tuxen** at indføre Krudkasser til Skibene, fornemmelig for at bevare Krudet for Fugtighed. Lufttætte Kasser vare indførte i de engelske og franske Mariner, deels af Kobber, dels af Træ udvendigt beklædte med Blyplader, eller forede med en tynd Kobberkasse. Disse Krudkasser vare meget kostbare, og de Forsøg, der i vor Marine foretoges med lufttætte Kasser af Træ, malede ind- og udvendig, eller indvendigt forede med Bly, godtgjorde, at Krudet, naar Expeditionen ei var af en saadan Natur, at dette var udsat for megen Fugtighed, ikke bevaredes

bedre imod Fugtighed i de lufttætte Kasser, end benlagt paa Reoler i Krudmagazinet. Ved derimod at opgive Fordringen paa Lufttæthed, hvorved en større Aabning for Udlangningen af Karduserne erholdtes, ligesom ogsaa Blyforingen bortfaldt, vandtes den Fordeel, at man ombord blev fri for Krudfyldning og Styrtning, ligesom man ogsaa kunde ind- og udtage sit Krud i langt kortere Tid end tidligere. Kasser efter disse Fordringer ere indførte for Flaaden, hvorimod man for Kanonflotillen har beholdt Fordringen paa Lufttæthed.

Krudladningen for Kanoner, construerede til $\frac{15}{12}$ Kuglekrud, de 24- og 18-pdige Ltr. L, nedsattes til $\frac{4}{5}$; Forladningen imellem Krud og Kugle afskaffedes, med Undtagelse af, at lange Kanoner, naar de tilsøes henstaae ladte i længere Tid, skulde beholde denne, som større Beskyttelsesmiddel imod Fugtighed. (1824).

Brugen af dobbelt Skarp reglementeredes for Flaadens Kanoner, men maatte ikke benyttes for de i Norge støbte Kanoner, ei heller for Kanoner støbte før 1800. For at bøde paa Kanonsystemets større Urolighed ved Brugen af dobbelt Skarp, formindskedes Krudladningerne til dette Brug for de 30-pdige 18 Skpds, 24-pdige 15 Skpds., 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds. og 18-pdige $5\frac{1}{4}$ Skpds. Kanoner til 8, 6, 5 og $2\frac{1}{2}$ Pd. Paa Grund af Carronaders for store Uroligbed, maa dobbelt Skarp ikke benyttes for dem. (1824).

Uleiligheden ved den 30-pdige Carronade, som Skandseskyts for Linieskibe og Fregatter, i Forbindelse med den 12-pdige $10\frac{1}{2}$ Skpds. Kanon, havde længe været følt. Idet man indførte den 30-pdige Carronade istedetfor den 8-pdige 7 Skpds. Kanon, var man gaaet fra een Yderlighed til en anden; ved at construere en 18-pdig Kanon af omtrent samme Vægt, vilde man erholde en Kanon, der havde tilstrækkelig Roligbed til paa nært Hold at kunne anvendes til dobbelt Skarp, og der, selv paa længere Afstand, vilde med enkelt Skarp virke med Kraft. For at løse denne Opgave construeredes, i 1825, den 18-pdige 7 Skpds. Kanon, der prøvedes mod den 30-pdige Carronade og den 8-pdige 7 Skpds. Ka-

non. Efter Udfaldet af de foretagne Prøver kan følgende Sammenligning opstilles. Den 18-pdige 7 Skyds Kanon staaer i Indtrængning med enkelt Skarp over Begge, har paa 1100 Alens Afstand samme Indtrængning som disse paa 800 Alen; den kan til dobbelt Skarp anvendes til en Afstand af 3 til 400 Alen, staaer da vel i Indtrængning tilbage for den 8-pdige med dobbelt Skarp, og den 30-pdige med enkelt Skarp, men synes dog, paa Grund af den udskudte Vægt af 2 Skr. 18-pdige Kugler, at have Fortrin for Begge. I Rækning og Skarpskydning staaer den 18-pdige langt over den 30-pdige; udskudt med samme Elevation er Rækningen af den 18-pdige kortere end af den 8-pdige, men dennes Kuglebane har større Høide; gives den 18-pdige noget større Elevation, saa at Kuglebanerne faae samme Høide, vil nærlig samme Rækning opnaaes; i virkelig Skarpskydning staae altsaa Kanonerne næsten lige. I Roligbed staaer den 18-pdige betydeligt tilbage for den 8-pdige, men den er endog ved Brugen af dobbelt Skarp roligere end den 30-pdige Carronade med enkelt Skarp. I Systemets Bevægelighed er ingen Forskiel imellem de to Kanoner, hvorimod Carronadens Bevægelighed under de fleste Omstændigheder vil staae betydeligt tilbage.

Fordelene ved Indførelsen af denne Kanon maatte synes overbeviende: Man vilde faae en temmelig rolig, dog kraftig Kanon, undgik det blandede Skyts paa Skandse og Bak, hvorved flere Ulemper overvandtes, fik ryddeligere Dæk, undgik de store Porte for Carronadeslæderne, og fik derved stærkere Overskib, rummeligere Finkenet, ligesom ogsaa Besætningen paa øverste Dæk mindre udsattes for Fiendens Skraa og Kardæsker.

Den 18-pdige 7 Skyds. Kanon, $\frac{31}{32}$ Caliber-Gods, 121 Kuglers Vægt, 13 Caliber-Løb, flad Bund, reglementeredes 1825 som Skandseskyts for Linieskibe og Fregatter; Krudladningen bestemtes til 4 Pd. for enkelt og 3 Pd. for dobbelt Skarp. Denne Kanon bestemtes senere som Armering for Corvetterne **Galathea** og **Valkyrien**.

Samme og paafølgende Aar foretoges Rækningsforsøg med

forskiellige Kanoner for at samle Oplysninger til Bestemmelse af Skydetabeller.

Hidtil havde Haandarmaturen været opbevaret paa Arsenalets Gange; det udsattes saaledes lettere for Beskadigelse og Fugtighed, hvorfor et eget passende Locale ønskedes. I dette Øiemed indrettedes den nuværende Vaabensal. Flaadens Flinter og Pistoler befandtes i en maadelig Forfatning; Arsenalets Bortførelse i 1807 havde tvunget Søetaten til at modtage Armeens aflagte saavel Skyde- som Huggevaaben; Skydevaabnene vare brøstfældige, og selv de, der vare forfærdigede nye under Krigen, vare slet forarbeidede paa Grund af den Hurtighed, hvormed de fuldførtes; hovedsagelig vare Laasene mangelfulde. Huggerten var, i den Skikkelse, hvori den forefandtes, intet passende Skibsvaaben, og Beholdningen bestod af de meest forskiellige Dannelser, der endnu findes i Vaabensalen. Lang Tid maatte imidlertid hengaae, inden Søetaten med dens indskrænkede Midler kunde faae et tidssvarende Haandvaabenmateriel. Til betydelig Fordeel, saavel i oeconomisk som i materiel Henseende, foreslog Tøimester **Turen**, at Sparsenalet fik sit eget Bøssemagerværksted, der ogsaa indrettedes i 1826.

Et nyt Exerceerreglement indførtes i 1827, ligesom ogsaa trykte Skydetabeller senere medgaves.

De i 1772 indførte Dækslygter til Batteriernes Oplysning om Natten vare endnu de, der anvendtes. Disse vare, som tidligere omtalt, høist maadelige og ingenlunde tidssvarende; Batterilanterner, saaledes som de indtil 1849 alene brugtes, indførtes; man overgik derved til Lampebelysning.

De efter den franske Artillerioberst **Pairhans's** Forslag anstillede Forsøg med af lange Kanoner at udskyde Granater indtil af 150 Pds. Cal., maatte naturligviis henlede de forskiellige Mariners Opmærksomhed paa de Forsøg, der anstilledes i denne Retning. Hos os kiendte man Virkningen af den 36-pdige Granat, men for at indhente Kundskab om den forøgede Odelæggelse ved Sprængning af Granater af større Diameter, foreslog Tøimesteren at lade støbe 60- og 90-pdige Granater, og udskyde disse af de i Behold værende 60- og 90-

Efter denne Armering vilde de 74 Kanonskibe udskyde et Lag Skarp $3\frac{1}{2}$ Gange vægtigere end det tidligere; Vægterne vare 784 Pd. og 2674 Pd, og dog sparedes i Vægten af Skytset 3800 Pd., derimod forøgedes den samlede Artillerievægt ved den større Vægt af Carronadeaffutagerne og Projectilerne.

Saadan Overvægt i Artilleristyrke kunde ikke vindes, uden betydelig Opoffrelse af Skarpskyden, Bevægelighed og Roligheb. Det var fornemmelig i den sidste Henseende, der tabtes meest, thi Reculen blev saa voldsom, at nye Kanonsvøbere sprængtes, og Carronaden med Blokken ofte kastedes ned af Slæden. Hvad Systemets Bevægelighed angik, forsøgte man i den franske Marine at sætte Carronaderne i faste Broge, eller i saa korte Broge, at Reculen formindskedes betydeligt. Derved mindskedes Vaxningsfriheden, ligesom der ogsaa gik endnu større Kraft paa Broge og Svøbere, hvorfor man brugte dobbelt Sæt, ligesom ogsaa Virkningen paa Skibets Sidebord blev langt voldsommere. Andre ikke uvæsentlige Mangler vare, at de, anvendte paa øverste Dæk, paa Grund af deres korte Løb, under Bataille let tændte Ild i Vanttallierebene, hvilket man imidlertid, saavidt muligt, søgte at bøde paa; men kun ved at indføre en anden Ulempe. I det man nemlig bragte Carronadeaffutagen ud til Bøssebænkens Yderkant, og derved hjalp Mundingen længere fra Skibssiden, nødtes man til at gjøre Portene meget større, hvorved ikke alene Skibets Overdeel svækkedes, men ogsaa Kanonbesætningen paa nært Hold langt mere udsattes for Kardæskkud og Musketteri. Disse store Mangler ved Carronaderne bevirkede, at man i vor Marine ikke greb dem med den Begierlighed, som i andre, navnlig den engelske Marine. At denne indførte dem i en mere udstrakt Grad, skyldtes ogsaa den forandrede Maade at føre Krigen paa, i det nemlig de engelske Krigskibes Hovedøiemed var Kamp paa saa klos Hold som muligt, og gav Fienden sig ikke, da Entring. Datidens ringe Sigtemidler gjorde Bataille paa lang Afstand langvarig og mange Gange uafgjørende; i det Mindste saaes aldrig tidligere saa glimrende Resultater af Søbataille, som efterat denne Angrebsmaade var indført; hertil kom

ogsaa, at man paa den Tid lettere kom umolesteret ind paa Siden af sin Modstander; og hvilken overordentlig Kraft maatte da ikke et saadant Carronadebatterie have, eftersom man endog under visse Omstændigheder brugte 2 Kugler eller Kugle og Skraasæk, og hvilket ryddeligt Overdæk kunde ikke et Par velrettede Skud med Skraa eller Kardæsk forskaffe det til Entring beredte Mandskab. Da imidlertid ikke alle engelske Skibschefer havde denne afgjorte Tillid til Carronaden, overlodes det ofte til deres Godtbefindende, i hvilken Udstrækning de vilde vælge dette Skyts.

En Fregat (Nota), til hvilken Fabrikmester Hohlenberg gav Tegning i 1795, var det første Skib i vor Marine, der fik Carronader, og det endog kun 4 Stkr. 24-pdige paa Skandsen. Tegning til denne saavelsom den 36-pdige, der blev bestemt for Linieskibenes Skandse, construeredes af Undertøimester Jørgensen; de havde respective 6 og 7 Caliber Løb, og vare ligevægtige med de 4- og 8-pdige Ltr. L, hvilke de skulde afløse. Det var fornemmelig den store Overvægt ved Brugen af Skraa, der bevirkede Carronadens Indførelse hos os; men i Tidsrummet til 1807 fik den imidlertid større Indgang, og 4 Fregatter findes at have været armerede med Carronader som Hovedvaaben: Fregatten Frederiksteen førte 20 Stkr. 30-pdige Carronader, 2 Stkr. 12-pdige Do. og 4 Stkr. 8-pdige Kanoner, Fregatterne lille Belt, Sylla og Diana, 16 Stkr. 30-pdige Carronader og 4 Stkr. 8-pdige Kanoner; endvidere vare Briggerne Brevdrageren, Fama og Sehmern armerede med 12 Stkr. 12-pdige Carronader og 2 Stk. 6-pdige Kanoner. — Brigger vare en ny Klasse Krigsskibe i Flaaden; de første byggedes af Fabrikmester Stibolt.

I fremmede Mariner havde man begyndt at betjene sig af lange Kanoner af mindre Førlighed til $\frac{1}{3}$ Kugle Krud; de 36- og 24-pdige Ltr. B vare, som tidligere omtalt, indførte her, senere construeredes ogsaa en 18-pdig Kanon med $1\frac{1}{8}$ Caliber-Gods. Tøimester Fischer foreslog i 1802 at udbore de 24-pdige $1\frac{1}{4}$ Caliber Gods, $17\frac{3}{4}$ Skpds. Vægt, til 30-pdige med $1\frac{1}{8}$ Caliber Gods; men denne Plan bragtes ikke til Udførelse. For at skaffe de mindre Skibe en

kraftig Armering uden at tye til Carronaden, construerede Tøimester Høier i 1804 den 18-pdige 5¼ Skpd. Kanon, 10 Caliber-Løb; denne besad i alle Retninger betydelige Fordele fremfor Carronaden, og fornemmelig Roligheð; den er ogsaa endnu i vor Tid vedbleven at udgjøre Corvetters og Briggers Armering, og i Krigen fra 1807 til 1814 bestod flere af vore Brigger, førende dette Skyts, mangen hæderlig Kamp imod Fienden. Det sees endogsaa af engelske Skibschefers Rapporter, at disse vare af den Formening at have kæmpet imod langt Skyts. Endog i sidste Krig, efter Briggen St. Croix' Affaire med Dampskibet Der Preussische Adler, læses i den officielle Rapport fra dettes Chef, at han var bleven overrasket ved at finde Briggen St. Croix armeret med lange 18-pdige Kanoner, da man troede at vide, at dens Bestykning var korte Kanoner.

Den tidligere omtalte Fregat, Rota, der i 1795 construeredes af Hohlenberg, var bestemt at føre 40 Stkr. Skyts, hvoraf 24-pdiger paa Batteriet; for denne gav Undertøimester Jørgensen Tegning til 24-pdige 14½ Skpds. Kanonen, der endnu bærer hans Navn. Den 30-pdige Caliber fandtes ikke paa Flaaden i dette Tidsrum; Høier havde vel construeret en 30-pdig Kanon, med hvilken der anstilledes Prøve i 1802, men den fandtes ikke tilfredsstillende; han construerede imidlertid den 30-pdige Carronade, som tidligere er omtalt, og gav i 1806 Tegning til den 24-dige 15 Skpds. Kanon, der bestemtes for Kanonbaadene. Af denne haves flere Stkr., der endnu benyttedes i sidste Krig.

I 1796 foreslog Høier at indføre en Vizir, der i sit Princip havde meget tilfælleds med vor nuhavende løse Vizir; men den blev af en Commission, der nedsattes for at bedømme den, anseet som uhensigtsmæssig at anvende ombord, da Mærkerne vare vanskelige at skielne, især om Natten. Samtidigt indførtes en Sigteindretning af Jørgensen, der skulde anbringes paa høieste Frise, og nogle Aar senere den af Høier foreslaaede hausse mobile, der fornemmelig anvendtes paa Kanonchalouperne.

At forskaffe lettere Barningsmidler hørte ogsaa til de Opgaver, man søgte at løse. Betjeningen af de Firehjulsraperter var

meget besværlig; man havde derfor foreslaaet at anvende en af Jørgensen opfunden Bøxeslæde. I 1790 befaledes denne at skulle indføres for alle Flaadens Kanoner; men Ordren udførtes aldrig, og ingen Beskrivelse over Slædens Construction findes. For Kanonerne paa Fregatten Rota indførtes Raperter med stærkende Agterdeel, og, for at lette Omdreiningen ved Bakningen, anbragtes i Forkanten af hver Vange en Rulle. I 1799 prøvedes at anbringe Bolte i Borde imellem Raperterne, for, ved at benytte Styktallierne som Bøxetallier, at lette Bakningen. Dette Middel fandtes benyttet paa den engelske Flaade, der gjæstede os 1801. Da man ønskede en større Bakningsfrihed, forsøgtes i 1801, paa Linieskibet Norge, Raperter med underløbende Hjul for og Ruller agter. Disse Raperter fandtes ved Forsøgene ikke at være tilstrækkeligt holdbare, hvorfor det foresloges, alene at anvende dem i de 2 forreste og 2 agterste Sideporte, paa Grund af den større Bakningsvinkel, de forskaffede. Valseraperter prøvedes ombord i Fregatterne Rota og Elben i 1802 og 3, de roste uden Undtagelse, og Hoier foreslog, efter gientagne Prøver paa Almager, at indføre dem paa 2det Dæk af Linieskibene Christian den 7de og Prinds Christian Frederik for 24- og 18-pdige Kanoner til $\frac{1}{3}$ Kugle-Krud, som ogsaa for Kanoner af mindre Caliber, saafremt man kunde erholde Tømmer skikket til Valser.

Der foretoges Forsøg med Haardugskarduser, men man mente at de vare for aabne, hvorved Krudet spildtes; Ulemperne ved Papirskarduserne vare, at de gik op i Luftningen, og fornemmelig, at de, efter Skuddet, ofte efterlode Bunden af Cardusen, der ikke var fri for at fænge Ild.

I 1801 opstod Klage over, at det danske Krud ikke var saa godt som det engelske, men Forsøg med den befalede Krudprøve godtgjorde, at Klagen var ugrundet. Aaret efter foretoges udstrakte Forsøg for at komme til Kundskab, om hvilken Indskydelse Krud, der ved Dopprøven havde kastet forskielligt, vilde have i dets Virkning, naar det bruges i større Qvantum og udskydes af Kanoner. Disse Forsøg foretoges med en 36-pdig Kanon, 10° Elevation.

Krudet havde 110, 60 og 30 Fods Fotte ved Dopprøven. Medium af Rækkiddingerne blev 4015¾, 4095 og 4011¾ Alen. Denne Prøve i Forbindelse med senere Forsøg, f. Ex. 1821, 1822 og 1849, synes tilstrækkeligt at godtgiøre, at Krud, anvendt i stort Øvantum, og brugt fra Kanoner, kan være mere eller mindre antændeligt, og endog være temmeligt gjennemtrængt af Fugtighed, uden at det har synderlig Indflydelse paa Rækningen.

Ovenanførte Prøver gave følgende Resultater:

1821 foretoges Rækningsforsøg med den 18-pdige 12½ Skpds. Kanon, 7½ Pd. Krud, 10° Elevation, Krudet af dansk Forarbeidelse, der havde kastet Doppen 120, 60, 30 og 5 Fod; Medium af de opnaaede Distancer var 3771, 4017, 4029 og 3021 Alen.

1822 nedsattes et Parti af Frederiksværk Krud, der ved Kugleprøven havde slaaet 56', i Cæsematen i Sexti Batterie for at modtage Fugtighed. Efter 6 Ugers Forløb indeholdt det 2½ pCt. Fugtighed, var saa blødt, at man imellem Fingrene kunde trykke det til Deig, og paa Yderfladen af Kornene fandtes lyse Pletter. Det kastede imidlertid endnu 28' ved Kugleprøven. Der foretoges nu Rækningsforsøg paa Afstande med det ubedærvede og bedærvede af samme Levering; disse anstilledes med en 18-pdig 5¼ Skpds Kanon, 3 Pd. Krud, 5° Elevation. Medium af Forsøgene gav:

Krud af 56 F. Force, første Græsn. 1950 Al., endelig Rækk. 2660 Al.
— - 28 - — — — 1780 - — — 2560 -

1849 foretoges Forsøg med den 60-pdige Granatkanon, 8 Pd. Krud, 10° Elevation. Krudet var af Societetens Beholdning; det ene Parti havde slaaet over 40' med Kugleprøven, det andet var hjemkommet med Kanonbaadene, og man valgte det Parti, der havde slaaet lavest, 10 Fod. Medium af Rækningerne var 3149 og 3159 Alen. Vanskeligheden ved at faae tilstrækkeligt paalidelige Kanoner havde allerede i længere Tid forvoldt Sparkilleriet en betydelig Ulejlighed. Fordringen til paalidelige Kanoner gjordes end mere paatrængende, da man indsaae Nødvendigheden af at indføre Brugen af dobbelt Skarp. Chemien var som Videnskab i sin Barndom: man havde ikke tilstrækkelig Kiendskab til Fernets

forskiellige Bestanddele, heller ikke til den store Forskiel, Behandlingsmaaden, navnligen ved Smeltningen og Afkiølningen, havde paa Jernets Egenskaber. Var en Støbemester heldig nok til ved Erfaring at udfinde den rette Behandlingsmaade, bevaredes denne ofte som en Hemmelighed og gik i Graven med ham. De danske Kanoner støbtes fornemmeligt i de norske Støberier Moss og Laurvig, men gientagne Sprængninger ved Modtagelsesproverne bestyrkede Mistilliden. Da det imidlertid var af Vigtighed, med Hensyn til Forsyning af Kanoner, ikke at være aldeles afhængig af Udlandet, forsøgte man ved strengere Prøver at erholde større Sikkerhed. Jernværkeierne søgte vel at modsætte sig disse Skærpelser, men gik dog ind paa de stillede Betingelser.

En tidligere berørt Mangel, det utilstrækkelige Forsvar agterud, blev ved Fabrikmesterne Stibolt og Hohlenberg betydeligt afhiulpen, og Laaringen, der tidligere havde været uden Forsvar, sattes ved det indknebne Agterspeil istand til at fremstille Bestykning. Hohlenberg gik maaskee forvidt i denne Retning, thi Kanonerne i Speilet fik ved dettes mindre Brede for snever Plads til en rummelig Betjening, og Sideværnet tabte i Styrke ved de meget convexe Sider. Kystforsvaret havde ved denne Tid faaet en betydelig Tilvext ved 20 Kanonchalouper, byggede fra 1805—7; de første 2 Stkr. 24-pdige 15 Skpds. Kanoner og 4 Stkr. 4-pdige Haubitzer.

Paa dette Trin stod vort Spartillerie, da Kiøbenhavns Capitulation i September 1807 overlod Englænderne Flaaden med hele dens Materiel, der fandtes i en saadan Orden, at det opvakte Fiendens Beundring, og satte ham istand til, i den utrolig korte Tid af 6 Uger, at udruste Flaaden, og bortslæbe Alt, hvad han ansaae værd at medtage. At han tilintetgjorde Skibene paa Bedingerne, Linieskibet Ditmarsken, der stod i Dokken, samt bortslæbte tilhugget Tømmer til en Brig, godtgiør tilstrækkeligt, at han vilde forlade os, bragte til en fuldkommen Afmagtstilstand; men ethvert Middel til at giøre Modstand blev os dog ikke betagen, — thi han efterlod paa Christiansholm en ikke ubetydelig Samling Jernkanoner.

Den efter Flaadens Bortførelse efterladte Samling Kanoner, tilligemed dem, der befandtes ombord i de fraværende Orlogsmænd, beløb sig til 103 Stkr. 36-pdiger, 194 Stkr. 24-pdiger, 360 Stkr. 18-pdiger, 147 Stkr. 12-pdiger, foruden 3 til 400 Stkr. af mindre Calibre og en Deel Carronader, Morterer og Haubitzer. Imidlertid tabtes allerede det paafølgende Aar Bestykningen af flere af de omtalte fraværende Skibe tilligemed Skibene, og af den nævnte Beholdning vare mange Stykker aldeles ubrugelige. Af disse støbtes strax Kugler og Granater. Efter Englændernes Bortgang gjaldt det at benytte de Midler, man havde, til at forsvare Rheden: Mudderpramme og Spilpramme besattes med 100- og 150-pdige Morterer; de, Asiatisk Compagni og flere Private, tilhørende Skibe, der vare istand til nogenlunde at føre Skyts, kjøbtes, armeredes og udlagdes for en Deel paa Rheden. Ordre gaves strax til i Vinterens Løb at bygge 66 Kanonchalouper, 12 Morteerchalouper og 3 Kogefartøier, desuden 3 flydende Batterier og 2 Brigger efter Stibolts Tegning. Haandvaaben erholdtes fra Landetaten. Kystbatterier bleve anlagte rundt paa Rigets Kyster, de allerede anlagte armeredes, hvortil Søetaten for en Deel maatte bidrage med Skyts. Kanonchalouperne armeredes med 2 Stkr. lange 24-pdige, helst til $\frac{5}{12}$ Kugle-Krud; men da disse Fartøiers Antal allerede i det paafølgende Aar forøgedes betydeligt, foruden at et stort Antal Kanonjoller byggedes, blev det nødvendigt at armere en stor Deel af Kanonflotillen med lange 18-pdiger. Paa disse havde man allerede Mangel i 1809, hvorfor Batteriet Tre Kroner og Stykprammene maatte ombytte deres 24-pdiger med 36-pdiger, ligesom og Landarsenalets Beholdning og Kiøbenhavns Volde maatte afgive 18-pdiger. En Deel Kanoner bleve vel støbte i Norge, men benyttedes for Sødefensionen der, heller ikke kunde Kanoner forsendes til Danmark, da Forbindelsen imellem Rigerne nærsten var standset.

Da det gjaldt at tilføie Fienden saa megen Ødelæggelse som muligt med de Midler man havde til Raadighed, anstilledes Forsøg

med Styk- og Brandgranater, hvorpaa Kanonflotillen ved Smaagerne forsynedes med Granater, og smaa firkantede Kasser indførtes til deres Transport fra Magazinet til Kanonen; men allerede i Efteraaret 1808 befaledes, at $\frac{1}{5}$ af Flotillens Skarp skulde bestaae af Stykgranater. Disse blev nu støbte med tykkere Skorpe end tidligere, og reglementeredes for 36-, 24- og 18-pdigt Skyts. Det manglede ikke paa Projecter for at tilføie Fienden Skade; mange private Personer tilstillede Admiralitetet deres Planer til Bedømmelse, selv Udkrændinge indkom med Forslag til Ødelæggelsesmidler; men de fandtes uudførlige eller unyttige. Kong Frederik den 6te forlangte Tømesterens Betænkning, om det ikke kunde indføres at skyde med glødede Kugler fra Kanonchaloupperne, ved enten i selve Baaden, eller i en dertil indrettet Reservebaad, at anlægge en passende Ovn, ligesom han befalede, at Rendekugler skulde benyttes for Flinterne.

Endnu i Efteraaret 1807 undersøgtes, hvorledes de fra Bedingerne nedstyrtede Skibe kunde benyttes, og Udfaldet blev, at Materialet kunde kun anvendes til at bygge et 64-Kanonskib. Dette byggedes efter Sejerens Tegning, og det foreslogs at give det 18-pdige 12 Skpds. Kanoner paa øverste Batteri, istedetfor 12-pundige Ltr. L, der havde været bestemte for denne Klasse Skibe. For at bøde paa dette svagere Batteri, der ogsaa fordrede Forøgelse i Kanonbesætningen, skulde Hytten bortfalde, et let Nyt, som anbragt paa Prinds Christian Frederik, sattes istedet derfor, og Skandse- og Baks-Armeringen indskrænkedes til 6 Stkr. 18-pdige Carronader. Imidlertid findes dette nye Linieskib, Phoenix, der løb af Stablen i 1810, opført for 26 Stkr. 24-pdiger, 28 Stkr. 12-pdiger og 6 Stkr. 24-pdige Carronader. At det ikke fik 18-pdiger paa sit øverste Batteri, maa vel have hidrørt fra Mangel paa disse Kanoner. Samtidigt med Phoenix, sattes to Fregatter, efter Venus's Tegning af Hohlenberg, paa Stabelen: de skulde føre 26 Stkr. 18-pdiger, 4 Stkr. 6-pdiger og 6 Stkr. 18-pdige Carronader. Flere Brigger byggedes i de første Krigsaar; disses Tal forøgedes endvidere ved 7

Stkr. erobrede fra Fienden, deels i Affairer med vore Brigger, understøttede af Kanonflotillen, deels af denne alene.

I Kanonchalouperne vare begge Kanoner til at sætte ned midtskibs i Bunden af Baaden, og kun indrettede til langskibs Skyden; Raperterne vare slæbende. I Kanonjollerne vare Raperterne uden Recul, hvorimod denne forplantedes igiennem hele Fartøiet. Dette var en Mangel under Fremrykning, hvorfor Lieutenant **Lous**, der var ansat ved Sødefensionen i Norge, foreslog at forandre Rapertsystemet saaledes, at det kunde gives Recul under Fremrykning; men, da Kanonbesætningen i dette Tilfælde maatte forøges, blev Ideen forkastet.

Søartilleriet maatte ogsaa forsyne en stor Mængde Kapere med Skyts og Armatur. Disse vare imidlertid pligtige til at tilbagelevere samme paa Anfordring, hvilket undertiden gjordes nødigt, for at armere vore mindre Krigsskibe.

I Krigsaarene vare vore Briggers Armering noget forskiellig, de efter **Stibolts** Tegning byggede førte 4 Stkr. lange 6-pdiger og 14 til 16 Stkr. korte 18-pdiger, de efter **Pihl's** Tegning byggede, 16 til 18 Stkr. 18-pdiger, hvoraf 6 til 8 Stkr. 12 Skpds. og Resten 5¼ Skpds. Disse sidste Brigger, **Lolland**, **Falster**, **Bornholm** og senere **Møen**, førte en for denne Klasse Skibe uforholdsmæssig svær Armering; de vare meget brede, bare vel deres Batterie fortræffeligt, men, uagtet de havde en Fod større Dybgaaende end **Stibolts** Brigger, vare de dog ikke tilstrækkeligt gode Søskibe.

For Fregatten **Naiaden**, der var under Bygning, foresloges i 1811 at indføre Sætporte paa Batteriet istedetfor Faldporte, der hidtil havde været brugte; denne hensigtsmæssige Forandring gav en ryddeligere Plads paa Batteriet, ligesom ogsaa den Fordeel, at være hurtigere klar til Kamp, og er siden udelukkende benyttet.

Efter Tøimester **Høiers** Død, i 1809, forestod Undertøimester **Lykke** Søartilleriet, og forvaltede sin Post med megen Dygtighed. Han var ikke Søofficier, men havde i Søartillericorpset

svunget sig op fra neden, og vedblev at bestyre Søartilleriet, indtil Capitain-Lieutenant Hensler blev Tøimester i 1814.

Ved Fredens Afslutning i 1814 overgik 6 i Norge stationerede Brigger, en Deel mindre Seilskibe, en stor Deel Kanonchalouper, Joller, samt nogle Morteerchalouper til det norske Søværn; de under Krigen erobrede engelske Brigger, en Deel mindre Seilskibe og Kanonbaade solgtes. Flaaden blev derved indskrænket til 3 Linieskibe, 4 Fregatter, 4 Brigger, (af hvilke et Linieskib, 2 Fregatter og 1 Brig endnu vare under Bygning), flere mindre Seilskibe og en stor Roflotille. En Plan maatte dannes for Forøgelsen af den tilkommende danske Flaade, der ved Tabet af Broderriget mistede en stor Deel af sine Søfolk, ligesom Hensyn til Landets forringede Indtægter, hvilket dertil var svækket efter den ulykkelige 7-aarige Krig, fordrede, at Flaaden bestemtes efter en betydeligt begrændset Maalestok. Efter Forordning af 1815 fastsattes Flaadens Størrelse til 6 Linieskibe, 8 Fregatter, 8 Corvetter og Brigger, 80 Kanon- og 6 Morteerchalouper.

Man bestemte sig nu til fremtidigt at bygge Linieskibene med de ældre 74 Kanonskibes Dimensioner; det blev altsaa af Vigtighed at finde den mest hensigtsmæssige Armering for denne Klasse. Tøimester Hensler construerede i 1816 Tegning til 2 Stkr. Kanoner af 30-pdig Caliber, der sandtes passende at indføre for Linieskibenes underste Batteri. I Frankrig var den 30-pdige Caliber den sværeste, der da brugtes, og den engelske 32-pdige svarede til vor 30-pdige. Grunden, hvorfor man hos os forlod den 36-pdige Kugle, var, at den syntes for svær paa et bevægeligt Batteri, og saaledes foranledigede en langsommere Ladning, ligesom ogsaa Brugen af dobbelt Skarp vilde fordre en i Forhold til Kuglens Vægt sværere Kanon, end den 36-pdiger Ltr. B., saafremt tilstrækkelig Rolighed skulde tilveiebringes. Skulde en vægtigere Kanon indføres, maatte Kanonbesætningen forøges: derved fordredes større Skibe, der ogsaa vilde blive nødvendige for at opnaae passende Stivhed.

Den Kanon, der hidtil var benyttet paa de 74 Kanonskibes underste Batteri, var den 24-pdige Ltr. L, af næsten 18 Skpds. Vægt og $1\frac{1}{4}$ Cal. Gods; ved at indføre den 30-pdige, vilde man vinde den større Virkning af den 6 Pund sværere Kugle.

En Commission nedsattes for at bedømme de 36-, 30- og 24-pdige Kanoner, og beordredes at afgive Betænkning over følgende Puncter:

At bedømme Kanonens Kraft ved Indtrængning i Skiven;
— — — Rolighed;
— — — Kraft ved Kuglens Rækning;
— — — Dueligbed til at udholde lang Skyden med dobbelt Skarp;

At bestemme hvilke stærkere Prøveskud end de da brugelige skulde antages, for at anse Kanonerne dygtige til Bataille-skyden med dobbelt Skarp.

Tømester **Hensler** havde, som omtalt, construeret 2 Stk. 30-pundige, den ene med $1\frac{1}{4}$, den anden med $1\frac{1}{6}$ Cal. Gods.

Commissionen havde saaledes at bedømme:

Den 36-pdige,	$1\frac{1}{8}$	Cal. Gods,	20	Skpds Vægt,	Krudladn.	12	Pd.
— 30-pdige,	$1\frac{1}{4}$	—	21	— 16 Lpd.	—	$12\frac{1}{3}$	—
— 30-pdige,	$1\frac{1}{6}$	—	18	— 17 —	—	10	—
— 24-pdige,	$1\frac{1}{4}$	—	17	— 15 —	—	10	—

Den 30-pdige Kugle veiede imidlertid $31\frac{2}{3}$ Pd., paa Grund af, at Kugledіameteren var beregnet efter den hidtil antagne specifique Vægt af Jernet, 7 Gange Vandets, hvorimod dens virkelige Vægt er $7\frac{1}{4}$, naar det støbes i større Masser.

Efter de udstrakte Forsøg, viste det sig, at den sværere 30-pdige, paa 500 Alens Afstand, havde havt en Indtrængning af 50 Tommer, de andre — af 43 Tommer; den lettere 30-pdige stod tilbage i Roligbed for den sværere og den 24-pdige, men var ligesaa rolig som den 36-pdige, der tidligere var anseet for en tilstrækkelig rolig Skibskanon; den sværere 30-pdige fordrede, paa Grund af sin større Vægt, 1 Mand mere til Betjeningen end den 36-pundige, og 3 Mænd mere end den lettere 30-pdige og den 24-pdige.

I Rækning havde imidlertid den 24-pdige ubetydelig Fordeel. Derimod havde den 30-pdige Kugle, paa Grund af sin større Diameter, større Kraft end den 24-pdige til at overvinde Modstand af Tømmer, Bolte og Knær, efter Forholdet af Qvadraterne af Kugler, nes Diameter.

Til Bedømmelse af de to sidste Puncter manglede Commissionen tilstrækkelige Oplysninger, der kun vilde kunne erholdes ved meget fortsatte Prøver.

Den lettere 30-pdige Kanon blev antagen, som den, der burde foretrækkes; dog bestemtes, at Kuglens Diameter skulde beregnes efter Vægten af Jern, $7\frac{1}{4}$ Gange Vandets Vægt, hvorved Diameteren vilde blive noget mindre, samt at der ved den nye Kanontegning skulde sees hen til at skaffe Kanonen noget større Nolighed.

Hensler construerede nu den 30-pdige, 18 Skpds. 6 Lpd. Kanon, $1\frac{1}{6}$ Caliber-Gods, 195 Kuglers Vægt, $15\frac{1}{2}$ Caliber-Løb, flad Bund, Kugle-diameteren 6″ $0\frac{1}{2}$‴, Spillerummet $\frac{1}{32}$ Caliber.

For Linieskibets øverste Batterie fandtes den 18-pdige Caliber passende, men da det ansaaes tilstrækkeligt, at give Kanonen 6 Pd. Krud, behøvedes ikke den svære 18-pdige Ltr. L., der veiede 242 Kugler, og hvis Nolighed var større end nødvendigt; man vilde, ved at nedsætte Kanonens Vægt til omtrent 220 Kugler, faae en tilstrækkelig rolig Kanon af næsten $1\frac{1}{2}$ Skpds. mindre Vægt. Imidlertid døde Tømester Hensler, der havde foreslaaet denne lettere Kanon, og Capitain P. M. Tuxen, der allerede havde foreslaaet Tømesterposten under Henslers Sygdom, constitueredes til hans Eftermand; han gav nu Tegning til den 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds. Kanon, $1\frac{1}{6}$ Caliber-Gods, 215 Kuglers Vægt, 17 Caliber-Løb, flad Bund, Caliber 5″ $3\frac{5}{8}$‴, som de andre 18-pdige.

For Skandse og Bak foresloges 18 Stkr. 30-pdige Carronader, og 4 Stkr. 12-pdige Kanoner til Brug ved Jagt og Retraite. Det var uheldigt, at skulle indføre en 3die Caliber i Skibet, men man havde endnu ingen 18-pdig Kanon af passende Vægt at anbringe paa øverste Dæk.

Nogle Aar vare imidlertid forløbne, inden de omtalte 30-

pundige Kanoner vare støbte og Prøver foretagne; Fabrikmester Schifter havde imidlertid udført Tegning til sit første Linieskib, Dronning Maria, og foreslaaet til Armering: 30 Stkr. 30-pdige 18 Skpds., 32 Stkr. 18-pdige 12½ Skpds. og 4 Stkr. 12-pdige 10½ Skpds. Kanoner, samt 18 Stkr. 30-pdige Carronader. Den 16de Kanon i Laget var hidtil ukiendt for et 74 Kanonskib, men var erholdt derved, at Fabrikmesteren foreslog et ryddeligt Overdæk, uden Hytte eller Ruf. Skandsearmeringen blev ved denne Forandring ogsaa forøget med 6 Stkr. Carronader. Underste Batteries Middelports Høide over Vandet blev 5′ 7″, der svarede til Forholdene i andre Mariner.

Man havde saaledes, med Dimensionerne af et 74 Kanonskib, faaet et Skib, der førte 84 Stkr. Kanoner og Carronader, og som ansaaes fuldkomment at svare til Tidens Fordringer. Dronning Maria løb af Stabel i 1824. For Fabrikmester Schifters Fregatter var Armeringen bestemt til 28 Stkr. 18-pdige 12½ Skpds. og 8 Stkr. 8-pdige Kanoner, samt 10 Stkr. 30-pdige Carronader; for Corvetter og Brigger var den 18-pdige 5¼ Skpds. Kanon antaget.

Adskillige Forbedringer vare imidlertid foretagne ved Spartilleriet. Capitain de Coninck, som i nordamerikanske Krigsskibe havde seet Espingolen blive benyttet, forslog at indføre dette Vaaben i vor Marine, og Divisionsadjutant Schumacher paatog sig Constructionen af samme, der efterhaanden forbedredes, indtil det Princip naaedes, der blev fulgt til 1850. Allerede 1817 udsendtes Espingoler med Fregatten Minerva paa Togt til Vestindien. Dette Vaaben, der i Løbet af et Minut kan af sine 3 Løb udsende 96 Kugler, maa ansees som et fortrinligt Forsvarsvaaben; benyttet fra Relingen ville saadanne velrettede Espingoler virke ødelæggende paa en Fiende, der nærmer sig i Fartøier, og anvendte fra Mersene ville de være af stor Virkning, saavel naar Entring skal udføres, som afslaaes. I de første Aar efter Indførelsen af Vaabenet foretoges Ladningen ved Søetatens Laboratorium; men indtraadte Uheld bevirkede, at det befaledes, at de fremtidigt skulde lades alene paa Frederiksværk.

Spillerummet, der efterhaanden for alle Kugler var gaaet over til $\frac{1}{32}$ Caliber, blev nøiagtigere overholdt ved Indførelsen af Kugleskabeluner. (1817).

Paa Grund af Kanonstøberiernes større Fuldkommenhed kunde større Fordringer gjøres til disse; man tog derfor Bestemmelser om Maal, udenfor hvilke ingen Afvigelse fra den givne Tegning tillades. (1818.)

De omtalte nye 30- og 18-pdige Kanoner forsynedes med Laaseplade, Druebøile og Tapbryster.

I 1823 foreslog Lieutenant Borck at paastøbe Kanonerne en forbedret Vizir, hvorved Sigte kunde tages med forskiellige Elevationsgrader. — Den ældre faste Vizir har imidlertid været benyttet for enkelte Kanoner, men maatte anses for ufuldkommen. — Princippet var det samme som for vor nuhavende løse Vizir; men det havde nogle Mangler, iblandt hvilke den, at de to paastøbte Opstandere let kunde afstødes. Artillericommissionen foreslog imidlertid at anbringe paa de Kanoner, der skulde støbes, en Vizirknop, hvis Plads skulde være midt paa Kanonens Længde fra høieste Gods paa Hovedet til Agterkanten af Laasepladen, og indsendte i 1824 Model til den nuhavende løse Vizir. Ved at forandre Vizirens Plads til Midten af Kanonen er man sat istand til at benytte Viziren for den dobbelte Elevation, uden at gjøre den høiere. Nogle Aar tidligere forsøgtes som Sigtemiddel den i den nordamerikanske Marine benyttede Sigterende, (et langt, smalt Stykke Træ, med en Rende nedskaaren paa langs, som lagdes ovenpaa Kanonen i Hovedliniens Plan, og brugtes med megen Lethed, hvorfor flere Skibschefer, anbefalede den.)

De nugjældende strengere Bestemmelser ved Modtagelsen af Skyts indførtes; ligesom ogsaa Malmprøver foretoges. Da Hensigten med Prøveskuddene kun er at opdage mulige Støbefeil, maa man ved „Malmprøve" sikkre sig Jernmalmens Godhed; den foretages kun naar man modtager Kanoner fra et Støberi, hvis Malm man ikke kiender, eller naar der ved Prøveskydningen indtræffe Tilfælde, der kunne bringe Formodning om slettere Malm end sæd-

vanlig. Malmen fra gode Støberier har imidlertid viist sig saa fortrinlig, at den meest forceerte Skyden ofte ikke har kunnet bringe Kanoner, leverede fra disse, til at springe. Det er imidlertid en Regel, at ingen Kanon, der er benyttet til Malmprøve, maa senere anvendes til Skyden.

Valseraperter vare indførte for alle Kanoner, med Undtagelse af dem, hvis Vægt i Forhold til Kuglen var saa ringe, at de fordrede en Rapert med større Friction, f. Ex. de 18-pdige 5¼ Skpds, der have Rapert med slæbende Agterdeel. Tidligere end disse Raperter benyttedes for disse Kanoner den af Tømester Hoier construerede Rapert med to Jernruller under Forenden af Vangerne, istedetfor Foraxe og Hjul, der imidlertid senere blev afskaffet, da Dækkene ødelagdes af Rullerne. Valseraperternes Fortrin fremfor den Firehjuls bestaaer deri, at den tager mindre Plads paa Dækket, giver saaledes ryddeligere Batteri og derved friere Bevægelse for Kanonbesætningen, samt at den baxes lettere og nøiagtigere, da Exningen af Knophjulene paa Agteraxen af Firehjulsraperten bortfalder ved Agtervalsen.

De nugiældende Portdimensioner vare antagne; Baxningsvinklen bestemtes til 42 à 50° til hver Side, for Kanonen sat i allerskarpeste Baxning, og Elevationsfriheden til 17°, Kierneliniens Høide i Porten bestemtes saaledes, at Kanonen, stillet Vaterpas, fik fri Recul paa et 8° luv og 9° læ Batteri. Portene for de 18-pdige 12½ og 7 Skpds. Kanoner give imidlertid nogen større Elevationsfrihed.

I 1823 foreslog Tømester **Tuxen** at indføre Krudkasser til Skibene, fornemmelig for at bevare Krudet for Fugtighed. Lufttætte Kasser vare indførte i de engelske og franske Mariner, deels af Kobber, dels af Træ udvendigt beklædte med Blyplader, eller forede med en tynd Kobberkasse. Disse Krudkasser vare meget kostbare, og de Forsøg, der i vor Marine foretoges med lufttætte Kasser af Træ, malede ind- og udvendig, eller indvendigt forede med Bly, godtgjorde, at Krudet, naar Expeditionen ei var af en saadan Natur, at dette var udsat for megen Fugtighed, ikke bevaredes

bedre imod Fugtighed i de lufttætte Kasser, end henlagt paa Reoler i Krudmagazinet. Ved derimod at opgive Fordringen paa Lufttæthed, hvorved en større Aabning for Udlangningen af Kardüserne erholdtes, ligesom ogsaa Blyforingen bortfaldt, vandtes den Fordeel, at man ombord blev fri for Krudfyldning og Styrtning, ligesom man ogsaa kunde ind- og udtage sit Krud i langt kortere Tid end tidligere. Kasser efter disse Fordringer ere indførte for Flaaden, hvorimod man for Kanonflotillen har beholdt Fordringen paa Lufttæthed.

Krudladningen for Kanoner, construerede til $\frac{5}{12}$ Kuglekrud, de 24- og 18-pdige Ltr. L, nedsattes til $\frac{1}{4}$; Forladningen imellem Krud og Kugle afskaffedes, med Undtagelse af, at lange Kanoner, naar de tilsøes henstaae ladte i længere Tid, skulde beholde denne, som større Beskyttelsesmiddel imod Fugtighed. (1824).

Brugen af dobbelt Skarp reglementeredes for Flaadens Kanoner, men maatte ikke benyttes for de i Norge støbte Kanoner, ei heller for Kanoner støbte før 1800. For at bøde paa Kanonsystemets større Urolighed ved Brugen af dobbelt Skarp, formindskedes Krudladningerne til dette Brug for de 30-pdige 18 Skpds, 24-pdige 15 Skpds., 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds. og 18-pdige $5\frac{1}{4}$ Skpds. Kanoner til 8, 6, 5 og $2\frac{1}{2}$ Pd. Paa Grund af Carronaders for store Uroligbed, maa dobbelt Skarp ikke benyttes for dem. (1824).

Ulciligheden ved den 30-pdige Carronade, som Skandseskyts for Linieskibe og Fregatter, i Forbindelse med den 12-pdige $10\frac{1}{2}$ Skpds. Kanon, havde længe været følt. Idet man indførte den 30-pdige Carronade istedetfor den 8-pdige 7 Skpds. Kanon, var man gaaet fra een Yderlighed til en anden; ved at construere en 18-pdig Kanon af omtrent samme Vægt, vilde man erholde en Kanon, der havde tilstrækkelig Roligbed til paa nært Hold at kunne anvendes til dobbelt Skarp, og der, selv paa længere Afstand, vilde med enkelt Skarp virke med Kraft. For at løse denne Opgave construeredes, i 1825, den 18-pdige 7 Skpds. Kanon, der prøvedes mod den 30-pdige Carronade og den 8-pdige 7 Skpds. Ka-

non. Efter Udfaldet af de foreliggne Prøver kan følgende Sammenligning opstilles. Den 18-pdige 7 Skyds Kanon staaer i Indtrængning med enkelt Skarp over Begge, har paa 1100 Alens Afstand samme Indtrængning som disse paa 800 Alen; den kan til dobbelt Skarp anvendes til en Afstand af 3 til 400 Alen, staaer da vel i Indtrængning tilbage for den 8-pdige med dobbelt Skarp, og den 30-pdige med enkelt Skarp, men synes dog, paa Grund af den udskudte Vægt af 2 Stkr. 18-pdige Kugler, at have Fortrin for Begge. I Rækning og Skarpskydning staaer den 18-pdige langt over den 30-pdige; udskudt med samme Elevation er Rækningen af den 18-pdige kortere end af den 8-pdige, men dennes Kuglebane har større Høide; gives den 18-pdige noget større Elevation, saa at Kuglebanerne faae samme Høide, vil nærlig samme Rækning opnaaes; i virkelig Skarpskydning staae altsaa Kanonerne næsten lige. I Roligbed staaer den 18-pdige betydeligt tilbage for den 8-pdige, men den er endog ved Brugen af dobbelt Skarp roligere end den 30-pdige Carronade med enkelt Skarp. I Systemets Bevægelighed er ingen Forskiel imellem de to Kanoner, hvorimod Carronadens Bevægelighed under de fleste Omstændigheder vil staae betydeligt tilbage.

Fordelene ved Indførelsen af denne Kanon maatte synes overbeiende: Man vilde faae en temmelig rolig, dog kraftig Kanon, undgik det blandede Skyts paa Skandse og Bak, hvorved flere Ulemper overvandtes, fik ryddeligere Dæk, undgik de store Porte for Carronadeslæderne, og fik derved stærkere Overskib, rummeligere Finkenet, ligesom ogsaa Besætningen paa øverste Dæk mindre udsattes for Fiendens Skraa og Kardæsker.

Den 18-pdige 7 Skyds. Kanon, $\frac{31}{32}$ Caliber-Gods, 121 Kuglers Vægt, 13 Caliber-Løb, flad Bund, reglementeredes 1825 som Skandseskyts for Linieskibe og Fregatter; Krudladningen bestemtes til 4 Pd. for enkelt og 3 Pd. for dobbelt Skarp. Denne Kanon bestemtes senere som Armering for Corvetterne **Galathea** og **Valkyrien**.

Samme og paafølgende Aar foretoges Rækningsforsøg med

forskiellige Kanoner for at samle Oplysninger til Bestemmelse af Skydetabeller.

Hidtil havde Haandarmaturen været opbevaret paa Arsenalets Gange; det udsattes saaledes lettere for Beskadigelse og Fugtighed, hvorfor et eget passende Locale ønskedes. I dette Øiemed indrettedes den nuværende Vaabensal. Flaadens Flinter og Pistoler befandtes i en maadelig Forfatning; Arsenalets Bortførelse i 1807 havde tvunget Søetaten til at modtage Armeens aflagte saavel Skyde- som Huggevaaben; Skydevaabnene vare brøstfældige, og selv de, der vare forfærdigede nye under Krigen, vare slet forarbeidede paa Grund af den Hurtighed, hvormed de fuldførtes; hovedsagelig vare Laasene mangelfulde. Huggerten var, i den Skikkelse, hvori den forefandtes, intet passende Skibsvaaben, og Beholdningen bestod af de meest forskiellige Dannelser, der endnu findes i Vaabensalen. Lang Tid maatte imidlertid hengaae, inden Søetaten med dens indskrænkede Midler kunde faae et tidssvarende Haandvaabenmateriel. Til betydelig Fordeel, saavel i oeconomisk som i materiel Henseende, foreslog Tøimester **Tuxen**, at Sværfenalet fik sit eget Bøssemagerværksted, der ogsaa indrettedes i 1826.

Et nyt Exerceerreglement indførtes i 1827, ligesom ogsaa trykte Skydetabeller senere medgaves.

De i 1772 indførte Dækslygter til Batteriernes Oplysning om Natten vare endnu de, der anvendtes. Disse vare, som tidligere omtalt, høist maadelige og ingenlunde tidssvarende; Batterilanterner, saaledes som de indtil 1849 alene brugtes, indførtes; man overgik derved til Lampebelysning.

De efter den franske Artillerioberst **Paixhans's** Forslag anstillede Forsøg med af lange Kanoner at udskyde Granater indtil af 150 Pds. Cal., maatte naturligviis henlede de forskiellige Mariners Opmærksomhed paa de Forsøg, der anstilledes i denne Retning. Hos os kiendte man Virkningen af den 36-pdige Granat, men for at indhente Kundskab om den forøgede Ødelæggelse ved Sprængning af Granater af større Diameter, foreslog Tøimesteren at lade støbe 60- og 90-pdige Granater, og udskyde disse af de i Behold værende 60- og 90-

pdige Carronader, man til Forsøg havde erholdt fra England i Slutningen af forrige Aarhundrede. Denne Plan udførtes ikke, men det blev i 1828 befalet, ikke at overgaae til Brugen af dette Vaaben, før tilstrækkelig Erfaring havdes for dets Fortrinlighed. Da der i 1830 nedsattes en Commission af Landartilleriet, for at bedømme Virkningen af 80-pdige Granatkanoner, beordredes Søtøimesteren at tiltræde denne.

Efter Udfaldet af de anstillede Forsøg bestemte man sig til at indføre dette Skyts for Kanonflotillen, men fandt imidlertid den 80-pdige Caliber for svær og valgte den 60-pdige, idet man for Kanonbaade, der skulde have deres Styrke i Skyden paa lang Afstand, ikke kunde indføre Kanoner med en kortere Længde af Løb, og ved at give den 80-pdige Kanon samme Længde af Løb i Caliber, som bestemtes for den 60-pdige, maatte man være gaaet over til endeel større Fartøier, saafremt den tidligere opnaaede Hurtighed i Roning skulde vedligeholdes. Tøimesteren gav Tegning til en 60-pdig Granatkanon, men foreslog, for at benytte de i Behold værende 36-pdige Kanoner, Ltr. B., at udbore disse til den 60-pdige Caliber, hvilket ogsaa udførtes. Ordre gaves i 1831 til at give Tegning til en Kanonchaloup og en Kanonjolle, den første at føre en 60-pdig Granatkanon af 19 Skpds. Vægt for, og den tidligere benyttede 24-pdige 15 Skpds Kanon agter, den anden, — den 60-pdige agter. Begge Fartøier skulde i Roevne svare til de Chalouper og Joller, man allerede havde, og til Jollerne gjordes endvidere den Fordring, at de skulde roe ligegodt med For- eller Agterstevnen frem. Allerede i 1832 prøvedes Kanonfartøier af den nuhavende Construction. Napertsystemet for disse Fartøier construeredes af Tøimesteren, der allerede i 1827 havde foreslaaet at indføre den dreiende Napert for Chaloupernes agterste Kanon. Det var ingen ubetydelig Fordeel, der vandtes ved den dreiende Kanon, der i de nye Chalouper har det Fortrin, at den altid forbliver paa sin Plads, hvilken Forandring opnaaedes ved at give Fartøierne en noget forøget Bæring agter. For den forreste Kanon vedblev man Princippet, kun at bruge den til Skyden ret forud,

Raperten fik slæbende Recul paa sin Slæde, der, naar Kanonen staaer iborde, gives en Hævning agterefter af 9°, hvorved Reculen betydeligt hæmmes. Selve Raperten fik 4 Stkr. Pokkenholtsruller under Vangerne, 2 for og 2 agter. Ved at anbringe Vægtstænger i Hylstre paa de Sidste, kan hele Systemet løftes, saa Raperten bliver rullende og vil løbe tilborde ved egen Tyngde. De ældre Kanonchaloupers Rapertsystem forandres efterhaanden efter samme Princip, men man har maattet vedblive at indrette Fartøiet saaledes, at ogsaa den agterste Kanon sættes ned midtskibs. Bombejollens Rapert blev construeret efter samme System som Bombechaloupernes forreste Rapert. Kanonen kan saaledes kun skyde ret agterud; selve Dækket afgiver Slæden, og har derfor en Synkning agterefter af 6°; Raperten gjordes saa lav som muligt, for at mindske Bovenvægten.

Uldtøiskarduser reglementeredes for alle Kanoner i 1832. Med disse havde der i en lang Aarrække været anstillet Forsøg, og de vare tidligt brugte for korte Kanoner og Carronader; de ere vel kostbarere end Papirskarduser, men nogle Fordele vindes: de holde i Almindelighed ikke Ild efter Skuddet, og ere, efterat Kruddet er styrtet af dem, altid anvendelige til Brug igien, hvorved noget af den forøgede Udgivt atter indvindes. Samme Aar foreslog Tømesteren, for Fremtiden at construere Kanonerne med halvrund Bund; hvorved Kanonernes Styrke forøges, da Metalsvingningerne, der opstaae efter Skuddet, saaledes ikke udsættes for nogen pludselig Forandring i deres Retning. Ved alle senere støbte Kanoner er denne forandrede Construction fulgt.

Antændelsen ved Percussion har en saa afgjort Fordeel paa et bevægeligt Batterie, at man i vor Marine med største Interesse greb de af Foss foreslaaede Percussionsrør. De bleve fantagne 1830, vare af Papir, ombøiede i en ret Vinkel, fyldte med Kanonkrud og antændtes igiennem en lille Aabning i Overkanten af den Deel af Røret, der ikke nedsættes i Fænghullet, hvilken Aabning lukkedes ved et Stykke meget fiint Papir. For at frembringe Antændelsen, omdannedes vore i Brug værende Steenlaase til Hammerlaase, dog

saaledes, at de med Lethed atter kunde forandres til Steenlaase, — en Omstændighed, der maatte tages i Betragtning paa en Tid, da endnu ikke tilstrækkelig Erfaring havdes for det nye Antændelsesmiddels Fortræffelighed, hvorfor ogsaa Skibene medgaves de nødvendige Apparater til Begges Anvendelse. I 1829 havde daværende Lieutenant Michelsen hjemsendt en Model af en ny indført fransk Percussionslaas, som strax tiltalede ved sin Simpelhed, og fra denne udgik man ved Forslag og Forsøg, indtil den nuværende Laas indførtes i 1833. Antændelsen skete, ligesom ved den fossiske Laas, fra oven, men da den ikke altid lykkedes igiennem det tynde Papir, gik man over til Antændelsen fra Siden, igiennem Aabningen i Enden af Røret; derpaa anbragtes Pistonen paa selve Røret. Ilden slog imidlertid ofte ud igiennem Røret i Knækket paa samme, men denne Mangel blev afhjulpen ved at give Fængrøret sin nuværende Form, med en Bøining af omtrent 150°. Disse forskiellige Rør fastholdtes til Laasen, ved Fjedre paa Laaseblikket, indtil man gik over til at trykke Røret fast i den nu i Laaseblikket anbragte Rende. Slaget af Hammeren tilveiebringes alene ved et stærkt Ryk i Linen, der er fæstet paa Hammeren. For at give Sikkerhed for Slagets tilstrækkelige Styrke, anbragtes paa Laaseblikket en Fjeder, hvis Tryk imod Hammeren skulde overvindes ved Rykket i Linen; i Forbindelse med denne Fjeder stod en saakaldet Stang, der tjente til at sætte Laasen paa heelt eller halvt Spænd. Det viste sig imidlertid ved Brugen, at man undertiden glemte at sætte Laasen paa heelt Spænd, hvorfor denne Stang senere er udeladt, men Fjedren bibeholdt. Ved derimod at indsætte den i Linens løse Ende befæstede Skruenøgle, der tjener til Laasens Paasættelse, igiennem et Hul anbragt i Laaseblikket over Hammeren, naar denne er slaaet tilbage, tjener Nøglen til at holde Laasen paa heelt Spænd, indtil Affyringen skal finde Sted.

Knaldhætterne, der benyttes i Søetaten, ere de i Handelen forekommende. Man vil kunne indvende, at de ere for smaae, og derved let slippe bort imellem Fingrene; de medgives derfor altid, for Kanonerne, anbragte paa Fængrørets Piston, og for Flinter og

Pistoler, hvis Laase efterhaanden ere omdannede til Percussion anbringes de i en Guttaperchaskive fæstet paa selve Patronen, foruden at større Guttaperchaskiver, der indeholde mange Reservehætter, medgives. Grunden, hvorfor Søetaten ikke, for dens Flinter og Pistoler, er gaaet over til Landetatens saakaldte Krigsfænghætter, er følgende. Søetaten indførte Percussionsantændelsen tidligere end Landetaten, Laasenes Haner og Pistoner dannedes altsaa efter de da i Brug værende Knaldhætter. Skulde Søetaten nu gaae over til de større Krigsfænghætter, maatte en bekostelig Omdannelse af Haner, Pistoner og Slagfjedre finde Sted. Endvidere taler den Omstændighed for Bevarelsen af de smaae Knaldhætter, at Skibe, udsendte paa lange Expeditioner, aldrig kunne komme i Mangel paa disse, da de ere almindelig Handelsvare, hvormed man kan forsyne sig over hele Jorden.

I flere fremmede Mariner søgtes at tilveiebringe et Princip, hvorefter kun een Caliber vilde findes i deres Flaader, men fornemmeligt at undgaae de mange Calibre i samme Skib. I England havde man siden 1830 havt 4 Klasser Kanoner af 32-pdiger, der skulde udgjøre Armeringen for den sværeste Klasse Linieskibe, nemlig af 64, 55, 49 og 25 Centners Vægt, der i dansk Vægt svarer til 20⅔, 17$\frac{11}{20}$, 15⅝ og 7$\frac{9}{20}$ Skpd. Hos os indskrænkede Flaadens Calibre sig til den 30- og 18-pdige, undtagen for de to ældste Linieskibe, der vare bestemte til at føre 24-pdiger paa deres underste Batterier. Kunde man i Linieskibene efter Dronning Marias Tegning indføre den 30-pdige Kanon alene, vilde følgende Fordele vindes:

Den større Caliber vilde forøge Virkningen;

Forveksling af Kugler vilde ikke finde Sted;

Under stor Forbrug af Kugler fra et Batteri, kunde det forsynes fra de andre, hvorved Forlegenhed, der muligt kan opstaae paa lange Expeditioner, vilde undgaaes.

Skulde den 30-pdige Kanon indføres i de nævnte Linieskibe, maatte Vægten af de nye Systemer ikke overstige Vægten af de ældre; istedetfor den 30-pdige 12¼ Skpds Kanon, kunde Tømesteren

ikke foreslaae en 30-pdig Kanon sværere end 12 Skpd., 128 Kuglers Vægt, — denne vilde faae 13 Caliber Løb, og en Krudladning af 6 Pund; men han formeente, at den vilde staae tilbage for den 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds. For Skandsen kunde ikke foreslaaes en 30-pundig Kanon lettere end 8 Skpd., — denne vilde faae 10 Caliber Løb, der, istedetfor den 18-pdige Caliber, har givet en tilfredsstillende Kanon. Den maatte vel i Skarpskydning staae tilbage for den 18-pdige 7 Skpds Kanon, men naar den 30-pdige gaves 4 Pund Krud, vilde Indtrængning og Rækning svare til den 18-pdiges. Den sværere Caliber maatte overveie den ringe Mangel i Skarpskydning. For Batteriet blev det derimod nødvendigt, for ikke at faae en Kanon, der stod tilbage for den 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds Kanon, at construere en 30-pdig til 14 à 15 Skpds Vægt, der imidlertid, saafremt Kanonantallet paa øverste Batterie skulde forblive uformindsket, fordrede større Skibe end de efter Dronning Marias Tegning. Tømesteren beordredes at construere Tegning til disse 2 Kanoner, for at lade 2 Stkr. af dem støbe, og ved Prøver komme til nøiere Kundskab om deres Værd.

Den ene 30-pdige Kanon, der støbtes, fik 15 Skpds Vægt, $1\frac{1}{2\frac{1}{7}}$ Cal. Gods, 16 Cal. Løb, til enkelt Skarp en Krudladning af 7 Pund og til dobbelt Skarp 5 Pund. Prøven anstilledes i 1834 og gav, sammenlignet med de tidligere Prøver af den 18-pundige $12\frac{1}{2}$ Skpds Kanon, følgende Resultater:

Med enkelt Kugle vilde den 30-pdige Kanon giennembryde et Linieskibs Side paa 200 Alens længere Afstand end den 18-pdige, paa nært Hold havde denne vel større Indtrængning, men uden Fordeel, da den 30-pdige havde tilstrækkelig Indtrængningskraft. Med dobbelt Skarp stod i absolut Indtrængning den 30-pdige Kanon tilbage for den 18-pdige paa hele Afstanden, i hvilken dobbelt Skarp kunde anvendes med Fordeel, men paa Grund af Skibssidernes ringe Tykkelse imod den massive Skive, kunde man antage, at den 30-pdige Kugle vilde giennemtrænge et Skib paa samme Afstand som den 18-pundige. I Brugen af Skraa stod den 30-pdige Kanon over

den 18-pdige, paa Grund af den større Masse, der udskydes. I Rækning og Skarpskydning stod den 30-pdige Kanon tilbage; med samme Elevation rakte den 18-pdige Kugle omtrent $\frac{1}{8}$ længere; dens Kuglebane havde vel nogen større Høide, men selv om man gav den 30-pdige Kugle en noget større Elevation, saa at Kuglebanerne fik samme Høide, blev Fordelen dog paa den 18-pdiges Side. Med samme Forhold imellem Axe og Hjul stod den 30-pdige Kanon i Roligheid tilbage for den 18-pdige. Ved imidlertid at forandre Forholdet paa den 30-pdige Kapert skaffedes samme Roligheid tilveie. Paa Grund af den sværere Kanon, vilde den 30-pdige fordre en Forøgelse i Kanonbesætningen af 2 Mand.

Den 30-pundige Kanon stod altsaa kun ubetydeligt tilbage i Skarpskydning og Roligheid; i andre Retninger stod den over eller var lig med den 18-pdige; ved at indføre den i Linieskibene af samme Størrelse som Dronning Maria, maatte man formindske Kanonantallet paa øverste Batterie fra 16 Stkr. til 13 Stkr.; Vægten af det udskudte Skarp vilde vel forholde sig som 1 : 1.35, men det antoges dog at Skibene, paa Grund af den mindre Grad af Sandsynlighed for at træffe, der maatte være en Følge af Kanonantallets Formindskelse, vilde blive svagere armerede, saafremt man gik over til det færre Antal 30-pdige Kanoner.

Med Hensyn til den 30-pdige 8 Skpds Kanon fandtes, at denne paa nært Hold havde Fordeel over den 18-pdige 7 Skpds, derimod stod den tilbage paa længere Afstand, ligesom ogsaa i Roligheid, hvorfor det ikke fandtes hensigtsmæssigt at benytte en saa lidet vægtig 30-pdig Kanon.

Inden denne Sammenligning havde fundet Sted, paatænkte man ogsaa i vor Marine at indføre de 60-Kanonfregatter, og en kongelig Resolution befalede at forandre Planen for Flaaden, fra 6 Linieskibe, til 4 Linieskibe og 2 Fregatter af denne Klasse. Tømesteren og Fabrikmesteren beordredes, i Forening at bestemme Armeringen for denne Klasse Skibe, og det foreslogs, at den skulde bestaae af 30 Stkr. 30-pdiger, 15 Skpds. og 30 Stkr. 30-pdige $8\frac{1}{2}$ Skpds Kanoner; men derved blev det.

Den af Capitain Marshall i den engelske Marine opfundne Skibsrapert forskaffede en hidtil ukiendt Fordeel, idet man sattes istand til stadigt at holde Kanonerne i Hovedlinien. Paa et saa bevægeligt Batteri, som et Skibsdæk, hvor man idelig er udsat for den dobbelte Bevægelse af Slingring og Giring, foruden det fiendtlige Skibs Pladsforandring, maa denne Fordeel være af stor Vægt, da man saaledes kun bliver afhængig af den ene Bevægelse, Slingringen. Endvidere kan man, ved Afbenyttelsen af den marshallske Rapert, med Lethed drage Fordeel af hele den Baxefrihed, Kanonportenes Brede tillader. Besværligheden ved at gaae over til de skarpeste Baxninger for Valseraperten maa bevirke, at man ofte ikke tør gaae over til disse, naar man har Formodning om, hurtigt igien at faae sin Fiende tværs. Denne Mangel bortfalder ved den marshallske Rapert: naar Kanonen staaer iborde, hviler den med sin største Vægt i Krykken paa Forraperten, — denne hales med stor Lethed til Siden i Baxetallierne, - paa samme Tid kastes Kanonen, for at opnaae de skarpeste Baxninger, til Siden ved Haandspaderne. Paa Grund af at Hovedliniens Forandring tilveiebringes ved at hale i Baxetallierne, skeer denne jevnere end ved Valseraperten med Haandspaderne, ligesom den ogsaa foretages hurtigere og nøiagtigere.

Denne Rapert prøvedes allerede i 1832 ombord i Fregatterne **Havfruen** og **Nymphen**; i 1835 beordredes den indført for den agterste og 2 forreste Kanoner paa hver Side af underste Batteri i Linieskibe, for 1 til 2 forreste og mindst 3 agterste Kanoner paa hver Side af øverste Batteri i Linieskibe og af Fregatbatterier, samt for den forreste Bakskanon og 1 til 2 agterste Skandsekanoner paa hver Side af alle Skibe armerede med lange eller 18pundige 7 Skpds. Kanoner. I Speil- og Bougportene blev det marshallske System af fortrinlig Nytte, dog med en Forandring af Forraperten, idet Tømesteren construerede den saakaldte Speilrapert eller Jernrapert, hvorved Bagraperten bringes længere frem imod Porten, og derved Kanonmundingen længere ud fra Skibet. At det marshallske System ikke fik større Anvendelse, maa tilskrives dets mere sammensatte Construction, der gjør Reparation vanskeligere,

ligesom ogsaa, at Kanonen, lagt i en marshalsk Rapert, naar Jernbeslaget iborde, hvortil Forraperten besæstiges, bortskydes, bliver næsten ubrugelig, da man i saa Fald intet andet Middel har for at benytte Kanonen, end at lade Forstykket hvile paa en Klods paa Bøssebænken, hvorimod man, naar Kanonen, lagt i en Valserapert, demonteres, kun har nødig at omskifte den med en fra den anden Side. Den marshallske Rapert er ogsaa kostbarere end Valseraperten. Efter senere, gientagne, Sammenligningsprøver med de to Systemer, har det viist sig, at et velexerceret Mandskab betiener Kanonerne, lagte i Valseraperter, med samme Hurtighed og Nøiagtighed i Skydningen som Kanonerne i marshalske Raperter. Man har derfor i 1849 indskrænket Antallet af disse Raperter paa Batterierne til 4 Stkr., for at anvendes i Speil- og Bougportene.

For at lette Brogens Omskiftning havde man allerede i 1827 begyndt at foretage Forsøg med Hexe iborde, men først i 1833 indførtes almindeligt Hexe i Diebolte; Kouse indsplidsedes i Tampene af Brogen, og Broghøiler indførtes almindeligt paa Raperterne; Druebøilen paa Kanonerne indrettedes til at aabnes. Ligeledes bestemtes, at enhver Kanon skulde have 20 Stkr. Kugler paa Dækket, anbragte i Rammer omkring Lugerne og iborde.

I England var man, for at forskaffe Skibene et kraftigere Forsvar agterud og paa Laaringen, gaaet over til de afrundede Agterspeile. Det viste sig imidlertid, ved Sammenligning af Linieskibet **Frederik den 6te's** Speil med det nyeste engelske Linieskib **Powerfull's**, at det flade Speil, som vi brugte det, ved at giøre nogle ubetydelige Forandringer, afgav et fuldkommen saa kraftigt Forsvar som det afrundede Speil. Ved paa de nyere Linieskibe at løfte Gallionen høiere op, har man faaet fuldkomment fri Brug af Bougkanonerne paa øverste Batteri, uden at Kanonerne i Baksportene blive mere generede end tidligere.

1ste Januar 1835 afgik Commandeur-Capitain **Tuxen**, der siden 1823 havde været constitueret Toimester, fra denne Post, i hvilken han havde erhvervet sig megen Fortjeneste, og daværende Capitain-Lieutenant **Michelsen** udnævntes til Toimester.

En af Dennes første Forbedringer var Formindskelsen af Kuglens Spillerum. Dettes skadelige Indflydelse paa Skuddets Sikkerhed og Kraft var saa betydelig, at man i alle Mariner efterhaanden havde formindsket dette mere og mere. Ved vort Søartilleri var det formindsket fra $\frac{1}{26}$ af Calibren til $\frac{1}{32}$. Ved Landartilleriet var det allerede formindsket indtil 1‴, men en saa betydelig Formindskelse kunde man ikke foreslaae ved Skibskanoner, da saavel Løb som Kugler i høiere Grad ere udsatte for Rust, ligesom ogsaa Kuglerne, ved at henligge paa Dækket, paaheftes Beeg eller andet, der vil kunne være til Hinder ved Kuglernes Indførelse i Løbet. For at Landetatens Kugler kunde passe i Søartilleriets Kanoner og omvendt, ogsaa efter Spillerummets Formindskelse hos os, blev det nødvendigt at foretage en Forandring ved Bestemmelsen af saavel Kuglens som Løbets Diameter for de forskiellige Calibre. Spillerummet blev indskrænket til $1\frac{1}{2}$‴ à $1\frac{3}{4}$‴ for lange, og til $1\frac{1}{4}$‴ for korte Kanoner.

En ny 30-pdig 18 Skpds Kanon construeredes; ved at give den et smallere Forstykke, afrundet Stødbund, og halvrund Bund i Løbet, udbragtes dens Længde af Løb til $16\frac{3}{4}$ Cal.

Stilleredskabet, der hidtil havde bestaaet af Skammel, Skammelkile, Stilholt og Stilfist, forandredes først for den 18-pundige 7 Skpds Rapert, og paafølgende Aar, for alle Raperter, til det nuhavende Stilholt og Stilkile. Paa Grund af de anbragte Jernkopper med tilhørende Huller, samt Jernskinner med Tænder, forhindres dette Stilleredskab fra at flytte sig under Skuddet, hvorved hurtigere Skyden opnaaes.

Læderkoggerser indførtes.

Fængrørsdaaser anbragtes iborde paa venstre Side af Kanonen. Skydetabeller beregnedes for Flaadens Kanoner, og trykte Tabeller over Mandskabets Fordeling ved Kanonerne indførtes til Lettelse for Besætningen.

Af det befalede Antal Forladninger bestemtes $\frac{2}{3}$ at skulle være Krandseforladninger. Disse skulde bruges for Fremtiden, og de ældre runde, kun naar Kanonerne henstode ladte ombord.

Ved Resolution af 1837 bestemtes, at den Krudladning, der hidtil anvendtes alene til dobbelt Skarp, for Fremtiden, under Benævnelse „reduceret Ladning", ogsaa skal bruges til enkelt Skarp, undtagen naar der skydes paa meget lang Afstand. Kanonerne skulle altid ombord henstaae ladte med reduceret Ladning, der ogsaa skal benyttes for Salut, Signal og Vagtskud. Den tidligere til enkelt Skarp benyttede Krudladning benævnes for Fremtiden „fuld Ladning". Ved at vedblive at medgive den tidligere Krudmængde, er Antallet af Ladninger bleven betydeligt forøget.

Siden Slutningen af forrige Aarhundrede er man altsaa efterhaanden kommen til det Resultat, at kunne formindske Ladningen fra ½ Kuglekrud til omtrent ¼ for lange Kanoner, og dog opnaae en større Virkning end tidligere.

Samme Aar beordredes Søartilleriets Flinter og Pistoler efterhaanden ombannede til Percussionsantændelse.

Efterat Espingolernes Ladning var gaaet over til Frederiksværk, og nogle Forbedringer indførte ved samme, blev der befalet, at Ladningen i Fremtiden skulde hemmeligholdes. Denne Bestemmelse vilde, ved Udbrud af Krig, være til stor Ulempe for Søartilleriet, ligesom det ogsaa var en Mangel, at man ikke ombord kunde lade de affkudte Espingoler. Toimesteren udvirkede derfor i 1836, at det tillodes Søartilleriet at lade 10 Mand oplære i Espingolers Ladning, hvorpaa denne senere udførtes paa Søetatens Laboratorium. Disse Folk, og de, der ved de forskiellige Skibes Udrustning gjordes bekiendte med Ladningen, maatte imidlertid aflægge Ed paa at bevare Hemmeligholdelsen af Ladningen, og først 1844 blev denne Bestemmelse hævet.

Andre Mariner havde imidlertid indført sværere Fregatter. For at vore ikke skulde være disse for underlegne, blev det nødvendigt, at gaae over til større Skibe og sværere Armering. Man maatte søge at construere en Kanon, der i ingen Henseende stod tilbage for den 18-pdige 12½ Skpds, men som i Virkning nærmede sig den 30-pdige 18 Skpds; den 30-pdige 15 Skpds formeentes, ikke at burde benyttes, da den i Skarpskydning og Roligheb stod tilbage

for den 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds, ved derimod at gaae over til den 24-pdige Caliber, vilde man med 15 Skpds Vægt kunne faae en Kanon, der var istand til opfylde de gjorte Fordringer. Skulde Batteriet armeres med 24-pdiger, vilde det ogsaa være rettest at indføre denne Caliber for Skandse og Bak, og Tøimesterens Erklæring gik ud paa, at der blev construeret en 24-pdig Kanon med $8\frac{1}{2}$ Skpds Vægt, hvilken ikke vilde staae tilbage for den 18-pdige 7 Skpds. Den 24-pdige Caliber antoges for den næste Fregatbygning „Gefion", og 1836 udførte Tøimesteren Tegning til de to 24-pdige Kanoner: den 15 Skpds $1\frac{1}{8}$ Cal. Gods, 200 Kuglers Vægt, $16\frac{1}{2}$ Cal. Løb, og den $8\frac{1}{2}$ Skpds 0,95 Cal. Gods, 113 Kuglers Vægt, $12\frac{1}{2}$ Cal. Løb. Endvidere construerede han 1839 en ny 60-pdig Granatkanon af 19 Skpds Vægt, $\frac{9}{10}$ Cal. Gods $12\frac{1}{2}$ Cal. Løb.

I 1840 henledtes atter Opmærksomheden paa det Ønskelige i at indføre den 30-pdige Cal. paa øverste Batteri, saafremt man bestemte sig til at bygge Linieskibe af større Dimensioner. Ved et Tillæg i Vægt af 12 Lpd. til den 30-pdige 15 Skpds Kanon, der kun havde veiet 14 Skpd. 18 Lpd., formeente man at kunne erholde en Kanon, der i Skarpskydning vilde indvinde det, den 30-pdige 15 Skpds havde staaet tilbage for den 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds. Med Hensyn til Vægten vilde de 32 Stkr. 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds Kanoner kunne ombyttes med 24 Stkr. 30-pdige $15\frac{1}{2}$ Skpds., men ved at indskrænke Kanonantallet paa øverste Dæk fra 22 til 14 Stkr. 18-pdige 7 Skpds Kanoner, vilde man paa øverste Batterie kunne anbringe 30 Stkr. 30-pdige $15\frac{1}{2}$ Skpds. Antages Virkningen af Kugler af forskiellig Caliber, forudsat Kanonernes Egenskaber iøvrigt ere eens, at forholde sig til hinanden, som Qvadraterne af Kugle-diameterne, vilde 30 Stkr. 30-pdige Kugler i Virkning være lig 41 Stkr. 18-pdg. Antages Virkningen derimod at falde imellem Forholdet af Kugle-diameterne og Forholdet af disses Qvadrater, vil Virkningen af 30 Stkr. 30-pdige Kugler være lig 38 Stkr. 18-pdiges.

Ved at antage det første Forhold, blev Virkningen af den paatænkte Armering, for Batteriet = 41 Stkr. 18-pdige Kugler, for

Skandse og Bak — 14 Stkr., tilsammen 55 Stkr. 18-pdige Kugler; ved at antage det andet Forhold, blev Virkningen 38 + 14 Stkr., tilsammen 52 Stkr. 18-pdige Kugler; i begge Tilfælde kraftigere end den ældre Armering 32 + 22 Stkr. tilsammen 54 Stkr. 18-pdige Kugler, idet man, ved at antage det andet Forhold for Sammenligningen, upaatvivlelig maa anse 6 Stkr. 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds Kanoner af større Virkning end 8 Stkr. 18-pdige 7 Skpds.

Skulde den 18-pdige 7 Skpds Kanon ombyttes med en ligestaaende 30-pdig, kunde denne ikke gives mindre Vægt end $10\frac{1}{4}$ Skpd., hvorved Kanonantallet paa øverste Dæk vilde formindskes fra 14 Stkr. til 10 Stkr. Virkningen af disse 10 Stkr. 30-pdige Kanoner vil, efter det første Forhold, være noget mindre end af 14 Stkr. 18-pdige 7 Skpds, efter andet Forhold, noget mindre end af 13 Stkr. Det ansaaes derfor rettest, ikke at indføre denne 3die Klasse af den 30-pdige Kanon.

I den engelske Marine havde man indrømmet en større Afstand imellem Kanonportene, rigtignok ved at forøge Skibslængden; man tog derfor i Betragtning, om det vilde være rettest at formindske Kanonantallet paa underste Batteri fra 15 til 14 Stkr.; Afstanden imellem Portene kunde herved forøges med 6", men det kunde ikke forudsættes, at den friere Bevægelse, der vilde vindes, var istand til at opveie Tabet af Artilleristyrken, da man, for ikke at formindske Stivheden, kun vilde kunne forøge Skandsestyrken med 2 Stkr. 18-pdige 7 Skpds Kanoner.

Der vilde ingen Hindring være for at indføre den 60-pdige Granatkanon paa underste Batteri, hvad Systemets Vægt angaaer; thi den 60-pdige Kanon med sin Napert veier mindre end den 30-pdige Kanon med Napert og 20 Stkr. Kugler; men, da den 30-pdige Granat er af betydelig Virkning, var der ingen Grund til at indføre den 60-pdige Kanon; man havde forladt den 36-pundige Kanon paa Grund af den langsommere Betjening ved den sværere Kugle, der, ved den 60-pdige Granat, som veier 42 Pd., maa blive endnu langsommere, da alle Granaterne skulle transporteres fra Magazinet, efterhaanden som de bruges. Idet man saa-

ledes ikke vilde bestemme sig til at indføre den 60 pdige Granatkanon for underste Batteri af vore Linieskibe paa en Tid, da man i de engelske og franske Mariner indførte de svære Granatkanoner som Armering for hele Batterier i Linieskibe og sværeste Fregatter, tabte man i vor Marine dog ikke af Sigte den Nytte, man ved Expeditioner af særdeles Beskaffenhed kunde høste af dette Skyts.

Saafremt man vilde bygge de tilkommende Linieskibe kun ubetydeligt større end de tidligere, maatte den kraftigste Armering efter foregaaende Betragtning blive 30 Stkr. 30-pdige 18 Skpds, 30 Stkr. 30-pdige 15½ Skpds og 14 Stkr. 18-pdige 7 Skpds Kanoner, ialt 74 Stkr. Man vilde saaledes endnu have Uleiligheden af 2 Calibre i samme Skib; denne bortfaldt ved at Fabrikmesteren i 1841 beordredes at forfatte Tegning til et Linieskib, der skulde føre 74 Stkr. 30-pdiger, idet man bestemte øverste Dæks Armering at blive 14 Stkr. 30-pdiger 10¼ Skpds Kanoner. Det bestemtes ogsaa at Skibet skulde have en Hytte paa Skandsen. Flere af vore ældre Linieskibe havde havt denne; men, som tidligere anført, var den bortfalden for **Phoenix**, der havde faaet et let Ruf, og for de nyere Linieskibe havde man foretrukket et tyddeligt Overskib, hvis Fordeel, med Hensyn til Artilleriestyrkens Forøgelse, er omtalt, da Linieskibet **Dronning Maria's** Armering bestemtes. I andre Mariner har jeg aldrig seet Linieskibe uden Hytte; den medfører mange Fordele, men det maa ikke lades ude af Betragtning, at disse forskaffes paa Artillerivægtens Bekostning: havde man bestemt at bygge det paatænkte Linieskib uden Hytte, vilde det paa sit øverste Dæk have kunnet føre 6 Stkr. 30-pdige 10¼ Skpds Kanoner flere; man maa derfor antage, at de Fordele, som Hytten forskaffer, ere ansete at være vægtigere end Forøgelsen af Kanonantallet.

Det nye Linieskib **Dannebrog** nærmer sig i Dimensioner vore tidligere 80-Kanonskibe. Paa Grund af Skibets større Længde vandtes større Afstand imellem Portene; underste Batteries Middelports Høide over Vandet blev 6 Fod, — 5″ høiere end Linieskibene

efter Dronning Marias Tegning. En tredie Fordeel i militair Henseende, er dets større Stivhed, der opnaaedes ved Forøgelsen af Dybgaaendet. Havde man ved Skabelsen af den nye Flaade taget i Betragtning, at det i Tidens Løb kunde blive ønskeligt at give vore Linieskibe en kraftigere Armering, en Fordring, som Artilleriets Udvikling i Forbindelse med Kanonstøberiernes større Fuldkommenhed virkeligt har gjort gjældende, vilde man strax have bygget vore Linieskibe med de ældre 80-Kanonskibes Dimensioner; man valgte imidlertid de 74-Kanonskibes, og er saaledes nu ikke istand til at indføre det større Skyts.

Uagtet det nye Linieskib var bestemt til at føre 14 Stkr. 30-pundiger $10\frac{1}{4}$ Skpds Kanoner paa øverste Dæk, vaklede man længe, inden man bestemt kunde antage dette færre Antal 30-pdiger for kraftigere end den tilsvarende Vægt af 20 Stkr. 18-pdiger 7 Skpds Kanoner; man var endogsaa ved Linieskibets Bygning vendt tilbage til denne sidste Armering, og først i 1851 har man anbragt den 30-pdige Caliber paa Skandse og Bak.

I 1840 construerede Tømesteren den 30-pundige $15\frac{1}{2}$ Skpds Kanon, $1\frac{1}{16}$ Cal. Gods, 165 Kuglers Vægt, $16\frac{1}{4}$ Cal. Løb; Krudladningerne ere senere bestemte til 7 Pund og $5\frac{1}{2}$ Pund. Endvidere construeredes den 12-pdige Carronade, til Armering for 26-Fods Fartøier, og en Carronadeaffutage, der kan anvendes til paa nært Hold at skyde imod fjendtlig Mærs og Reisning. For Dampskibene Hekla og Ægir bestemtes Armeringen at være, for Hekla 2 Stkr. 60-pdiger Granatkanoner for For- og Agterstevnen, og 4 Stkr. 24-pdiger $8\frac{1}{2}$ Skpds Kanoner til Sideskyts, for Ægir 2 Stkr. 24-pdige $8\frac{1}{2}$ Skpds Kanoner for For- og Agterstevnen. Raperter med drejende Slæder og Ringsystem construeredes for de 2 Stkr. 60-pdiger; til Sideskytset beordredes at forsøge det fearnellske System, der paa den Tid anvendtes i England. Dette System afveg i Hovedsagen fra det almindelige Rapertsystem med Slæde, kun ved en forandret Fart af Brogen, der medførte nogle Forandringer i Rapertens og Slædens Sammensætning. Slædens

Forende bevægedes om en svær opstaaende cylindrisk Pullert, — om denne fastgjordes Midten af Brogen med Rundslag, hvorpaa Parterne fore ovenover Slæden, igiennem Huller i Brystet, over 2 Ruller anbragte paa Indersiden af Vangerne, omkring Slædebjelkernes Yderende, og Tampene fastgjordes til Ringbolte paa Slædens Yderside. Denne Fart af Brogen bevirkede en større Friction af Naperten imod Slæden, hvorved større Rolighed vandtes, men paa Grund af den forøgede Friction blev Tilbordesættelsen vanskeligere og derved Skydningen langsommere. Denne Mangel i Constructionen foranledigede, at kun de to forreste Sidekanoner fik dette Napertsystem, hvorimod de to agterste fik almindelige Slæderaperter. Senere Forsøg viste flere Ulæiligheder ved Systemet, dog bibeholdtes det for disse 2 Kanoner, indtil Hæklas Chef i 1850 ønskede at faae Slæderaperterne ombyttede med Valseraperter, hvilket skete.

Dampkraftens Anvendelse i Krigsskibet udvikledes med stor Hurtighed, navnlig i de engelske og franske Mariner. Saalænge man kun kiendte Skovlhjulene som Fremdrivningsmiddel, blev det nødvendigt, paa Grund af Vanskeligheden at skaffe skudfrie Maskiner og Kiedler, at ansee Stevnbevæbningen som Hovedsagen ved Artilleriets Fordeling; i Lighed med andre Mariner valgte man hos os den 60-pdige Granatkanon til Hovedvaaben.

Som Følge af dets Uafhængighed i Bevægelse vil et Dampskib som oftest være istand til at vælge Afstanden, i hvilken den vil angribe Fjenden; Fordringen, at Maskineriet udsættes saa lidet som muligt, i Forbindelse med den ringere Sandsynlighed for at træffes, jo mindre Skive man fremstiller, maa tilraade det sikreste at angribe paa lang Afstand, med Stevnen imod Fjenden.

Saaledes angrebet af et Dampskib, maatte vore med kort Skyts armerede Corvetter og Brigger ansees at være stillede altfor blot. Man maatte være betænkt paa at sætte vore mindre Seilkrigskibe istand til at kunne afvise et ikke altfor overlegent Dampskib, eller i det Mindste til at kunne optage Kampen paa samme Afstand, som Fienden bød den. Afdøde Underfabrikmester Grove

foreslog derfor, idet han indleverede Tegning til et armeret Barkskib, dettes Bestykning at blive 2 Stkr. 60-pdige Granatkanoner og 6 Stk. 18-pdige $5\frac{1}{4}$ Skpds Kanoner, eller 2 Stkr. 30-pdige Granatkanoner af $11\frac{1}{2}$ Skpds Vægt og 6 Stkr. 8-pdige 7 Skpds Kanoner. Det er første Gang denne Kanon, der, vel med et Tillæg i Vægt af 1 Skpd, i Fremtiden synes at ville blive almindelig for alle Klasser Skibe, findes sammenlignet med andet Skyts. Ifølge den af Tømesteren opstillede Vurdering af den foreslaaede 30-pdige Kanon, bliver den noget mindre skarpskydende end den 60-pdige, men paa Grund af Kuglebanernes Høide vil der for begge kun være liden Sandsynlighed for at træffe, naar Projectilerne udskydes med et Par Graders Elevation, for paa lang Afstand at træffe i fuld Flugt. For at have kraftig Virkning af sit Artilleri, maa man, naar Søens Bevægelse tillader det, skyde med Ricochet. Under denne Skyden vil Forskiellen imellem den 60- og 30-pdige kun bestaae deri, at det 60-pdige Projectil vil gjøre et enkelt Ricochet mere end det 30-pdige, for at naae ud til den attraaede Afstand. Den 30-pdige Kugle vil selv paa 2000 Alens Afstand have tilstrækkelig Indtrængning til at giennembryde Siden af et mindre Skib, hvis Tømmerdimensioner ikke overgaaes af almindelige Krigsdampskibe, vil altsaa selv paa denne Afstand være istand til at kunne beskadige Maskineriet.

Man kan altsaa antage at en 30-pdig $11\frac{1}{2}$ Skpds Kanon vil afgive saa kraftigt Forsvar, at et Skib, armeret med denne, ikke har nødig at frygte Angreb af et Dampskib.

Den 60-pdige Kanon vilde være for vægtig for et Skib af de paatænkte Dimensioner, og selv den 30-pdige Kanon vilde fordre stærkere Skibsside, hvis ikke Raperten skulde gjøres slæbende, for at tilveiebringe tilstrækkelig Roligheb. Denne Opofrelse for Rolighed vilde imidlertid skee paa Hurtigskydningens Bekostning; Slæderaperter kunde ikke heller anbefales paa et saa lidet Skibsdæk. Det maatte derfor ansees rettest at benytte den 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds Kanon, der har tilstrækkelig Roligheb for et Skib af mindre Tømmerførligheb.

En blandet Armering af kort og langt Skyts i samme Skib har den Mangel, at man hverken paa nært Hold eller lang Afstand faaer den fulde Anvendelse af den Artilleristyrke, der kan tilveiebringes af den Vægt, der tildeles Artilleriet, men i Betragting af hvad Brug var i andre Mariner, og henseet til Dampskibe, maatte dog Indførelsen af det blandede Batterie ansees som det eneste Middel til at skaffe de mindre Skibe en hensigtsmæssig Armering, og man valgte derfor at beholde de 18-pdige $5\frac{1}{4}$ Skpds Kanoner, men skulde kunne sættes istand til, efter Skibenes Størrelse at omskifte 8 eller 4 Stkr. af disse med 4 eller 2 Stkr. 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds Kanoner.

Barkskibet **Saga** er det første af de mindre Skibe, der er bestemt for et blandet Batteri, idet Armeringen bestaaer af 2 Stkr. 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds og 10 Stkr. 18-pdige $5\frac{1}{4}$ Skpds Kanoner, eller 14 Stkr. 18-pdige $5\frac{1}{4}$ Skpds Kanoner.

Fregatten **Thetis**, der prøvedes i 1842, ansaaes som et fortrinligt Skib, ogsaa i militair Henseende; man tog derfor, ved Nybygning af Fregatklassen, under Overveielse, om ikke den 18-pdige Caliber burde foretrækkes fremfor den senere indførte 24-pdg. 15 Skpds; især da de 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds Kanoner, ved den for nye Linieskibe forandrede Armering, ellers i Tiden vilde blive uden Anvendelse: ved fremdeles at benytte disse for Fregatter, kunde den kostbare Anskaffelse af Artilleriet for endeel spares. Fregatten **Gefion** var imidlertid ikke prøvet; men efterat man i 1844 havde havt Leilighed til at sammenligne den med Fregatten **Thetis**, og den sværere Fregat i alle Retninger havde viist sin Overlegenhed, bestemte man sig for den sværere Armering. Valget kunde nu falde imellem den 30-pundige $15\frac{1}{2}$ Skpds og den 24-pdige 15 Skpds for Batteriet; disse staae imidlertid hinanden temmelig nær; den 24-pdige var indført for Fregatten **Gefion**. Vilde man nu gaae over til den 30-pdige Caliber, fik man i vor lille Marine paa samme Tid 3 forskiellige Calibre for Fregatklassen; dette kunde ikke ansees hensigtsmæssigt. Man maatte derfor foretrække den 24-pdige Caliber for den paatænkte Fregatbygning (**Tordenskjold**).

For at give Mandskabet nogen Idee om Batailleskydning, øve det i hurtig Betjening af Skytset, og vænne det til Kanondrønene, fik Cheferne for de i 1843 udrustede Skibe Befaling til at anstille Skydeøvelser een Gang om Dagen og Natten, med 8 Skud, halv Ladning og Krandseforladning. Endvidere er Skibscheferne indrømmet en mere udstrakt Benyttelse af skarpe Skud til Øvelse for Kanonbesætningerne.

Det af Procurator **Rasmussen** paa Langeland opfundne Gevær, indrettet til, lige efter hinanden, af samme Løb at udskyde 8 Kugler, der lades i en Metalpatron, og indsættes bag Piben, hvor den, sat i mekanisk Forbindelse med Aftrækkeren, omdreies for hvert Skud, man afskyder, formeentes at være et nyttigt Vaaben i en øvet Haand, saa meget mere, som det senere indsørtes, i Kolben at anbringe en Reservepatron, ligeledes med 8 Skud, saa at 16 Kugler ere paa rede Haand uden at lade. Geværet er i Almindelighed ikke modtaget med megen Interesse ombord i Skibene; Vaabenet er imidlertid undergaaet flere Forbedringer, inden det har naaet sin nuværende hensigtsmæssigere Construction.

Det første Krigsaar, 1848, udrustedes Skibene med de dem oprindeligt tildeelte Armeringer; det følgende Aar blev det imidlertid nødvendigt at foretage nogen Forandring paa Grund af, at Insurgenterne tilligemed Tydskland og Preussen havde forskaffet sig Dampskibe, armerede med langtrækkende Skyts, samt Kanonflotiller. Corvetterne og Briggen **Ørnen** ombyttede derfor nogle Stkr. 18-pdige 7 eller $5\frac{1}{4}$ Skpds Kanoner imod færre 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds; Dampskibene fik kraftigere Sidearmering, og de udrustede Linieskibe samt Fregatten **Gefion** nogle Stkr. 60-pdige Granatkanoner.

Kanonflotillen, der udelukkende anvendtes til Operationer i Forbindelse med Armeen, fik sine Naperter forandrede til at give Kanonerne en høiere Elevation, hvilket blev nødvendigt paa Grund af de ofte høie Stillinger, den fiendtlige Armee kunde indtage. Det i 1850 udrustede Dampskib, **Holger Danske**, armeredes med 6 Stkr. 60-pdige og 2 Stkr. 24-pdige 15 Skpds Kanoner, — for

Sideskytset construeredes Slæderaperter; men imod Slutningen af Aaret ombyttedes de 4 Stkr. 60-pdige Sideskyts med 24-pdige 15 Skpds Kanoner. Denne Forandring grundede sig ikke alene paa den altfor store Bovenvægt af de sværere Kanoner, men Chefen meente at have et kraftigere Angrebsvaaben i skarpskydende Kugle-kanoner, der betjenes hurtigere end de 60-pdige. Aaret før havde Chefen for Dampskibet Geiser foreslaaet at forandre Dampskibenes forreste Armering af en 60-pdig og to Sidekanoner til 2 Stkr. Kuglekanoner, saa langtrækkende og skarpskydende, som Skibene kunde føre dem; de kunde da benyttes saavel til Skyden ret forud, een fra hver Boug, som ogsaa til Skyden tvers fra begge Sider. Tøi-mesteren foreslog at benytte begge Kanonerne i Ringsystemet, der kun maatte underkastes en ubetydelig Forandring. Man vandt saa-ledes i Hurtighed ved Systemernes Flytning. I 1851 indrettedes saavel Holger Danske's som Hekla's forreste Armering efter dette Princip.

Den under Krigen indhøstede Erfaring, ihvorvel kun ringe, synes at have godtgjort den alt tidligere af endeel af Marinens Officierer nærede Anskuelse, at den 60-pdige Granatkanon i Kamp imod Skibe ikke giver den Overvægt, man, strax efter dens Ind-førelse, havde ventet. Den 60-pdige Kanon betjenes noget langsommere end selv den 30-pdige 18 Skpds; i samme Tidsrum vilde altsaa færre 60-pdige Projectiler udskydes. Udføres Kampen paa lang Afstand, vil Ricochetskyden altid være nødvendig, hvorved flere Brandrør ville slukkes ved Granaternes Anslag imod Søen, eller Satsen muligen slaaes ind; enkelte Granater udskydes ogsaa uden at Brandrørene blive tændte. Under vore Affairer i sidste Krig har det vist sig, at de fiendtlige Granater under Ricochetterne afvege fra deres Retning, efterhaanden som Hastigheden aftog, og til Slutning beskreve meget krumme Baner. Saaledes tabes Virk-ningen af flere udskudte Granater. Erfaringen godtgiør, at Gra-nater, naar de trænge ind i en massiv Skive, i Almindelighed springe strax efter Anslaget, hvorimod de giennemtrænge mindre Tømmerforligheder uden at springe. Under sidste Krig have ogsaa

flere i vore Dampskibe sprungne Granater ikke anrettet den Skade, man havde ventet. Hvormeget opofres ikke af Sandsynligheden for at træffe, ved at bruge den 60-pdige Granat istedetfor den 30-pdige Kugle, alene for at opnaae den mulige, vistnok ødelæggende Virkning af Granaten, hvis den springer i Skibets Side i Vandlinien? — Skulde ikke ogsaa Virkningen af den 30-pdige Granat, under samme Omstændigheder være den samme? Med Hensyn til Virkningen af Granater af forskiellig Størrelse, er det vanskeligt at angive Forholdene; smaa Krudladninger gjøre under visse Omstændigheder større Ødelæggelse end store. Springer en 60-pdig eller 30-pdig Granat i Siden af Skibe med mindre Tømmerforlighed, vil maaskee Forskiellen ikke være betydelig, men den vil vore, naar Massen, der skal gjennemtrænges, bliver sværere. I saadanne Tilfælde antager man Virkningerne at ville forholde sig som Cubus paa Diameterne, altsaa Virkningen af den 60-pdige til den 30-pdige omtrent som 2 : 1.

Under de fleste Omstændigheder, i Kamp imod Skibe, synes de svære Kuglekanoner at burde gives Fortrin for den 60-pdige Kanon, der hos os alene er brugt til Granater. I andre Marine har man vel forsøgt at indføre massive Kugler for disse Kanoner, men den langsommere Betjening, der for en Deel bevægede vort Spartilleri til at forlade den 36-pdige Kugle, maa gjælde end mere, hvis man indførte den 60-pdige Kugle.

For alle Kanoner, fra den 30-pdige til den 18-pdige iberegnet, medgives saa mange Granater, som Expeditionens Natur synes at fordre; under sidste Krig medgaves 5 Stkr. pr. Kanon. Ere Omstændighederne saadanne, at man troer med Fordeel at kunne benytte Granater, kan man jo bruge dem for enkelte eller flere Kanoner. Paa nært Hold kan det maaskee være fordeelagtigst, istedetfor 2 Kugler, at benytte Kugle og Granat; man vil da paa Grund af den formindskede Anslagshastighed have større Rimelighed for, at Granaten springer i Siden.

I 1850 foretoges paa Amager Forsøg med, fra 30- og 18-pdige Kanoner at udskyde Kugle og Granat. Efter at have skudt

en Deel Skud med Kugle og tom Granat, fandtes enkelte Brandrør ikke at være tændte, i nogle var Satsen slaaet ind under Ricochetterne, derpaa foretoges Forsøg med 12 Skud med Kugle og skarpladt Granat: 8 Granater sprang efter flere Ricochetter, 3 Rør fandtes ikke at være tændte, 1 Rør fandtes kun at have brændt $\frac{1}{3}$".

I vor Marine skeer Granaternes Antændelse alene ved drevne Brandrør, temperede for kortere eller længere Flugttid. De Percussionsgranater, vi kiende, ere ikke hensigtsmæssige. Kunde man løse Opgaven til Percussionsgranater saaledes, at Fordringen til Granaten, at den springer strax efter Anslaget, opnaaedes, i Forbindelse med Sikkerhed for, at Stød eller Fald i selve Skibet eller ved Transport i Almindelighed, ikke kan foraarsage Explosion, vilde alle Manglerne, med Undtagelse af den langsommere Betjening, være afhjulpne. I de engelske, franske og norske Mariner formenes denne Opgave at være løst, men holdes hemmelig; alligevel bruges endnu, naar Granaterne udskydes paa meget lang Afstand, drevne Brandrør, da Anslagskraften i dette Tilfælde ikke anses tilstrækkelig til at overvinde de Hindringer, der ere forbundne med Percussionsantændelsen, for at skaffe betryggende Sikkerhed for eget Skib og Mandskab. Jeg har hørt anføre, at man i selve Granatmagazinet ombord skal kunne tempere sine Fængrør efter de forskiellige Afstande, men paa Grund af den indskrænkede Plads, man hidtil har kunnet tildele dette, synes Saadant uforeneligt med de Forsigtighedsregler, man i ethvert Skib maa iagttage i Krud- og Granatmagazinet. — De i 1850 anstillede, vellykkede Forsøg med at udskyde glødede Kugler fra Dampskibene, maa i endnu større Grad anbefale de svære Kuglekanoner for disse, naar Expeditionen er af almindelig Natur. Den glødede Kugle giver vel ikke den i rette Tid springende Granats øieblikkelige Virkning, men dens Følger kunne blive langt fordærveligere. Er Hovedøiemedet for en Expedition Bombardering af Landbefæstninger, bør sikkert den 60-pdige Granatkanon benyttes i stor Udstrækning for alle deeltagende Skibe; den vil ogsaa være

fordeelagtig for Kanonflotillen, naar den, som i sidste Krig ofte var Tilfældet, anvendes imod Armeekolonner. —

I de seneste Aar ere forskiellige Forbedringer foretagne ved Søartilleriets Materiel.

Alle Flaadens Flinter og Pistoler ere nu omdannede for Percussionsantændelsen; istedetfor de ældre reglementerede 20-lødige Kugler, er man, ved at formindske Spillerummet, gaaet over til 18½-lødige Kugler, og er saaledes sat istand til at kunne formindske Krudladningen for Flinter fra 2 til 1½ Qvintin, og for Pistoler fra 1½ til ¾ Qvintin. For Pistoler er indført en Art Rendekugler, nemlig afkortede Blycylindre, gjennemskaarne med 2 paa hinanden lodrette Snit, hvorved 4 Stykker fremkomme. Disse have endnu i en Afstand af 40 Alen Kraft nok til at gjennemtrænge et 1" tykt Fyrrebrædt, og paa denne Afstand har ¾ af Stykkernes Antal truffet en 5' høi og 6' bred Skive.

I 1850 antoges en af Tømesteren foreslaaet Model for en tidssvarende Skibspistol: Løbet er kun 7½" langt, — 3" kortere end for de ældre Pistoler. Herved formindskes Vaabenets Vægt, uden at Sandsynligheden for at træffe forringes. Prøveskyden er foretaget med 3 Pistoler, hvis Længde af Løb var 10½, 8½ og 7½"; der blev skudt med Anlæg efter en 5½' høi og 4' bred Skive. Af 40 Skud traf paa 25 Alens Afstand alle Kugler, uden at der opdagedes nogen Forskiel i Kuglernes Spreden; paa 60 Alens Afstand traf 37, 36 og 39 Kugler, de kortere Løb spredte Kuglerne ubetydeligt mere end det 10½" Løb. Af 20 Skud, med ovenomtalte 4-deelte Rendekugler, traf, paa 25 Alens Afstand, 79, 76 og 75 Stkr.

Arsenalets Beholdning er forøget med 200 Stkr. Taprifler efter Model af Tømesteren, ligesom ogsaa med 1500 Stkr. Flinter af de til Landarsenalet, i Frankrig og England, anskaffede; med de 500 Stkr. engelske, hvis Lødighed ikke svarer til den reglementerede, er Fæstningen Christianssø bleven forsynet.

For Spetatens Espingoler forsøges det af Bøssemager **Løbnitz** foreslaaede Princip, der adskiller sig fra det tidligere ved, at Spidskugler udskydes af riflede Løb, og Ladningen foretages med Pa-

troner. De ved Sørtilleriet foretagne Forsøg have været høist tilfredsstillende.

De lobnitzske Espingoler have flere Fordele: De riflede Løb udsende Kuglerne til en længere Afstand end de glatte Løb. Den tidligere Fare for Selvantændelse under Ladningen bortfalder. Ladningen lettes betydeligt ved, at man ikke, som tidligere, udsættes for at tage Feil i Følgeordenen af samme: den foretages meget hurtigere, hvilket især er af Vigtighed under Bataille, ligesom Fordringen til at denne foretages af enkelte underviste Folk bortfalder, da nu Enhver efter en ubetydelig Anviisning og nogen Øvelse vil være istand til at udføre den.

For at skaffe Batterierne en sikkrere Belysning, under Affaire om Natten, er man, da det efter flere Aars Erfaring har viist sig, at Olielanternerne slukkes af Røgen fra Kanonerne, vendt tilbage til Belysning ved Lys. De nu indførte Lanterner have Form efter Karethlygter, og, da Stearinlys bruges, behøves ingen Pudsning.

Skruens Anvendelse som Fremdrivningsmiddel har sat Krigsskibet, forsynet med denne, istand til, i enhver Henseende at beholde Seilkrigsskibets Characteer. Da Fordringen for Hjuldampskibet, Stevnbevæbning og muligst langtrækkende Skyts, bortfalder for Skrueskibet, paa Grund af Maskineriets Anbringelse under Vandlinien, har man, med Hensyn til Dannelsen af Artilleristyrken, kun den Opgave, at udvikle saa megen Kraft som muligt af den Artillerivægt Skibet er bestemt at føre. Ved at indgive Tegning til Skruedampcorvetten Thor foreslog Fabrikmesteren dets Armering at blive 12 Stkr. 30-pdige 12 Skpds Granatkanoner. De Forventninger, man kunde gjøre sig om denne Kanon, ere omtalte ved Forslaget til Armeringen af et Barkskib, og med Hensyn til Virkningen af Granaten er tidligere oplyst hvad man ventede af den 30-pdige Granat sammenlignet med den 60-pdige. Tømesteren foreslog imidlertid et Tillæg i Vægt af $\frac{1}{2}$ Skpd., hvorved Kanonen vilde blive ligevægtig med den 18-pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds, den nærmest skulde sættes istedetfor. Han construerede i 1849 den 30-

pdige $12\frac{1}{2}$ Skpds Kanon, 1 Cal. Gods, 133 Kuglers Vægt, $14\frac{3}{4}$ Cal. Løb, og det er lykkedes, med en Vægt af $12\frac{1}{2}$ Skpd., at erholde en 30-pdig Kanon, der kan træde istedetfor den 18-pundige $12\frac{1}{2}$ Skpds, og opfylde alle de Fordringer, man kan stille til Kanonen, foruden den forøgede Vægt af Skarpet. Efter Udfaldet af de foretagne Prøver kan følgende Sammenligning opstilles imellem de to Kanoner.

Med enkelt Kugle vil den 30-pdige Kanon giennemtrænge et Linieskibs Side til henimod 200 Alen længere Afstand end den 18-pdige, — dennes større Indtrængning indtil 600 Alens Afstand er uden Nytte; med 2 Kugler staaer, i Indtrængning i massiv Skive, den 30-pdige Kanon tilbage for den 18-pdige, paa hele Afstanden. 2 Kugler kan anvendes med Fordeel, men i Betragtning af den 30-pdige Kugles større Virkning til at giennembryde svære Tømmermasser, som en Skibsside, kan man bestemt antage, at den 30-pdige Kugle vil giennemtrænge et fiendtligt Skib paa samme Afstand som den 18-pdige, ligesom ogsaa paa hele den Afstand, man, som Følge af Kuglernes Spredning, kan anvende dobbelt Skarp med Fordeel, 6 til 800 Alen. Med Granat vil den 30-pdige Kanon, som mindst, have samme Indtrængning som den 18-pdige. I Rækning og Skarpskydning staaer den 30-pdige Kanon noget tilbage. Selv om den gives noget høiere Elevation, hvorved Kuglebanerne faae samme Høide, rækker dog den 18-pdige lidet længere; men paa Grund af Nødvendigheden af paa lang Afstand at skyde med Ricochet, kan man, da den 30-pdige Kugles endelige Rækning er længere end den 18-pdige, antage, at Fordelen i Sandsynlighed for at træffe maa være paa den 30-pdige Kanons Side. I Rolighed er den 30-pdige Kanon lig den 18-pdige, formedelst et forandret Dimensions-Forhold imellem Axe og Hjul, men den har derved tabt noget i Bevægelighed. De bestemte Krudladninger ere 6 Pund og $4\frac{1}{2}$ Pund.

Kanonen synes imidlertid saa fortrinlig, at den i Fremtiden sikkert vil findes ombord i enhver Klasse Skibe. Den er allerede bestemt for den paa Stabelen staaende Corvet med 14 til 16 Stkr.;

den er indført som Skandse- og Baksskyts for Fregatten Tordenskiold i Forbindelse med den 30-pdige 15½ Skpds. Kanon for Batteriet, — en Forandring, der foranledigedes ved Tabet af Fregatten Gefion, den eneste Fregat, der førte 24-pdige Kanoner. Fregatten Tordenskjold armeres nu med 28 Stkr. 30-pundige 15½ Skpds og 16 Stkr. 30-pdige 12½ Skpds Kanoner. Den er ogsaa indført som Skandseskyts for Linieskibet Dannebrog, hvis 20 Stkr. 18-pdige 7 Skpds Kanoner ere ombyttede med 12 Stkr. 30-pdige 12½ Skpds; her vindes, foruden Fordelen af Artilleristyrken, tillige en bedre Afbenyttelse af Hytten, i hvilken man imidlertid har ladet den agterste Sideport aaben.

Under Dampcorvetten Thors Beseilingstour i 1852, har det viist sig, at Skibet, uden Forringelse i dets Egenskaber, kan føre 14 Stkr. 30-pdige 12⅕ Skpds Kanoner; men den indskrænkede Plads i Skibet, som Følge af den kraftige Maskine, vil vanskelig tillade den dertil nødvendige Forøgelse af Besætningen.

Af Tømesteren er i 1852 foreslaaet en Forandring til Fordeel saavel for Hurtigheden som Nøiagtigheden af Kanonernes Barning: En Art Slæde anbringes under Foraxen og Støtholtet paa Raperten; et Beslag paa Forenden af Slæden, lige ud for Foraxen, sænkes over en Bolt, der staaer op fra Dækket, og anbringes for Kanonen, saavel naar denne staaer midt i Porten, som naar den er sat til Siden af Porten til de skarpeste Barninger. Om denne Bolt dreies Raperten til Siderne. Til Lettelse for denne Bevægelse er i Underkanten af Slæden, under Støtholtet, anbragt 2 Pokkenholts Ruller, hvis Axer staae i Radierne af Dreiningsbevægelsen; Raperten har slæbende Agterdeel, men Vangerne træde ikke paa Dækket, naar Kanonen staaer iborde; Vægten hviler da paa Rullerne. I en Udskæring i Slæden indskydes og fæstes, ved et Par Kroge, en længere Arm; paa Yderenden af denne anbringes for de lette Kanoner to Stjerter, for de sværere to smekre Baxetallier til Bolte i Borde imellem Kanonerne. Skulde denne Construction staae sin Prøve, vil Opgaven, at skaffe en let og nøiagtig Barning, være løst paa en høist sindrig Maade, idet den for-

binder Bevarelsen af den i sin Sammensætning simple almindelige Skibsrapert, til hvilken man derfor altid er kommen tilbage, med Fordelen af det kostbarere og mere indviklede marshallske Rapertsystem. —

Fra Holsteen har Spartilleriet i 1852 modtaget et betydeligt Materiel, for en Deel af hvilket dog ingen Anvendelse haves. Kanonerne bestaae af 60-pdige 15½ Skpds Granatkanoner og 30-pundige Kanoner, støbte i Lüttich; de 60-pdige have noget mindre Caliber end vore 19 Skpds, hvorfor de ville blive udborede; de have endvidere, paa Grund af den ringe Forlighed af Gods, Kammer, der maa beholdes. I de holsteenske Kanonchalouper vare de, saavel for som agter, anbragte i dreiende Slæderaperter, men for Fremtiden vil der rimeligviis ikke blive Anvendelse for disse Kanoner paa Kanonflotillen, da de ikke ere tilstrækkeligt langtrækkende. —

Ved Artillericorpsets Omorganisation i 1840 bestemtes, at alt Arbeide, der henhørte under Arsenalet, skulde udføres af dets Mandskab. Corpset sattes derved mindre istand til at opfylde sit vigtigste Formaal, at uddanne Constabler, der i Krigstid kunde være dygtige Artilleriunderofficierer, thi, idet den simpleste Arbeidsmands almindelige Gierning paahvilte det, beskiæftigedes Constablerne mere med dette, end med deres Underviisning og Øvelser, fra hvilke de ofte bortkaldtes. Ved den efter Toimesterens Forslag i 1852 atter foretagne Omorganisation, er denne Bestemmelse hævet; Artillericorpset beskiæftiges nu, naar ikke nødvendige Omstændigheder fordre det anderledes, alene med Underviisning paa Skolen, Exercits med Kanoner og Haandvaaben, og Deeltagelse i praktiske Arbeider. Man tør saaledes haabe, at Corpset i Fremtiden vil kunne opfylde sin Bestemmelse.

For i Krigstid altid at have til Afbenyttelse et sødygtigt Mandskab, indøvet til at kunne paatage sig en Kanoncommandeurs vigtige Post, er det i 1851 bestemt, aarlig at indkalde nogle Hundrede Søværnepligtige, og i et 4-Maaneders Cursus at underviise disse i nævnte Øiemed. En saadan Exerceerskole er i 1852 forsøgt ombord i Corvetten Galathea, har viist sig nyttig, og vil

sandsynligvis, endog i udvidet Skikkelse, oprettes i følgende Aar. Endvidere forventes et nyt Reglement for Kanonexercitsen, hvorved man vil opnaae en baade mere militairisk og hurtigere Betjening af Kanonerne.

Det synes saaledes, at vort Sœartilleri for Tiden staaer paa et saadant Trin af Udvikling, at man sikkert kan stille det ved Siaf de meest oplyste Sønationers, og man tør haabe, naar Tiden kommer, da den danske Sømagt skal kaste et Lod i Krigens Vægtskaal, at Erfaring og Dygtighed ikke vil savnes for paa rette Maade at benytte det saa fortrinlige Materiel.

December 1852.

J. Albeck
Pr.-Lieut. i Sœetaten.

Det engelske Regierings Postdampskib Amazonens Brand paa sin første Reise til Vestindien i Januar 1852.*)

(Naut. Mag. Febr. 1852. London News 10. Jan. 1852.)

Den 2den Jan. 1852 Kl. 3½ EM. afgik Amazonen (Capitain Symons) fra Southampton med 51 Passagerer, 110 Mands Besætning, ialt 161 Personer, hvoriblandt 7 Fruentimre og 2 Børn, samt med en værdifuld Ladning. Engelske Blade angive Skibets Værdi til £ 100,000 og Ladningens til omtrent ligesameget. I Canalen fik Skibet stærk Modvind med Regn, og to Gange, inden man opdagede Ild ombord, maatte Farten standses paa Grund af „hot bearing" (Rødhede af Axer og andre Bevægelsesdele i Maskineriet) foranlediget ved den stærke Friction i det nye Maskineri. — Alt hvad der var i Smørekoppen foer ud som Damp, og som sæd-

*) Cfr. d. Tdsfr. 7de Bd. Pag. 20 og 156.

vanligt ved nyt Maskineri, blev der stedse sprøitet paa disse Maskindele. Den første Standsning fandt Sted samme Dags Aften Fredagen den 2den udfor Portland Bill, imellem Kl. 8 (9) og 12, i en Timestid, den anden omtrent paa samme Tid Løverdagaften, i omtrent $2\frac{1}{2}$ Time, men da Mellemaxe-Pandeleiet blev alt mere og mere glat og hele Maskinen arbeidede bedre, blev Sprøitningen ikke længer saa nødvendig. Ved Sprøitningen skal endeel af Vandet være kommet paa Træet og Filten paa Kiedlerne, og da dette var bleven tørret i de 6—7 Timer der ikke var bleven sprøitet, var dette saa meget lettere til at fænge siden. Kl. $12\frac{3}{4}$ Søndagformiddag den 4de, da Skibet befandt sig omtrent 110 Qvartmiil V. S. V. for Scillyøerne udfor den biscaiske Bugt og 80 Qvartmiil N. V. for Ushant, rapporterede Fyrbøderen til den vagthavende Officier „Ild i Maskinrummet; Ild forud om Styrbord, imellem Dampbeholderen og Underdelen af Kabysen", og kort efter hvirvlede Luerne opad Gangen foran den forreste Skorsteen. Alarmklokken lød, og Capt. Symons foer op paa Dækket i Skjorte og Benklæder. Vaade Svabere og Stigt bleve lagte over Rostværket over øverste Dæks Luge og en Sprøiteslange viist ned paa underste Dæk, men snart forladt paa Grund af den overvættes Hede. Dækspumperne arbeidede ogsaa indtil Folkene bleve nødte til at fortrække. Det blæste en halv Storm fra S. V. og Skibet gik $8\frac{1}{2}$ Miils Fart*) (dens Middelfart siden Afgangen). Capt. Symons gav Ordre til at noget Hø til Kreaturerne, der laae imellem Krumtap-

*) Paa en Prøvefart paa Themsen havde den loggede Fart været 11 Knob i Timen, med 14 Omdreininger af Skovlhjulene i Minutet (11.6 Miils Fart under et Damptryk af 12 Pund, idet Maskinen gjorde $13\frac{1}{4}$ Omdreininger i Minutet med et Kulforbrug i Timen af 53 cwt. 1 q. 16 Pd. Med 3die Grads Expansion, gjordes $11\frac{3}{4}$ Omdreininger med et Kulforbrug af 27 cwt. 2 q. 25 Pd. i Timen og $10\frac{1}{2}$ Miils Fart; med høieste Grad af Expansion gjorde Maskinen $9\frac{1}{2}$ Omdreininger med 25 cwt. Kulforbrug i Timen og 8.6 Qvartmiles Fart.

røstværkerne oven paa Maskinrummet, skulde kastes overbord; et Par Bundter bleve ogsaa kastede ud, men Ilden havde snart grebet fat i hele Massen, i Hønsehusene paa begge Sider og i Hjulkasserne; Folkene maatte forlade Dækket, og omsider bleve Alle, som kunde slippe bort, drevne fra Skibet. Mange brændte op i Køierne, mange bleve qvalte, og en stor Mængde druknede da Baadene bleve satte i Vandet.

Efter et Brev fra en ombordværende Midshipman til Post-Damppaket-Compagniet, befandt Amazonen sig om Middagen d. 3die Januar paa 49° 12′ N. B. og 4° 57′ V. L. og styrede derefter V. t. S. $\frac{1}{2}$ S. indtil Kl. 9, 30 Min. EM. samme Dag, da Maskineriet blev standset for at afkiøle Axerne m. m.; Kl. 11, 30 Min. gik an igien, bestandig styrende samme Cours, med $8\frac{1}{2}$ Miils Fart med tiltagende Kuling og Sø. 40 Minuter FM. d. 4de bemærkedes Røg op igiennem Lugen foran for den forreste Skorsteen, og strax efter brød Flammerne frem. Øieblikkelig blev gjort Allarm, og Capitainen og Næstcommanderende kom op paa Dækket. Sprøiteslanger spillede paa Ilden, og Vand blev øst paa med Brandspande, men uden Virkning, ligesom der ogsaa forgiæves blev gjort Forsøg paa at standse Maskinen, da man ikke kunde komme til den for Ilden. Roret blev lagt haardt Styrbord for at bringe Skibet for Vinden, men det varede noget inden det faldt af. Da Postbaaden blev sat i Vandet, fyldtes den øieblikkeligt, og 25 Personer, som vare deri, gik alle bort; da Travaillechaloupen blev sat ud, girede den tværs for Søen, inden Folkene i den kunde faae Fortallien hugget ud; de bleve derved skyllede ud og Baaden blev hængende med Forenden. Som man var ifærd med at sætte den anden Travaillechaloup ud, traf en Sø den og løftede den med Forenden ud af Hagerne og huggede Fortallien ud. Forenden faldt strax nedad, og med Undtagelse af To der hang tværs over Tofterne, styrtede de Folk der vare i den ned i Søen og druknede. 16 Personer (hvoriblandt 2 Passagerer) lykkedes det at klare den

Styrbords Redningsbaad*) og faae den sat ud. De anstrengte sig af al Magt for at redde dem der vare i Vandet, men bleve revne saa hurtigt bort, at deres Anstrengelser vare forgiæves. „Omtrent paa samme Tid kom jeg“ (beretter Midshipman Mr. Vincent) „Proviantsforvalteren, 1 Passageer og 2 Matroser i Jollen og fik den sat i Vandet, og bleve en halv Time efter tagne op af Redningsbaaden, og vi tog da Jollen paa Slæb og stod ned efter Skibet; men da Vind og Sø blev voldsommere og Jollen kæntrede og vi paa et hængende Haar nær vare gaaede under, bleve vi nødte til at lade Jollen gaae og stevne Søen med Redningsbaaden. Medens vi laae bi, passerede en Bark paa omtrent 300 Tons agten for os, som vi naturligviis praiede og den svarede ogsaa troer jeg, men gjorde ikke Noget for at komme os til Hjælp, men lagde kort efter Roret op, løb ned agtenom Skibet og stod bort. Paa Siden af os var nu en Baad med 5 Personer i (formodentlig Gigen), men formedelst det haarde Veir kunde vi ikke yde den nogen Hjælp. Omtrent en halv Time efter tabte vi den pludselig af Syne. Kl. 4 F.M. skyllede Regnen ned i Strømme, Vinden gik om til N. og Søen lagde sig ganske lidt; vendte og holdt af for Vinden. Kl. 5, 30 Min. FM. sprang Krudmagazinet ombord paa Amazonen, der drev med Bredsiden for Vinden, og omtrent en halv Time efter faldt Skorstenene overbord, og kort efter gik Skibet ned. Ved Middagstid bleve vi tagne op af Briggen „Marsden“ fra London og stod ad Frankrigs Kyst til, og sidenefter, da Vinden blev sydlig, ad Falmouth, og endelig ad Plymouth, hvor vi ankom om Mandagen den 5te Kl. 11 EM. Vi bleve tagne op under 48° 5′ N. Br. og 5° 30′ V. Lgd.“

*) En af Greens Construction, dobbeltbænket, 30 Fod lang, 8 Fod bred og 3 Fod dyb, af Mahogni beklædt med Skind indvendig op og ned og udvendig for og agterefter, — et Korkaflukke rundt indenbords fra under Tofterne til Bunden, — næsten flabbundet og med et Luggerseil.

Da Luerne havde naaet Agtertrappen, meddeler Lond. News af 10de s. M., kom 2 Mandfolk (Passagerer) op fra Salonen, løb agterefter og faldt om paa Dækket. En Dame bad om at man vilde tage sig af hendes Barn, men selv vilde hun ikke gaae i nogen af Baadene; en anden Dame var næsten med Magt sat i en af Baadene, men stred imod for at komme ud igien. En Tredie fortæller, at da hun forlod Skibet i en af Baadene, knælede en Deel af de Tilbageblevne paa Dækket og bad til Gud om Frelse, medens Andre næsten aldeles nøgne løb fortvivlede omkring og opfyldte Luften med deres Skrig.

En af dem der reddedes i den agterste Styrbords Redningsbaad slap med den ene Fod igiennem det brændende Dæk; to Andre maatte entre over den Styrbord Hjulkasse igiennem Ild og Røg; to Andre, der hørte til Vagtmandskabet omlæ, havde faaet Haaret svedet af sig ved at gaae op paa Dækket. Inden Kl. 4 FM. gik Masterne paa Dampskibet overbord, Fokkemasten over Bagbordside og Stormasten over Styrbordside. Mesanmasten stod endnu da Skibet var i lys Lue fra For til Agter. 20 Minuter efter at Krudmagazinet var sprunget i Luften og Mesanmasten var gaaen overbord, tog Amazonen en svær Gier (lurch) og gik under og de glorøde Skorstene stode endnu iveiret.

Mr. Vincents Stortrøie paa en Aare var det eneste Seil de havde i Redningsbaaden og Baaden maatte de holde læns ved at øse med hans Støvler. Kl. $10\frac{1}{2}$ fik de den Brig isigte, der reddede dem.

Amazonens Fartøier (den havde 9, hvoraf 4 Redningsbaade) hvilede med Kjølene paa Jern Svingekraner, hvilket vanskeliggjorde at klare dem los. Capt. Symons befalede, at Ingen maatte gaae i Baadene, og denne Ordre blev ogsaa adlydt, indtil Folkene saae Flammerne faae Overhaand. Da man sidste Gang saae Capitainen, stod han hos Rorgængeren og befalede ham at lægge Roret op for at holde Skibet for Vinden. Hans sidste Ord vare „it is all over with her". Den vagthavende Officeer (3die

Commanderende) gik frem og tilbage paa Broen mellem Hjulkaskasserne, da Ilden opdagedes. Næst-Commanderende assisterede Capitainen i bar Skjorte, man saae ham sidste Gang gaae ned ad Nedgangslugen til underste Dæk. Fjerde og Femte Commanderende og de 2 Midshipmen, hvis Lukaffer vare forude paa Bagbordside af underste Dæk, ere rimeligviis blevne qvalte, ligeledes Første Maskinmester og Opsynsmanden ved Maskinen, da de ere blevne seete 10 Minuter, inden Ilden brød ud, at gaae forud, og det ikke var muligt at komme tilbage for Flammerne. Anden Maskinmester var paa øverste Dæk imellem Skorstenen og Krumtap-Røstværket ifærd med at faae Aarene fra Ilden, der rasede ved Baadene. De 2 bedste Baade vare henstuvede ovenpaa Hjulvingerne, hvor man ikke kunde komme til for Ilden. Da Amazonen var vendt, løb den med 12 eller 13 Miils Fart med Vinden ret agter ind.

Om Mandagen ankom et hollandsk Skib til Brest med 6 af Passagererne og 19 af Mandskabet, hvorved Antallet af de Forulykkede reduceredes til 115. Blandt de Savnede var den bekiendte Forfatter, Mr. E. Warburton.

Mr. Allen, en af dem der bleve tagne ombord af det hollandske Skib, beretter Følgende:

„Først sprang jeg ind i Gigen, og derfra, jeg kan ikke sige hvorledes, slap jeg ned i Baaden, fulgt af to af Besætningen og to eller tre Passagerer, da i det Samme en Sø kom og slog os op under Gigen der bestandig var fastsurret, og flere Gange vare vi paa et hængende Haar nær kæntrede. Jeg raabte, at de skulde kappe Touget og gjøre den los. Det skete, og hurtigt sakkede vi agterud, da Skibet havde Fart, uagtet Maskinen var standset. Til vor Forbauselse fandt vi Mrs. Moclenan liggende i Bunden af Baaden med sit Barn; den stakkels Dame havde intet uden sit Nattøi paa. Da Baaden fyldte rask, opdagede vi, at Propperne vare slagne ud. Med noget Papiir fik vi da Hullerne stoppede. Vi gjorde derpaa Masten fast til Baaden og hev den overbord i det Haab, at den vilde holde Stevnen mod Søerne;

men da Søen brød over os, tog vi Masten ind igien og fik Aarer ud, og surrede en tredie (vi havde kun 3 i Baaden) agter for at styre Baaden. Vi gik for Vinden, da vi ikke vare stærke nok til kæmpe med Søen, der gik høi som Bjerge. Vi heiste et Dameshawl som Seil og stod saaledes hen til Klokken 3 om Morgenen, da det tog paa at regne dygtigt. En Sø brød over os og tog vort Ror bort. Jeg troede nu det var ude med os, men ved Hjælp af en Pøs vi fandt i Baaden og vore Støvler lykkedes det os at slaae den læns. Henimod Kl. 4 om Morgenen lagde Vinden sig lidt. Vi vare da drevne flere Miil fra Skibet, der var en eneste Ildmasse, og Flammerne stode ud af alle Vinduer og Porte og op ad Skorstenene til en Høide af 20 Fod. Vi tabte det affigte Kl. 5, men saae det ikke gaae under. Omtrent Kl. 12 fik vi en Seiler isigte og roede da til hvad vi kunde indtil Kl. 6½, da vi lykkelig naaede den, en hollandsk Galiot.

„Mandag Morgen Kl. 6½ traf vi nok en Baad, med 5 af Mandskabet og 3 Passagerer, 2 Mandfolk og et Fruentimmer, en Miss Smith, som gav følgende Beretning:

„Da Allarmen begyndte og jeg saae al denne Forvirring, greb jeg et uldent Tæppe og to Skiorter og foer op ad Agtertrappen. Flammen stod da ud af Agterlugen. Jeg løb hen til Siden og tog fat i et Toug, og en Officier kom løbende henimod mig, som Klæderne stode i lys Lue paa. Han kastede sig ned og rullede omkring henimod mig, sagtens for at slukke Ilden. Da jeg saae en Baad ved Siden, svang jeg mig ud med Touget, som jeg blev ved at holde fast i, da Baaden to Gange havde kæntret under mig. Som Baaden atter kom paa ret Kiøl og igien var under mig, slap jeg og faldt ned i Baaden, og en Matros greb i det Samme efter mig. Vi forbleve et Par Timer liggende noget fra det brændende Skib, i det Haab at skulle kunne redde Nogen: vi kunde vel ganske tydelig see de arme Mennesker klyngede sammen agter og mange for og paa Bougsprydet, men i Vandet saae vi Ingen. Maskineriet var nu standset. Da alt Haab var forbi, gav vi os til at roe, for om muligt at naae Land. — I de tredive

rædselsfulde Timer vi vare i den lille Baad, havde vi hverken at spise eller drikke."

Efter London News 17de Januar 1852, har Miss Smith, der tog udtil Porto Rico som Gouvernante, afgivet følgende Forklaring:

„Da jeg først hørte Brandraabet, laae jeg i Køien. Jeg foer op og løb hen til Agtertrappen til Lugen og spurgte en Herre hvad der var paafærde. Han sagde, at der var Ild i Skibet, men at det ikke havde noget at betyde, og raadede mig til at gaae ind og klæde mig paa. Da jeg ikke vilde det, bar han mig hen til mit Lukaf og kaldte paa Pigen at hun skulde hjælpe mig. Hun kom ganske paaklædt ud af sit Lukaf, men var saa forskrækket, og gik bort uden at hjælpe mig. Jeg blev nu angest og tog et Tæppe og to Skiørter og foer op ad Trappen. Den Gang slog Luerne op igiennem Agterskottet (after-bulkhead). Jeg bemærkede Capitain Symons halv paaklædt med en Øse i Haanden, omgivet af sine Officierer. Alt var i Forstyrrelse over den pludselige Brand. Jeg løb lige agterefter til Rattet, hvor jeg fik Øie paa en halv paaklædt Person, som jeg troer var Mr. Warburton. Jeg gik til Siden af Skibet og greb fat i et Reb, og en Officier kom løbende hen imod mig, hvis Klæder stode i lys Lue. Han kastede sig ned og rullede sig paa Dækket hen imod mig, for at faae Ilden slukket kan jeg tænke. Da jeg saae en Baad ved Skibet svang jeg mig ud og holdt mig en Tidlang ved Rebet, thi Baaden under mig havde allerede kæntret to Gange. Omsider passede jeg Øieblikket som Baaden kom paa ret Kiøl og var atter under mig; jeg slap Rebet og faldt ned i Baaden, og en Matros passede paa for at gribe mig. I Baaden fandt jeg Mr. Strylus, en Belgier og en Matros; Strylus sagde, han var den Eneste der blev reddet, da Baaden kæntrede anden Gang. Fire andre Matroser kom kortefter op i Baaden. „Kap Rebet!" raabte En af dem, „eller det er ude med os!" hvilket i en Fart skete. Baaden drev strax agterud. Kortefter reddede vi en Person, der holdt sig op ved to Aarer; det var Mr. Evans. En anden Person saae vi synke, knap en

Baadslængde fra os. I to Timer holdt vi os ved Vraget i det Haab at redde Nogen, men i Vandet saae vi ikke Nogen, men vel hvorledes de Ulykkelige flokkedes sammen ombord især forude og paa Bougsprydet. Maskinen var nu standset. Da alt Haab var ude, tænkte Folkene paa at roe iland om muligt. Vi havde nok 5 Aarer i Baaden. Omtrent Kl. 4 tabte vi Skibet aflsigte. Jeg laae i Bunden af Fartøiet i mit Nattøi med Tæppet over mig, men da jeg hørte at Folkene kunde bruge det, gav jeg dem det strax og de heiste det op som et Seil. Belgieren, som sad agter, overlod mig en Deel af sin Kappe og to Matroser bare mig hen til ham. Hele Natten sad en Matros tilrors, da Søen gik saa høi; de vilde derefter have Mr. Strylus til at roe, men han kunde ikke af Mathed. Jeg foreslog da, at han skulde tage Roret, og da jeg kan tale Fransk, gav Folkene Ordren paa Engelsk, som jeg saa igien oversatte for Mr. Strylus, for at han kunde styre som de vilde have. Kl. 9 fik vi en Seiler isigte og roede af al Magt mod den, men den passerede uden at bemærke os. Søen var temmelig rolig om Søndagen; Kl. 11 eller 12 saae vi et stærkt omdreiende Fyr. I 6 Timer roede vi rask derhenad, men som Søen blev voldsommere, turde de ikke staae nærmere ind af Frygt for Tværsøerne. Efter Strylus' Raad talte jeg igien til de stakkels udmattede Mennesker og opmuntrede dem, men deres Hænder vare i eet Blod af den svære Anstrengelse, saa at det næsten var aldeles umuligt for dem at arbeide mere. De bleve imidlertid ved at roe, og kort efter fik vi et andet Lys isigte i en anden Retning. Vi vidste ikke hvad det var for et, men Folkene besluttede endnu at giøre et sidste Forsøg, og noget efter bleve deres Anstrengelser belønnede, idet vi naaede en hollandsk Galliot, som kort iforveien ogsaa havde optaget den anden Baad. Kl. 4 Mandag Eftermiddag bleve vi landsatte i Brest. Omendskiønbt vi havde været 30 Timer i den lille Baad uden Spise og Drikke, hørtes dog ikke en Klage af de raske Folk der anstrengte sig saa tappert for at frelse vort Liv.

En Mrs. M'Clenans Frelse er forbunden med særdeles Omstændigheder: Da der blev gjort Alarm, svøbte hun sit spæde Barn i et Shawl og foer op paa Dækket. Hun blev sat i en Baad i sit blotte Nattøi. Femten til tyve Personer kom i samme Fartøi, men da man ikke kunde faae Agtertallien klar, gik Forstevnen næsten lodret ned, og nogle faldt i Søen, andre krablede igien op paa Skibet. Mrs. Clenan kom ogsaa i Vandet, men med den ene Arm klyngede hun sig til en af de faste Tofter, medens hun holdt sit Barn med den anden og forblev næsten en halv Time i denne Stilling. Da Kræfterne netop vilde forlade hende, styrtede de to Engineerer og nogle Andre, de sidste der forlode Skibet, til Baaden, klarede Tallien og sprang ned i Baaden. Mrs. M'Clenan var frygtelig medtaget og maatte nu holde sytten Timer ud i Fartøiet i Vand til op paa Livet, da Søen bestandig brød over Baaden, uden Spise og uden Klæder. Endog Barnets Shawl maatte de tage til et Seil for at holde Baaden for Vinden. Næsten livløs, men bestandig med Barnet i sine Arme, blev hun løftet op i det Skib (en hollandsk Galliot) der reddede dem. —

Engineer Allen beretter, at da Baaden først skulde fires af, forhindrede Svingkranerne det, som de ikke vidste, fandtes der. De huggede Hagerne ud og klarede Kranerne. Under Nedfiringen kom Agtertallien i Ulave og vilde ikke løbe. I det samme slog en Sø Forenden af Baaden, som de havde blevet ved at fire ned, saa Tallien gik ud af Hagen, og saaledes kom Fartøiet til at hænge lige lodret ned.

Capt. W. Symons, der førte Amazonen, var en Mand af prøvet Erfaring, Mod og Dygtighed. Han var kun midlertidig udnævnt til Fører af Amazonen, i den dertil udseete Capitains Fraværelse.

Alle Officierer, Maskinister og Mandskabet vare udsøgte Folk.

Spaniens Sødistricter.

(Heraldo. Nouv. ann. de la marine. April 1852.)

Spanien er deelt i 7 Sødistricter.

Det Første indbefatter Kysterne af Garona, Barcelone og Tarragona, er underlagt en Fregat-Capitain, med et Dampskib paa 200 Hestes Kraft og 8 andre Krigsfartøier med ialt 20 Kanoner.

Det Andet indbefatter Kysterne af de baleariske Øer, er underlagt en Fregat-Capitain, med et Dampskib paa 150 Hestes Kraft, fire Seilfartøier med ialt 7 Kanoner og nogle Krigschalouper.

Det Tredie indbefatter Kysterne af Catalonien, Valencia og Alicante, er underlagt en Fregat-Capitain med et Dampskib paa 120 Heste og 7 andre Krigsfartøier med ialt 20 Kanoner.

Det Fjerde indbefatter Kysterne af Murcia og Almeria, er underlagt en Fregat-Capitain med et Dampskib paa 192 Hestes Kraft og 8 Krigsfartøier med ialt 16 Kanoner.

Det Femte indbefatter Granadas, Malagas og Algesiras Kyster, er ligeledes underlagt en Fregat-Capitain med et Dampskib paa 120 Hestes Kraft og 8 Seilfartøier med ialt 18 Kanoner.

Det Sjette indbefatter Kysterne af Cadix, Huelva og de canariske Øer, er underlagt en Fregat-Capitain med et Dampskib paa 200 Hestes Kraft og 8 andre Krigsfartøier med ialt 24 Kanoner.

Det Syvende indbefatter Kysterne af Galicien og Biscaya, er underlagt en Fregat-Capitain med 9 Seilskibe med ialt 36 Kanoner.

I disse 7 Districter er i det Hele ansat 75 Chefer og Officierer, 90 Underofficierer, 302 Sø-Soldater, 3183 Matroser og 75 Maskinister og Maskinfolk.

Londoner Barkſkibet Tyrians Forliis paa Eliſabeth Rev (Auſtralien).

Paa Veien fra Auckland (Ny Zeeland) til Sydney. Den 6te November 1851 fra Auckland. Omgaaende Vinde. Om Nordpynten af Ny Zeeland den 11te med uſtadigt Veir. Den 20de ſtærk Blæſt fra S. V. Vendte nordefter i ſvære Byger. Haardt Veir til den 24de. Om Middagen peilede Pyramid V. t. N. ½ N. i 22 til 24 Qvartmiles Afſtand og Mount Gower (Howes Island) V. N. V. i 12 til 14 Leagues Afſtand; Skibets Plads 32° 2′ S. Br., 159° 39′ Ø. Lgd. Den 24de ſtærk Kuling fra S. V, ſom løiede af Kl. 4 F.M. Stille ved Middagstid. Obſerveret Brede 30° 4′ S. og 159° 7′ Ø. Lgd. Eliſabeth Rev peilende V. i 8 Qvartmiles Afſtand. Stod N. V. t. V. indtil Kl. 4 E.M.; det begyndte at lufte veſterfra, hvorpaa vi ſtode ſydefter, rede Halſene under og ſatte Alt hvad trække kunde med Styrbords Halſe og ved Midnat gik 8 Knob S. S. V. ½ V. Skibet var paa 30° 39′ S. Br. og 158° 27′ Ø. Lgd. 10 Minuter før 1 med en friſk Briſe, klar Nat og blank Sø, med omtrent 8 Knobs Fart, løb Skibet paa Eliſabeth Rev og det med ſaadan Force, at det brød Corallen op til begge Sider paa omtrent 150 Fods Længde, og havdes da 5 Fod under Bougen og 12 Fod agter.

Da det ikke var muligt at faae et Varp ud gjennem Brændingen og der kun var ringe Udſigt til nogenſinde at faae Skibet flot, blev det i Skibsraadet fundet henſigtsmæſſigſt, i Storbaaden at gaae til Sydney efter Aſſiſtance. For denne Reiſe blev Baaden forſynet rundt omkring Relingen med Preſendinger faſtgjorte til Septere.

Den 25de var Baaden klar og havde ſaameget Vand og Proviant inde ſom den nogenlunde kunde holde, og d. 26de om Morgenen, gik 15 Perſoner, hvoriblandt to Fruentimre, 3 Børn og 3 andre Paſſagerer i Baaden for at gaae til Sydney, en Afſtand

af 450 Quartmil. Den 2den Decbr. ankom de til Newcastle efter en stormfuld Overfart, og derfra samme Aften til Sydney med Damp-Paketten, hvor Regieringen strax beordrede Marine-Dampskibet Acheron at ile de Skibbrudne tilhjælp. —

Saasnart Storbaaden havde forladt Vraget, gik Capitainen med 8 af Skibsmandskabet og 21 Passagerer iværk med at fraslaae Seilene, kappe Stængerne og sende Takkelagen tildæks. Skibet havde arbeidet sig ind i en fuldkommen Dok med Agterspeilet tilsøes; Brændingen brød agterind, og Pumperne maatte stadig arbeide; men Vandet steg dog bestandig mere og mere.

Den 30te en Seiler isigte, staaende henimod Revet, og om Eftermiddagen lagde den bi, satte to Baade ud, der naaede ned til Vraget efter 2 Timers anstrengt Roning. Det var Hvalfangeren Jane fra Sydney. Baaden tog 17 af Passagererne og vilde Morgenen efter atter komme ud til os; men om Morgenen blæste det fra S. O., og Jane var ikke meer at see. Skibet huggede forfærdeligt, Bagbordsklædningen var aldeles ramponeret, og Dækket brudt op midtskibs. Mandskabet og de tilbageblevne 4 Passagerer maatte arbeide ved Pumperne Dag og Nat. Kahytsskodderne vare slaaede ind, og Vandet strømmede ind i Kahyten. Den 4de var Skibet fuldt af Vand lige op til Dæksbjelkerne.

Den 5te et Skib isigte staaende S. V. og som om Aften vendte sig mod Vraget og kom om paa Styrbords Side. Det var Hukkerten Æolus fra Feeji Island bestemt til Sydney. Hukkerten tog de 4 øvrige Passagerer; 3 af Matroserne deserterede fra Skibet. Kl. 6 E.M. gik Æolus bort til Sydney og Capitainen (Robinson), en Mr. Humphries, 2 Matroser og 2 Drenge forbleve paa Vraget. Fra den 6te til den 8de blæste det stærkt nordfra og Skibet arbeidede frygteligt ved svære Rullinger. Alle Støtterne i Lasten vare nede, Bjelkerne fløde, Dækket var aldeles brudt op.

Den 9de Kl. 6 F.M. blev Rullingen sværere og Skibet ved sig voldsomt. Kl. 7 gik Skibsbunden paa Bagbordside bort, og Ballast, Meel, Sukker, Proviant, Pakker, Vandkasser, alt tilhobe

gik ud giennem Bunden. Vraget dreiede nu Bredſiden til Revet og lagde ſig derpaa. Kappede Stor- og Meſanmaſterne, der faldt tvers over Revet. Søen tog Baaden fra Bougſprydet og ſlog den iſtykker. Søen brød lige over Skibet og Rullingerne giennem Bunden. Folkene ſurrede ſig faſt til Luvſepterne paa Skandſen. Kl. 9 vare Rullingerne ikke ſaa voldſomme. Kl. 9, 30 Minuter Røgen af en Damper iſigte veſterefter, der ſtod hen mod Vraget, og 4 til 5 Qvartmiil fra os ſatte den en Hvalbaad ud med 8 Mand og en Officier; det var Dampſkibet Acheron. De gik ind ad Aabningen i Revet, fik Baaden over en Inderreble og kom op i Lagunen indenfor Revet indtil paa en Kabellængde nær Skibet, og der blev nu ſendt to Mand fra Vraget til dem for at bede dem om Hjælp til at faae to koſtbare Baller fra Dækket. Dette var imidlertid umuligt, og da Acheron gjorde Signal til at de ſtrax ſkulde forlade Vraget, gik de derfra ned i Baaden. Atter maatte Baaden hjælpes over Revlen, og ½ Time efter vare de ombord i Acheron. Efter 1½ Times Dampning nordefter, blev Fyren ſlukket og Skibet laae bi under For- og Agterſeil, for at være paa en god Plads for Vraget om Morgenen.

Den følgende Morgen ſattes Cours efter Revet, men kunde ikke faae det iſigte, uagtet det tidligere der forulykkede Skib Roſette Joſeph laae derpaa og maatte kunne ſees i 10 Qvartmiles Afſtand i ſaa klart Veir ſom denne Morgen. Men Dampſkibet blev ved at ſtaae ſamme Cours indtil Middag, da Høiden gav 29° 34′ S. Br. og 159° 24′ Ø. Lgd., eller 19 Qvartmiil Nord og 15 Qvartmiil Øſt for Revet, ſom viſte, at de vare blevne forſatte ved en ſtærk Strømning. Da Skibet endnu kun havde 3 Dages Kul ombord, maatte de gaae til Sydney, hvor de ankom den 13de med Reſten af Beſætningen.

Revet har tidligere været ſeet af Skibene Claudine og Marquis of Haſtings, og blev da angivet at ligge paa 30° 5′ S. Br. og 159° Øſt Lgd., at have en firſidet Figur, 3 Qvartmiil i Omkreds,

medens Østsiden af Revet strakte sig 1 Qvartmiil i N. N. O. og S. S. V.; men dets største Udstrækning er fra V. N. V. til O. S. O. — Ved gode Observationer fandtes, hvor Barkskibet Tyrian laae, 29° 56′ S. Br. og 159° 7′ Øst Lgd. Vraget Rosetta Joseph peiledes derfra i V., 6 Qvartmiles Afstand, eller paa 29° 55′ S. Br. og 159° O. Lgd. Fra Tyrians Plads peiledes Nordøstpynten af Revet O. t. S. ½ S. i en Afstand af 1½ Qv.-Miil, og fra dette Punct strækker Revet sig til S. og til V. omtrent 7 eller 8 Qvartmiil og derefter om til V. og N. mod Vraget af Rosetta Joseph i 6 eller 7 Qvartmiils Afstand, og 3 Qvartmiils Afstand fra Rosetta Joseph til Nordpynten af Revet. Fra dette Punct af Revet peiledes Tyrian i O. S. O. i en Afstand af 6 eller 7 Qvartmiil, og Omkredsen af Revet bliver saaledes omtrent 24 Qvartmiil.

Omtrent 2 Qvartmiil fra hvor Tyrian ligger i en V. N. V.-lig Retning, er en Aabning i Revet ¼ Qvartmiil bred, med dybt Vand, men som bliver smallere altsom man kommer ind.

Lagunen er stor med tilsyneladende 2 eller 3 Fod Vand ved Lavvande Springtid. Ved Lavvande Slaptid er der omtrent 3 Fod Vand paa Revet og ikke en tør Plet at see, kun svære Brændinger rundt om Revet.

I den sydvestlige Deel af Lagunen findes flere Coralbanker. Det er Høivande Ny- og Fuldmaanedage Kl. 12 og Vandet stiger høist 9 Fod.

Revet har Overflødighed af Fisk, ogsaa Haier forekomme i Mængde.

(Naut. Mag. Aug. 1852.)

Masteren ombord i Acheron meddeler i samme Tidskrift, at Dampskibet i Nærheden af Revet blev af Strømsætningen forsat i en O. N. O.-lig Retning 37 Qvartmiil i 16 Timer medens det var paa den østlige Side af det og i V. N. V.-lig Retning 12

Qvartmiil i 10 Timer paa den vestlige Side, og ytrer, at denne Strømsætning kan have foraarsaget Tyrians Forliis. Han sætter, efter gode Observationer ombord, Nordsiden af Revet under 29° 50′ S. Br. og 158° 59′ 45″ Ø. Lgd.; Østspynten under 29° 53′ 45″ S. Br. og 159° 4′ 45″ Ø. Lgd. Revet strækker sig i en O. S. O.-lig og V. N. V.-lig Retning omtrent 15 Qvartmiil og 6 til 8 Qvartmiil i N. og S.

Føreren af Jane meddeler ligeledes, at han, efter at have taget Passagererne ombord fra Vraget (see ovenfor), og gik under Seil for at holde sit Skib paa en god Plads for Vraget om Morgenen, ved Dagbrækningen hverken havde Rev eller Vrag i sigte. Efter en Højdeobservation om Middagen, befandt Skibet sig 32 Qvartmiil vestenfor Revet; prøvede i 8 Dage at faae fat paa Revet, men blev tilsidst nødt til at søge Kysten. Loddet er kun til ringe Nytte, eftersom der er dybt Vand lige ved Brændingerne hele Revet rundt.

Efterretninger for Søfarende.

Vager udfor Randers Fjord.

Den 24de dennes er udlagt en Vager udfor Randers Fjord i 3 Favne Vands Dybde, og omtrent $1\frac{1}{2}$ Kabellængde i O. t. S. $\frac{1}{2}$ S. Retning fra Indløbet af Fjorden. Vageren er rødmalet med en Kurv paa Overenden af Stangen, og har i stille Veir en Høide af 14 Fod over Vandfladen.

Aarhuus, Nørre-Jyllands og Fyens Overlods-District, den 30te Mai 1853.

Ningpo og Vink for Anduvningen.

(Af en engelsk Søofficier Swain.)

Først søges „Lookou“ eller „Ta Outse“ Havn, og saa maa man oppebie en gunstig Strøm og stadig Vind.

Skibe kommende sydfra med en rask Brise bør vælge Canalen S. for Kewon Island.

I alle disse Canaler, fornemmelig i Sarrah Gulley, Beak Head, Vernon o. fl. der ere snævre og dybe, ere Flodstrømmene og Idvandene (Chow-Chowvandet) yderst voldsomme.

Skulde Strømmen ikke være gunstig for Giennemfarten, raades til at gaae omkring ved Fisherman's Øgruppe, og saa ned vesterefter ved Volcano Gruppe.

Den bedste Ankerplads ved Lookou er yderste Vestpynt af Taping Island omtrent i N. t. V. og den yderste Nordpynt af Taoutse omtrent Ø. i 10 Favne. Man maa gaae fra Lookou saaledes, at man kan naae Takea ved den første Flodtid. Er Vinden N. V., er den bedste Giennemgang V. for Yew Island; men med en S. Ø. Vind, bør den østre Giennemgang foretrækkes, idet man holder sig paa Sydsiden af Sesostris Klippen. Dersom Vinden er skral, efterat man har passeret Pasfage Island, maa man vende itide og dreie til med Styrbords Halse, og ankre og lette efter Omstændighederne.

Vindstød, fornemmelig mellem Bakkerne paa S. O.-Siden, og den stærke Strømning ud fra Hang-Chow Bugten, imellem Øerne og over de dybe Svælg i Grunden, gjør Seiladsen i Snævringen ind i Takea overordentlig farlig og vanskelig, fornemmelig i Springtiden.

Et Skær findes tæt ved Banken paa Sydsiden efter at man har passeret Sesostris Skær, med 9 Fod Vand og 18 Fod tæt inde ved. Herfra peiler Friendly Bluff netop aabent N. for Pas Yew og yderste Nordende af Lookou Bakke øst.

(Naut. Mag. Juli 1852).

Nyt Fyr ved Algoa Bay.

Ifølge en Bekiendtgiørelse fra Gouvernementet i Capstaden, dateret den 1ste Marts 1851, er der paa Cap Receife (Algoa Bay) bleven indrettet et Fyrtaarn, hvis Fyr fra 1ste April s. A. daglig vilde brænde efter Solens Nedgang.

Fyrtaarnet ligger paa 34° 01′ 0″ S. Br.
25 40 7 Ø. Lgd. fra Greenwich.
0 28 46 Ø. Lgd. fra Observatoriet paa Cap.

Høiderne over den laveste Vandstand ere følgende:

Fundamentet	10 Fod
Karnisens Spidse . . .	80 —
Fyrets Høide	90 —

Fyrtaarnet har 2 afvexlende hvide og røde horizontale Striber.

Fyret, hvis Farve er hvid, er et fast Fyr med et stærkt Blink fra Minut til Minut og vil ved klart Veir være synligt tilsøes i 12 Qvm. Afstand i enhver Compasstreg fra S. t. V. igiennem Sønder til Ø. i en Høide af 12 Fod over Havfladen. Misviisning 30° 07′ V.

St. Croix, den største Ø, ligger under 33° 47′ 36″ S. Br.
og 25 47 0 Ø. L. Gr.

Bird Island, den østligste Ø, — 33 52 0 S. Br.
og 26 18 30 Ø. L. Gr.

Naar man nærmer sig Algoa Bay sydfra i klart Veir, vil det første Land, man faaer isigte, være Bjergene i det Indre; det meest isinefaldende kan sees i en Afstand af 50 til 60 Qv.-Miil.

Fra Cap Receife peiler Cockscomb i N. N. V. ½ V. i 37 Qv.-Miils Afstand og Bjerget med en ujevn Top S. derfor i N. 18° V. i 29 Qv.-Miils Afstand.

Fra Cap St. Frances (der undertiden tages for Cap Receife) peiler Cockscomb N. O. ½ N. i 30 Qv.-Miils Afstand.

Det næste Land, man saa faaer isigte, vil være det nærliggende Høiland med en horizontal Sandlinie. Derpaa vil Cap Receife saaes isigte lidt meer østlig, lavtliggende; Fyrtaarnet vil først vise sig, naar man er kommen 4 Qv.-Miil længer ind.

Intet Skib bør komme dette Cap nærmere end 4 Qv.-Miil V. for Receife eller Receife selv nærmere end 2 Qv.-Miil, og da kun med en strygende Vind eller i et Dampskib, eftersom Revene strække sig næsten 1½ Qv.-Miil ud fra Kysten, og fordi der sætter en stærk og farlig Strøm ind. Naar Toppen af Fyrtaarnet danner en Vinkel af 23 Minuter, vil Afstanden være 2½ Qv.-Miil, og derfor bør man ikke faae en større Vinkel; det er ei heller tilraadeligt at komme i mindre end 13 Favne udenfor Receife.

Naar man gaaer omkring Receife, eller forinden, vil man faae et hvidt Steenmærke isigte N. O. for Fyrtaarnet, som, naar Toppen af samme falder sammen med Midtlinien af Fyrtaarnet, viser paa 8 Fods Grunden (Roman Rock), i N. N. O. ½ O. i en Afstand fra Fyrtaarnet af 2¼ Qvartmiil. Naar man har faaet disse Mærker isigte, maa man med Diet følge langs Høien og nordefter, ligeoverfor Roman Rock, hvor man har to Træmærker omtrent 2 Qvartmiil N. for Fyrtaarnet, hvilke, overeet, vise hen til 8 Fods Grunden, og fra hvilken disse Mærker overeet peiles i V. t. N.

Naar Fyrtaarnet er bleven bragt i N. V. ½ V. og Lodskuddene ere fra 10 til 13 Favne, maa Coursen lægges N. Efter 2 Qvartmiils Løb, fra man har havt Receife Fyrtaarn i N. V. ½ V. og inden de 2 omtalte Træmærker ere komne overeet, maa

det hvide Steenmærke aabnes og holdes aabent Ø. for Fyrtaarnet, derved vil Skibet føres V. for Roman Rock i omtrent 7 eller 8 Favne, med Undtagelse af en eller 2 Grunde paa 6 Favne inden man kommer op til Træmærkerne. Naar Træmærkerne ere bragte overeet og atter ere aabnede et Stykke paa den anden Side, kan man styre efter Byens Ankerplads, idet man gaaer om Beaconpoint i en Afstand af $\frac{1}{4}$ Qvartmiil.

Coursen østerfor eller udenom Roman:

Efter at have bragt Fyrtaarnet i N. V. $\frac{1}{2}$ V., styres N. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. eller nordligere, hvorved Steenmærket kan komme frit V. for Fyrtaarnet; naar saa Træmærkerne ere blevne bragte overeet, eller Diamond Stang og Pynt paa Fort Frederick ere bragte overeet med Midtlinien af den isinefaldende Høi bagved samme, eller, hvis de ikke ere sigtbare, naar Beacon Point peiles i V. N. V, kan man styre efter Ankerpladsen ved Byen.

Paa Ankerpladsen findes Sandbund og god Holdegrund overalt i 7 Favne, dog findes en lille Grund i den S. S. V.-lige Deel af Bayen. Man maa ogsaa passe at have 100 til 130 Favne Svaieplads.

En rød Bøie ligger fast i 9 Favne N. Ø. efter Compasset fra Romans 8 Fods Grund, udenfor hvilken Skibe, der gaae østerfor Skæret, bør gaae. Gaaende vesterfor Skæret, maae de ikke komme Bøien paa dens V.- eller S. V.-lige Side nærmere end 1 Kabellængde, eftersom Skæret bestaaer af flere enkelte der strække sig 500 Fod i Bunden.

Vink for Indløbet i Algoa Bay:

Kommende vesterfra, bør intet Skib løbe Fyrtaarnet isigte sydenfor Ø.; og skulde det være faldet nordefter og saaledes have bragt Fyret sydefter, maa det uden Seil, inden det har nærmet sig Fyret paa 5 Qvartmiil, staae ud, indtil Fyret peiles i Ø. eller Ø. $\frac{1}{2}$ N., da det saa kan styre Ø. S. Ø., indtil Fyret peiles i N. t. V. og

derpaa O. N. O., indtil det peiles i N. V., hvorefter det kan forandre Coursen til N. N. O.

Før Fyret peiles i N. V., bør Skibet ikke komme i ringere end 12 Favne, og gaae langsomt paa Loddet.

Strømmen sætter stærkt ind mod Revet, og man maa derfor holde syd af, **naar Peilingerne skulde svigte.** Styrer man N. N. O. gaaende østenfor Roman Rock, maa Fyret ikke under nogen Omstændighed bringes Syden for S. V. ½ S. eller S. V., eller haves mindre Vand end 10 Favne, førend man **som mindst** er gaaet 3 Qvartmil, efter at have bragt Fyret i N. V., men saa kan man styre N. V.

Skulde Skibet være kommet paa mindre end 10 Favne, maa der strax holdes østerefter. I Maaneskin kan man styre efter N.-enden af en lang hvid Sandstribe iland, hvis Coursen blot er **vesten** for N. V. ½ V.

Om Natten bør intet Skib gaae vestenfor Roman Rock, eftersom Lodskuddene ere uregelmæssige og Vindstød der forekomme fra forskiellige Sider; Strømmen sætter ogsaa ind paa det faste Land.

Redwing Rock har ved de seneste foretagne Undersøgelser ikke været til at finde.

Under St. Croix Island i Algoa Bugt, omtrent 10 Qvartmil N. O. t. O. fra Ankerpladsen udfor Port Elisabeth, findes god Ankerplads for alle Vinde.

Bird Islands yderst østlig i Algoabugten, ligge udfor Woody Cape. De nærmest Land værende Farer findes fulde 5 Qvartmil fra Woody Cape og yde Øerne temmeligt Læ bagved, under V.- og S. S. O.-lige Vinde, som mindst ½ Qvartmil fra den nordligste Brænding i 13 Favne; nærmere Land er Grunden ureen. Sættes Coursen efter at gaae udenom disse Øer, maa man beregne, at Tilbagestrømmen sætter henad dem og derpaa østerefter.

Intet Skib bør gaae imellem Doddington Skær og Vestrevet. Doddington ligger omtrent 11 Qvartmil fra Woody Cape. Passerende udenom Doddington, bør Cockscomb holdes aaben vest for

Bjerget med den ujevne Top peilende omtrent N. V. og Skibet skal styre N. V. t. V. $\frac{1}{2}$ V.

Fyr paa Bird Islands.

Efter Meddelelse fra Londoner Hydrographic Office, af 30te Novbr. 1852, er et Fyrtaarn bleven opført paa den østligste af Bird Islands, udfor Woody Point. Taarnet er firkantet med sorte og hvide horizontale Striber, 45 Fod høit, og har to faste Fyr 18 Fod fra hinanden, det øverste er 70 Fod over Høivande og 10 Fod ovenover det andet.

I Retningen af Doddington vil Fyrene vise sig i en vertical Linie, det ene ovenover det andet.

Fyrtaarn paa Rottnest Island.

Et Fyrtaarn er bleven opført paa Rottnest Island med omdreiende katoptrisk Fyr, fra Solens Nedgang til dens Opgang.

Fyrtaarnet er et hvidt Steentaarn, 53 Fod høit paa Toppen af Øen, med en Laternebygning 11 Fod høi.

Omdreiningen skeer een Gang i to Minuter, og vises et Blink, af 5 Secunders Varighed hvert Minut med 55 Secunders Formørkelse. Centret af Fyret er 197 Fod over Høivande, og vil i klart Veir kunne sees i en Afstand af 7 Leagues fra en Høide af 18 Fod.

Rottnest Fyrtaarn er paa 32° 0′ 19″ S. Br. og 115° 31′ 18″ Ø. Lgd. Greenwich og staaer 3 Qvartmil N. 75° Ø. fra Vestpynten af Øen og $2\frac{3}{4}$ Qvartmil Vest fra Østpynten.

(Naut. Mag. Septbr. 1851.)

Positioner af Øen Tubuai og 6 af Pumotu Øerne eller de lave Øer (Venskabsøerne).

Efter de seneste franske Opmaalinger er Tubuai feilagtig aflagt paa Kaartene. Flagstangen paa Øens Nordpynt ligger under 23° 21′ 45″ S. Br. og 151° 53′ 44″ V. Lgd. fra Paris

(149° 35′ 23″ V. Lgd. Greenw.) Misvisningen er 9° 38′ 10″ N. O.

Ankerpladsen, ved Enden af Revet omtrent 2500 Metres (2700 Yards eller 4000 danske Alen) fra Flagstangen i ret S. ¼ O., er meget slet, da Grunden er Coral, og Skibene ere udsatte for at drive eller miste Ankerne, og intetsteds Læ; smaae Skibe kunne imidlertid bekvemt ankre nær ved Kysten. Man burde ikke forsmaae de derværende Lodser.

Pumotuøerne ligge lige i Farvandet for Skibe kommende nordfra til Tahiti og faaes ikke ifigte før man er lige paa dem. Deres Position er følgende:

Manni	Nordpynt	—	14°	19′	24″	S. Br.	Østpynt	145°	49′	45″	V. Lgd.	Greenwich *)
	Sydpynt	—	14	28	20	—	Vestpynt	146	2	57	—	—
	Løbet	—	14	28	10	—	—	146	2	4	—	—
Vahe	Nordpynt	—	24	25	20	—	Østpynt	146	10	59	—	—
	Sydpynt	—	14	33	40	—	Vestpynt	146	24	45	—	—
	Løbet	—	14	27	20	—	—	146	21	49	—	—
Rurick	Nordpynt	—	15	15	10	—	Østpynt	146	37	59	—	—
	Sydpynt	—	15	27	45	—	Vestpynt	146	53	59	—	—
	Løbet	—	15	22	20	—	—	146	39	39	—	—
Vliegen	Østpynt	—	15	18	7	—	—	147	15	1	—	—
Auura	Nordpynt	—	15	41	0	—	Østpynt	146	26	39	—	—
	Sydpynt	—	15	51	55	—	Vestpynt	146	50	24	—	—
	Løbet	—	15	41	20	—	—	146	47	39	—	—
Nian	Nordpynt	—	16	8	10	—	Østpynt	146	18	19	—	—
	Sydpynt	—	16	12	50	—	Vestpynt	146	23	39	—	—

*) Forskellen mellem Paris' og Greenwichs Længde er 2° 20′ 21″.

(Naut. Mag. Decbr. 1851.)

Klippe i det Stille Hav.

Den 28de August 1851, er af et Skib, paa Veien fra Whampoa til San Francisco, opdaget en stor Klippe under 31° 12′ N. Br. og 139° 55′ Ø. Lgd., omtrent 250 til 300 Fod høi.

(Shipping Gazette, Naut. Mag. Jan. 1852.)

Vink for Seiladsen i Sydhavet.

En Ø, 2 Miles i Omkreds, opdaget den 13de Marts 1838 paa 20° 20′ S. Br. og 137° 10′ V. Lgd.

En Øgruppe opdaget den 28de September 1837 paa 9° 29′ S. Br. og 171° 52′ V. Lgd. Øen er tæt befolket. Skibet Novelty forliste paa disse Øer.

Et Skær seet østenfor Lord Howe's Ø paa 31° 56′ S. Br. og 160° Ø. Lgd.

En Ø opdaget paa 21° 39′ S. Br. og 138° 32′ V. Lgd.

Aurora Øerne paa 52° 32′ S. Br. og 44° 18′ V. Lgd.

Skibet Rapids Rev, ifølge dets Observationer, paa 21° 40′ S. Br. 174° 40′ Ø. Lgd.; efter en anden Bestemmelse den 1ste April 1841, — paa 21° 56′ S. Br., 175° 26′ Ø. Lgd.

I Mai 1841 er der seet et Rev paa 15° 42′ S. Br. 175° 18′ Ø. Lgd., og paa samme Tid er der seet et andet Rev paa 4° 40′ S. Br. 161° 3′ Ø. Lgde.

Young Phønix Skær paa 9° 5′ S. Br. 167° 10′ Ø. Lgd.

Skibet Eucatuns Rev paa 18° 10′ S. Br. og 175° Ø. Lgd.

Et Rev seet af Skibet Mars af London paa 8° 25′ S. Br. og 165° 32′ Ø. Lgd.

En Ø seet af Capitain Cole, Skibet Avon, paa 23° 32′ S. Br. 162° 52′ Ø. Lgd.

En ubeboet Ø omgivet af et Rev 8 til 9 Miles fra Land paa 3° 30′ S. Br. 176° 2′ Ø. Lgde.

Roan Kitty's Havn er paa 6° 52′ N. Br. og 158° 24′ Ø. Lgde.

Havnen Aſcenſion er i Kortet ſlet aflagt, og mange Rev ſtrække ſig i nordøſtlig Retning, i en 40 Qvmiles Længde, ud fra Øen.

Et meget udſtrakt Rev, omtrent 40 Miles langt paa omtrent 7° 21′ N. Br. og 156° 30′ O. Lgd. Paa dette Rev forliſte Skibet Iſabella i 1811 beſtemt til Manilla.

Ravne Øerne, et godt Proviantering sſted, opdagede i 1841.

En Ø omtrent 6 Miles i Omkreds opdaget i 1841 paa 9° 16′ N. Br. og 145° 45′ Ø. Lgd.

Et Skær ſeet i S. t. V. ½ V. fra Veiltone's Øen en 18 Miles borte.

Seet et Skær, da den ſydligſte af Deliverance Øerne havdes i V. t. S., paa 10° 45′ S. Br. og 163° 12′ Ø. Lgd.

Fra Skibet Cyrus af London er der i 1843 opdaget et Rev paa 8° 43′ N. Br. og 111° 40′ Ø. Lgde., S. V. t. V. 20 Miles for London Revet og 5 Miles i Udſtrækning. Et andet Rev paa 7° 38′ N. Br. og 112° Ø. Lgd. og en Banke paa 7° 42′ N. Br. og 111° 37′ Ø. Lgd. med mindſt Vand paa 7 Favne. En Fortſættelſe af Skær fra George til Abercrombie Skærene.

Et Rev opdaget den 26de Juli 1842 paa 21° 32′ S. Br. 168° 54′ 30″ V. Lgd. af Skibet Thomas Dickenſon; det havde en Udſtrækning af 2 Skibslængder i N. Ø. og S. V. Det var en mørk Nat, blæſte en Storm og Skibet var i megen Fare.

Et Rev opdaget paa 23° 35′ S. Br., 179° 11′ V. Lgde. En Ø paa 15° 37′ S. Br. 175° 23′ V. Lgde.

(Naut. Mag. Juni 1852.)

Et Skær ved Fernando Po.

Ved Mundingen af gamle Calabar Floden er der opdaget et Skær med 2 Favne Vand paa og det ligger ret Syd for Sydenden af Tom Shots Rev omtrent 2 Miles borte. Kommer man veſterfra, maa man holde ſig paa 8, 9 eller 10 Favne Vand. Er Veiret ſaa klart at man kan ſee Østpynten, maa man faae denne i N. Ø., og da ſtyre N. t. Ø. fra gamle Calabar-Floden. Op-

maalinger ved Floderne i Bugten savnes her meget og Puller og Sandbanker komme frem og forsvinde i Løbet af 2 eller 3 Aar. Breaker Øen er nu større end tidligere og der findes mange Træer derpaa.

(Naut. Mag. Juni 1852.)

Sydkysten af Kænguruh-Øen.

(South Australian Government Gazette Marts 1851, Naut. Mag. Octbr. 1850.)

Passerende om Øst-Enden af Øen med en vestlig Cours, faaer man en 30 Fod høi Klippe isigte, i 38 Qvartmiles Afstand fra Cap Wellougbby peilende fra samme S. V. t. V. ½ V. En betydelig Revle lige i Vandets Overflade strækker sig 2 Qvartmil fra Klippen i S. O., hvilken kan sees 8 Qvartmil borte, og ligger i S. V. t. S.-lig Retning for den nærmeste Landpynt (Cap Lenois) i 7 Qvartmiles Afstand.

5 Qvartmil længere vesterefter omkring Østpynten af den store Vironne Bugt, findes en Vig, hvor man ligger ilæ mod alle Vinde med Undtagelse af S. O. Ankergrunden er god og reen og Lodskuddene ere særdeles regelmæssige fra 8 til 2 Favne. Denne Ankerplads kan være til stor Nytte for de Sørarende der overfaldes af haardt Veir paa denne isvrigt havneløse Kyststrækning. Den sikreste Plads er saa nær som muligt under den vestligste Deel af Vigen, hvor man kan lægge sig tilankers kun 1 Fjerdingvei fra Kysten paa 4 Favne. Naar man kommer ind i Vigen, maa man være opmærksom paa at undgaae de skjulte Klipper, der ligge 4 Qvartmil O. ½ S. fra Vestkap eller Kersaint Cap. Jalmindelighed bryder Vandet over dem, hvilket dog ikke er Tilfældet naar Vinden er løi. Dybt Vande rundt omkring dem.

18 Qvartmil længer V. er et Rev, tildeels synligt over Vandet, tildeels lige i Vandspeilet, peilende S. S. V. ¾ V. i 7 Qvartmiles Afstand fra Cap Bouquer, hvilket ligger i V. t. S.-lig Direction fra den vestre Pynt af ovenomtalte Vig.

6 Qvartmil længer V., strækker sig en Klipperevle 2 Qvart-

miil fra et fremspringende Cap (Du Conedic.) Den øvrige Deel af Sydkysten er reen, men uden Læ.

Positionen af den midterste af ovenomtalte Klipper er 36° 25′ S. Br. og 137° 16′ 30″ Ø. Lgd., peilende Cap Willoughby i S. V. ½ V. i en Afstand af 58 Qvartmiil og Cap Kersaint i S. ¾ Ø., i 23 Qvartmiles Afstand.

Da Strømmen med en stor Styrke sætter ind i en øst- og vestlig Retning, bør man i paakommende Tilfælde sørge for at have rum Sø sydefter.

Brændinger er ikke observeret 45 Qvartmiil S. for Cap Bedout ligesaalidt som svære Brændinger 7 Qvartmiil S. for Neptune Island paa Vestkysten af Kænguruh Island, hvilket har været angivet af Skibsførere.

For Tilbagetouren til Port Adelaide raades til at holde sig 2 Qvartmiil fra Kysten ved at gaae om Cap Willoughby paa Grund af Strømningerne, der vel ere istand til, selv med loi Kuling at sætte Skibet paa en Klippereble, der springer 2 Qvartmile frem i sydostlig Retning fra den østligste Pynt af Antichamber Bay, og som Anmelderen i Sout Australian Government Gazette (Th. Lipson, Naval officer, Harbour master, Port Adelaide) har givet Navnet St. Albans Cap.

Positionen af en tidligere omtalt Sandbanke i Backstairs-Passage angives at være Cap Willougby peilende i S. t. V. fra Bankens Østende, Cap Jarvis i N. V. t. N. og southern Page i Ø. t. S. ½ S., ¼ Qvartmiil bred og ¾ Qvartmiil lang i N. V.- og S. Ø.-lig Retning, med fra 3 til 8 Favne Vand under Lavvande, og 14 Favne rundt omkring.

Der ytres, at Sandbanken efterhaanden vil vore paa Grund af de voldsomme Modstrømninger og at den desaarsag stedse vil blive farligere og farligere for Seiladsen.

Fyr paa Kænguruhoen.

Det engelske Admiralitets Hydrographic Office bekiendtgiør under 15de Juli 1852, at den 10de Januar s. A. et omdreiende Fyr er bleven etableret paa Cap Willougby, paa Østpynten af Kænguruhøen under 35° 49′ 20″ S. Br. og 138° 12′ 30″ Ø. L. Grw. (Cfr. d. Tdskr. 7de Bind Pag. 446.)

Fyret vises med Mellemrum af 1½ Minut og vil kunne sees fra et almindeligt Skibsdæk i 24 Qvartmiils Afstand, idet det er anbragt i en Høide af 241 Fod over Vandspeilet. Synligt hele Synskredsen over fra N. Ø. t. Ø. ½ Ø. til S. t. Ø. ½ Ø.

Om Maaden, hvorpaa meteorologiske Jagttagelser bør anstilles og schematiseres paa Vagtskibsstationerne og Fyrstationerne, saavel flydende som faste.

(Af Commandeur **P. W. Tegner.**)

Indhold.

a) Schema for meteorologiske Jagttagelser saavel paa en flydende som paa en fast Station.
b) Schema for meteorologiske Jagttagelser saavel paa en flydende som paa en fast Station, naar det stormer.
c) Instructioner for den meteorologiske Dagbogs Førelse.
d) Instructioner for de meteorologiske Instrumenters Placering og Brug.
e) Tegntabel for Kulingen, Søen, Dynningen, Luften, Skyerne, Skytrækket, atmosphæriske Phænomener, kosmiske Phænomer, telluriske Phænomener og Compasstregerne.
f) Tabel over Solens Culminations Middelklokkeslet.

a) Meteorologiske Jagttagelser i Maaned 185 paa Stationen

Datum.	Middel-Klokkeslet.	Luftens Tilstand.							Vandets Tilstand.						
		Vind.	Kuling.	Luft.	B. t. l.	T. o	f. T. o	Regn. t. l.	Strøm, hen	Fart. Ovm.	Sø, fra	Sværhed.	Høide. F. t.	° Varme.
1.	M. R.													
	M. D.													
2.	M. R.													
	M. D.													
3.	M. R.													
	M. D.													
4.	M. R.													
	M. D.													
5.	M. R.													
	M. D.													
6.	M. R.													
	M. D.													
7.	M. R.													
	M. D.													
8.	M. R.													
	M. D.													
9.	M. R.													
	M. D.													
10.	M. R.													
	M. D.													
11.	M. R.													
	M. D.													
12.	M. R.													
	M. D.													
13.	M. R.													
	M. D.													
14.	M. R.													
	M. D.													
15.	M. R.													
	M. D.													
16.	M. R.													
	M. D.													
17.	M. R.													
	M. D.													
18.	M. R.													
	M. D.													
o.s.v.														

Middel-Klokkeslet.	Luftens Tilstand.							Vandets Tilstand.						
	Vind.	Kuling.	Luft.	B. t. l.	T. o	f. T. o	Regn. t. l.	Strøm, hen	Fart. Ovm.	Sø, fra	Sværhed.	Høide. F. t.	° Varme.
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													
F. 4													
E. 4													

Middel-Klokkeslet.	Luftens Tilstand.							Vandets Tilstand.							Uhrets Stand.	Begivenheder og Phænomener.
	Vind.	Kuling.	Luft.	B. t. l.	T. o	f. T. o	Regn. t. l.	Strøm, hen	Fart. Ovm.	Sø, fra	Sværhed.	Høide. F. t.	° Varme.	m. s.		
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																
F. 8																
E. 8																

b) Meteorologiske Jagttagelser i Storm paa Stationen:

Aar, Maaned, Datum.	Middel-Klokkeslet. T. M.	Luftens Tilstand. Vind.	Kuling.	Luft.	B. t. l.	T. o	f. T. o	Regn. t. l.	Vandets Tilstand. Strøm, hen	Fart. Qvm.	Sø, fra	Stærhed.	Høide. F. t.	o Varme.	Begivenheder og Phænomener.

c. Instructioner for den meteorologiske Dagbogs Førelse

Paa de anviste Steder i Schematet nedskrives:

a. **Aarstallet, Maaneden, Datum** og **Stationen.**

b. **Vinden**, fra den Kant Luftstrømmen kommer, og som iagt tages paa Vindrosen, efter Tegntabellens Anviisning.

c. **Kulingen**, som bestemmes efter de Naaseil, et Skib ved Vin den skjønnes at kunne føre, efter Tegntabellens Anviisning.

d. **Luften**, efter Tegntabellens Anviisning.

e. **Barometerstanden** i Værelset eller Kahyten, i Tommer o Linier.

f. **Thermometerstanden** i Værelset eller Kahyten, i Grade over eller under Nulstregen, — med ÷ ovenfor, naar Grade tallet er under denne.

Bestemmes Luftens Tryk og Varme ved et **Sympie zometer**, da iagttages først Luftens Varmegrad paa Sympie zometerets Thermometer; dernæst bevæges Maalestokken ve Hjælp af Fiinskruen, indtil Viseren staaer paa samme Punc paa Scalen som den iagttagne Varmegrad, og derpaa afløse paa Maalestokken Olie-Colonnens Høide, som nedskrives i Ru briken **B** med **S** foran; Thermometerstanden nedskrives i Ru briken **T**.

g. **Thermometerstanden** i den frie **Luft**, i Grader og Halv grader over eller under Nulstregen, i Rubriken f. T., me ÷ over, naar Gradetallet er under Nulstregen.

h. **Regnmængden**, i Tommer og Linier.

Haves et **Hygrometer**, iagttages ogsaa Luftens Fugtig hedsgrad, som nedskrives i Regnrubriken med **H** foran.

i. **Strømmen** ved Vandfladen, mod den Kant, Vandstrømme gaaer eller sætter hen, paa nærmeste Halvstreg.

Haves paa en flydende Station en **Strømretninge maaler**, iagttages ogsaa i forskiellige Dybder Strømmen Retning, som nedskrives i Rubriken, med Dybden foran.

k. **Strømmens Fart** i Timen, i Qvartsømil og Tiendedele af denne.

Haves paa en flydende Station en **Strømmaaler**, iagttages ogsaa i forskiellige Dybder Strømmens Hastighed, som nedskrives i Strømfart-Rubriken, med Dybden foran.

l. **Søen** (Søgangen — Bølgerne), fra den Kant den kommer, paa nærmeste Streg, efter Tegntabellens Anviisning.

m. **Søens Sværhed**, efter Skiønnende og Tegntabellens Anviisning.

n. **Dynningen**, fra den Kant den kommer, paa nærmeste Streg, og dens Sværhed efter Skiønnende, nedskrives i Begivenhedernes Rubrik, efter Tegntabellens Anviisning.

o. **Vandets Høide** over Havbunden, i Fod og Tommer.

Paa en fast Station maales Høiden med en **Vandhøidemaaler**; paa en flydende Station med **Lod og Line.**

p. **Vandets Varmegrad** i Vandfladen, i Grader.

Haves paa en flydende Station et **Index-Thermometer**, iagttages ogsaa i forskiellige Dybder Vandets Varmegrad, som nedskrives i Vandets Varmegrads Rubrik, med Dybden foroven.

q. **Stueuhrets (Penduluhrets) Stand**, i Minuter og Secunder mod Stationens Middelklokkeslet, findes ved **Sandmiddagsviseren** saaledes: naar Lodlinens Skygge falder sammen med Middagslinien, er det Sandmiddag, hvis tilsvarende Middelklokkeslet findes i enhver dansk Almanak eller i Tabellen over Solens Culminations-Middelklokkeslet. Det, som Stueuhret viser mere eller mindre end dette Middelklokkeslet, er dets Stand eller Viisning for fast eller for langsomt, som betegnes med f. f. eller f. l.

Paa en flydende Station bestemmes **Uhrets Stand** mod Stationens Middelklokkeslet ved **Klokkeslets Observation.**

Hver Søndagmiddag stilles saavel Stueuhret som Uhret nøiagtigt efter Stationens Middelklokkeslet.

r. I **Begivenhedernes og Phænomenernes Rubrik** ned-

skrives: Atmosphærisk- og terrestrisk Fugtigheds Phænomener; atmosphæriske, akustiske og electromagnetiske Phænomener; atmosphærisk-optiske, kosmiske, telluriske og andre Phænomener; Skyerne, Skytrækket, Bygerne, Dynningen m. m., samt Klokkeslettet, Phænomenet indtræffer paa og dets Varighed, efter Tegntabellens Anviisning.

Endvidere: Trækfugles og Trækfiskes Ankomst og Bortgang; Træernes Lovspring og Lovfald; Søens Tilfrysning og Varigheden af denne Tilstand; Isens Tykkelse, Driviis m. m.

Jagttagelserne anstilles paa de i Schematet anførte Middelklokkeslet, nemlig: Midnat Kl. 12, Formiddag Kl. 4, Formiddag Kl. 8, Middag Kl. 12, Eftermiddag Kl. 4 og Eftermiddag Kl. 8.

Naar det **stormer**, men isærdeleshed i **Orkan**, i hvilken Vinden skager i korte Tidsforløb, udfyldes tillige **Schematet** for **Jagttagelser i Storm**, hvilke anstilles idetmindste hver halv Time, saa længe Orkanen eller Uveiret varer. Jo voldsommere Orkanen eller Uveiret er, jo oftere maae Jagttagelserne anstilles isærdeleshed over Barometerstanden, Vinden og Kulingen.

Da den meteorologiske Dagbog skal tjene til **Videnskabernes Fremme**, men tillige være en **Protokol**, af hvilken man kan, isærdeleshed i tvivlsomme Tilfælde, hente Oplysninger: saa maa den føres samvittighedsfuld, nøiagtig og fuldstændigt.

Med Instrumenterne omgaaes forsigtigt.

Den meteorologiske Dagbog tilstilles Marineministeriet ved hvert Aars Slutning.

Fyr- og Vager-Inspecteuren vil, naar han inspicerer Fyrstationerne, giennemsee og paategne den meteorologiske Dagbog, og saafremt han finder Urigtigheder, tilrettevise Vedkommende.

---

d. **En fast Station skal have:**

1 meteorologisk Dagbog; 25 Schemater til Storm-Jagttagelser; 1 Vindviser med Vindrose; 1 Barometer med Thermometer; 1 Frilufts-Thermometer; 1 Regnmaaler; 1 Vandhøidemaaler; 1 Vand-Thermometer; 1 Sandmiddagsviser; 1 Compas og 1 Stue- eller Penduluhr.

Vindviseren anbringes ovenpaa Bygningen saaledes, at den er fri for Kastevinde og at Luftstrømmens Retning kan ved en Viser og en Vindrose iagttages indeni Bygningen. I Mangel af en Vindviser og Vindrose benyttes en almindelig Fløi, paa hvis Stang er, nedenunder Fløien, anbragt et retvinklet fiint Jernkors, som stilles saaledes, at det viser i Compassets 4 Hovedstreger N., S., Ø. og V.

Frilufts-Thermometret anbringes udenpaa Bygningens Nordside i den frie Luft, 10 til 12 Tommer fra Muren, saaledes, at det ikke kan træffes af Solstraalerne, eiheller maa der i Nærheden være nogen hvid Væg, som kunde kaste Varmestraalerne tilbage paa Thermometret. Naar Thermometret er bleven vaadt, maa Man, omtrent 5 Minuter førend Man vil aflæse det, omhyggeligt aftørre Kuglen, da de vedhængende Vanddraaber ved deres Fordampning ellers vilde formindske Qvikfølvets Varmegrad.

Regnmaaleren, hvis Grundflade skal være 1 Qvadratfod, anbringes saa fritstaaende som muligt i den frie Luft, og tømmes, saasnart Regnen er ophørt og Vandhøiden iagttaget paa Mensurglasset.

Vandhøidemaaleren, der bestaaer af et lodretstaaende Trærør af 5 til 6 Tommers Diameter med 3 eller 4 smaa Huller i Nederenden, hvilke ved Propper kunne lukkes, naar Søen er oprørt, og en i Fod og Tommer inddeelt Stok, som er sat fast i Halsen af en cylindrisk Blikflaske, der indeni Røret kan stige og synke, eftersom Vandet stiger og synker, fæstes til en Pæl, som neddrives i Havbunden nær ved Strandbredden, saavidt muligt paa

et beskyttet Sted, saaledes, at den med laveste Vand ikke bliver tør. I Mangel af Vandhøidemaaler, neddrives lodret i Havbunden, nær ved Strandbredden og paa det meest beskyttede Sted, en Pæl, paa hvilken fæstes en i Fod og Tommer inddeelt Maalestok saaledes, at den med laveste Vand ikke bliver tør.

Vand-Thermometret ophænges paa Nordsiden af Vandhøidemaaleren saaledes, at det er 10 til 12 Tommer fra Pælen og 6 Tommer under Vandfladen. 5 Minuter efter Ophængningen iagttages Varmegraden; Thermomtret aftørres og henlægges i Giemmestedet.

Sandmiddagsviseren, der bestaaer af en cylindrisk Arm med Hul igiennem i den ene Ende og Skruegang paa den anden Ende, 1 Lodline eller fiin Silketraad, 1 Lod og 2 fine Stifter, alt af Messing, anbringes indvendigt paa en af Bygningens Vindueposter mod Syd. Middagslinien drages paa Overfladen af det underste Stykke af Vindueskarmen igiennem det Punkt, som Loddets Spids marquerer, og i hvert af Middagsliniens Endepuncter sættes en af Stifterne. Loddet selv maa aldrig berøre Overfladen, men være 1 til 2 Linier fra denne, saaledes, at Silketraaden altid kan være stram.

En flydende Station skal have:

1 meteorologisk Dagbog; 25 Schemata til Storm-Iagttagelser; 1 Sympiezometer med Thermometer; 1 Frilufts-Thermometer; 1 Regnmaaler; 1 Inder-Thermometer med Hylster; foruden Flaien, Compasset, Sextanten, Lommeuhret, Loggen, Loddet og Lodlinen, som haves ombord.

Sympiezometret ophænges i Kahyten paa et lyst Sted, hvor det ikke er udsat for Beskadigelse.

Frilufts-Thermometret ophænges ovenfor Dækket mod Nord og saaledes, at det ikke kan træffes af Solstraalerne og ikke for nær nogen fast hvid Gienstand. Er Thermometret fugtigt,

naa Fugtigheden aftørres 5 Minuter førend man vil aflæse Varme-
graden.

Regnmaaleren anbringes ovenfor Dækket, saa fritstaaende
som muligt; tømmes, saasnart Regnen er ophørt og Vandhøiden
iagttaget paa Mensurglasset.

Vand-Thermometret nedfires paa Nordsiden af Skibet
saaledes, at det er 10 til 12 Tommer fra dette og 6 Tommer
under Vandfladen. 5 Minuter efter, ophales Thermometret; Varme-
graden iagttages; Thermometret aftørres og henlægges i Gjemme-
stedet. Man kan ogsaa ophale en Pos Vand og ved Thermome-
tret undersøge dets Varmegrad.

Inder-Thermometrets Inderer bringes, ved en lille Mag-
net, til at berøre Qvikfølvcolonnen; dernæst sættes Thermometret
i Hylsteret og Apparatet nedfires til den Dybde, man vil iagttage
Vandets Varmegrad. 5 Minuter efter Nedfiringen ophales Ap-
paratet; Varmegraden iagttages; Apparatet aftørres og henlægges
i Opbevaringsstedet.

Haves en **Strømretningsmaaler**, gjøres først Magnetnaa-
len fri; dernæst nedfires Apparatet til den Dybde, hvorpaa man vil
iagttage Strømmens Retning. 5 Minuter efter Nedfiringen spær-
res Magnetnaalen; Apparatet ophales, og Vinklen, som Magnet-
naalen danner med Axen og som angiver Strømmens Retning,
iagttages. Apparatet aftørres dernæst og henlægges i Opbevarings-
stedet.

Fyrvæsens-Ingenieuren skal bestemme, hvor Instrumenterne
skulle placeres og selv være tilstede ved deres Anbringelse og selv
instruere Jagttagerne, saavel med Hensyn til Jagttagelserne som til
Nedskrivningen i den meteorologiske Dagbog.

e) Tabel

over Tegn for Kulingen, Søen, Dynningen, Luften, Skyerne, Skytrækket, Phænomenerne og Compasstregerne.

Tegn for Kulingen.

0	Stille	eller	Stille.
1	Laring	—	Luftning.
2	Laber Bramseils Kuling	—	Brise.
3	Bramseils Kuling	—	Frisk Brise.
4	Mersseils Kuling	—	Stiv Brise.
5	Rebet Mersseils Kuling	eller	Kuling.
6	Torebet Mersseils Kuling	—	Frisk Kuling.
7	Trerebet Mersseils Kuling	—	Stiv Kuling.
8	Klosrebet Mersseils Kuling	—	Svær Kuling.
9	Underseils Kuling	eller	Storm.
10	Rebet Underseils Kuling	—	Svær Storm.
11	Biligger	—	Meget svær Storm.
12	Orkan	—	Orkan.

Tegn for Søens Sværhed.

0	Vandspeil	som med Stille.
1	Kruset	som med Luftning.
2	Smult	som med Brise.
3	Smaabølget	som med frisk Brise.
4	Bølget	som med stiv Brise.
5	Sø	som med Kuling.
6	Frisk Sø	som med frisk Kuling.
7	Stiv Sø	som med stiv Kuling.
8	Svær Sø	som med svær Kuling.

9	Hav	som med Storm.
10	Svært Hav	som med svær Storm.
11	Meget svært Hav	som med meget svær Storm.
12	Oprørt Hav	som med Orkan.

Dynningens Sværhed betegnes med 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, efter bedste Skjønnende.

Tegn saavel for Søens som for Dynningens Sætning.

Søen (Dynningen) { sætter / kommer } fra Nord, Syd, Øst, Vest, Nord Vest, o. s. v. Søen (Dynningen) fra N., S., Ø., V., N. V. o. s. v.

Tegn for Luften.

k.	Klar Luft	— naar der paa den blaae Himmel, enten ingen Skyer ere eller kun enkelte fine Skyer.
b.	Blandet Luft	— naar der paa Himlen ere enkelte Skyer, som ikke berøre hinanden.
s.	Skyet Luft	— naar der paa Himlen ere enkelte Skyer, som nærme sig saameget, at de berøre hinanden paa flere Steder, dog uden at danne et sammenhængende Skydække.
o.	Overtrukken Luft	— naar Skyerne danne et sammenhængende Skydække, dog saaledes, at deres Omrids endnu tydeligt kan skjelnes.
m.	Mørk eller tyk Luft	— naar Skymasserne danne et saadant sammenhængende Skydække, at deres Omrids ikke kan sees, eller, naar Skyerne danne et jevnt Dække over hele Himlen.

d.	Disig Luft	eller	naar Skydækket er et meget tyndt eller næsten gjennemsigtigt Dunsslag, som staaer lavt eller berører Jordfladen.
t.	Taaget Luft	—	naar Skydækket er et tættere og følgeligen mindre gjennemsigtigt Dunstlag som staaer lavt eller berører Jordfladen.
tr.	Trivende Luft	—	naar Luften er meget tyk med store, mørke, undertiden nedhængende Skyer og forøvrigt trykkende.

Tegn for Skyerne og for Skytrækket.

F.	Fjæderskyer (Cirrus).
K.	Klodeskyer (Cumulus).
L.	Lagskyer (Stratus).
F.K.	Fjæder Klodeskyer (Cirrocumulus).
F.L.	Fjæder Lagskyer (Cirrostratus).
K L.	Den sammenhobede Lagsky (Cumulostratus).
R.	Regnskyen (Cirrocumulostratus o: Nimbus).

Skyerne drive eller trække fra Nord, Syd, Øst, Vest, Nord-Øst, o. s. v. Skytr. fra N., S., Ø., V., N.Ø., o. s. v.

Tegn for Phænomenerne.

Atmosphæriske og terrestriske Fugtigheds Phænomener.

D.	Dug.	S. f.	Sneefog.
Il.	Ilinger.	H.	Hagl.
R.	Regn.	R. f.	Riimfrost.
f. R.	Fiin Regn.	I. s.	Isslag.
v. R.	Vedholdende Regn.	F.	Frost.
S.	Snee.	I.	Is.

Atmosphærisk-electromagnetiske Phænomener.

T.	Torden (akustisk).	S. p.	Skypompe.
L.	Lynild.	V. h.	Vandhose.
K.	Kornmod.	L. s.	Luftsyn.
N.	Nordlys.		

Kosmiske Phænomener.

I. k. Ildkugle. | S. s. Stjerneskud. | M. Meteorsteen.

Atmosphærisk-optiske Phænomener.

⌒	Regnbue.	☌	Bisol.
c	Hov.	F. M.	Fata Morgana.

Telluriske Phænomener.

J. s.	Jordskjælv.	V. f.	Vand- eller Stormflod.
V.	Vulkan.	O.	Oversvømmelse.
J. st.	Jordstød.		

Een eller to Prikker (. eller ..) under Tallet eller Bogstavet betegner en stærkere (større) eller den stærkeste (største Grad).

Tegn for Compasstregerne.

N.	Nord.
N. ½ O.	Nord ½ Ost.
N. t. O.	Nord til Ost.
N. t. O. ½ O.	Nord til Ost ½ Ost.
N. N. O.	Nord Nord Ost.
N. N. O. ½ O.	Nord Nord Ost ½ Ost.
N. O. t. N.	Nord Ost til Nord.
N. O. ½ N.	Nord Ost ½ Nord.
N. O.	Nord Ost.
N. O. ½ O.	Nord Ost ½ Ost.
N. O. t. O.	Nord Ost til Ost.
O. N. O. ½ N.	Ost Nord Ost ½ Ost.
O. N. O.	Ost Nord Ost.
O. t. N. ½ N.	Ost til Nord ½ Nord.
O. t. N.	Ost til Nord.
O. ½ N.	Ost ½ Nord.
O.	Ost.

N.	Nord.
N. ½ V.	Nord ½ Vest.
N. t. V.	Nord til Vest.
N. t. V. ½ V.	Nord til Vest ½ Vest.
N. N. V.	Nord Nord Vest.
N. N. V. ½ V.	Nord Nord Vest ½ Vest.
N. V. t. N.	Nord Vest til Nord.
N. V. ½ N.	Nord Vest ½ Nord.
N. V.	Nord Vest.
N. V. ½ V.	Nord Vest ½ Vest.
N. V. t. V.	Nord Vest til Vest.
V. N. V. ½ N.	Vest Nord Vest ½ Nord.
V. N. V.	Vest Nord Vest.
V. t. N. ½ N.	Vest til Nord ½ Nord.
V. t. N.	Vest til Nord.
V. ½ N.	Vest ½ Nord.
V.	Vest.

S.	Syd.
S. ½ O.	Syd ½ Ost.
S. t. O.	Syd til Ost.
S. t. O. ½ O.	Syd til O. ½ Ost.
S. S. O.	Syd Syd Ost.
S. S. O. ½ O.	Syd Syd Ost ½ Ost.
S. O. t. S.	Syd Ost til Syd.
S. O. ½ S.	Syd Ost ½ Syd.
S. O.	Syd Ost.
S. O. ½ O.	Syd Ost ½ Ost.
S. O. t. O.	Syd Ost til Ost.
O. S. O. ½ S.	Ost Syd Ost ½ Syd.
O. S. O.	Ost Syd Ost.
O. t. S. ½ S.	Ost til Syd ½ Syd.
O. t. S.	Ost til Syd.
O. ½ S.	Ost ½ Syd.
O.	Ost.

Tabel over Solens Culminations Middelklokkeslet for 4 Aar (fortsat).

Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.	Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.	Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.
	April.					Mai.					Juni.			
Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.	Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.	Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.
1	12. 3,9	12. 4,0	12. 4,0	12. 4,1	1	11. 56,9	11. 57,0	11. 57,0	11. 57,0	1	11. 57,5	11. 57,5	11. 57,4	11. 57,4
2	12. 3,6	12. 3,6	12. 3,7	12. 3,8	2	11. 56,8	11. 56,8	11. 56,8	11. 56,9	2	11. 57,7	11. 57,6	11. 57,6	11. 57,6
3	12. 3,3	12. 3,3	12. 3,4	12. 3,5	3	11. 56,7	11. 56,7	11. 56,7	11. 56,8	3	11. 57,8	11. 57,8	11. 57,7	11. 57,7
4	12. 3,0	12. 3,0	12. 3,1	12. 3,2	4	11. 56,6	11. 56,6	11. 56,6	11. 56,7	4	11. 58,0	11. 58,0	11. 57,9	11. 57,9
5	12. 2,7	12. 2,8	12. 2,8	12. 2,9	5	11. 56,5	11. 56,5	11. 56,5	11. 56,6	5	11. 58,2	11. 58,1	11. 58,1	11. 58,1
6	12. 2,4	12. 2,5	12. 2,5	12. 2,6	6	11. 56,4	11. 56,4	11. 56,4	11. 56,5	6	11. 58,3	11. 58,3	11. 58,2	11. 58,2
7	12. 2,1	12. 2,2	12. 2,2	12. 2,3	7	11. 56,4	11. 56,4	11. 56,4	11. 56,4	7	11. 58,5	11. 58,5	11. 58,4	11. 58,4
8	12. 1,8	12. 1,9	12. 1,9	12. 2,0	8	11. 56,3	11. 56,3	11. 56,3	11. 56,3	8	11. 58,7	11. 58,7	11. 58,6	11. 58,6
9	12. 1,5	12. 1,6	12. 1,7	12. 1,7	9	11. 56,2	11. 56,2	11. 56,2	11. 56,2	9	11. 58,9	11. 58,9	11. 58,8	11. 58,8
10	12. 1,3	12. 1,3	12. 1,4	12. 1,5	10	11. 56,2	11. 56,2	11. 56,2	11. 56,2	10	11. 59,1	11. 59,0	11. 59,0	11. 59,0
11	12. 1,0	12. 1,0	12. 1,1	12. 1,2	11	11. 56,2	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,2	11	11. 59,3	11. 59,2	11. 59,2	11. 59,2
12	12. 0,7	12. 0,8	12. 0,8	12. 0,9	12	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,2	12	11. 59,5	11. 59,4	11. 59,4	11. 59,4
13	12. 0,5	12. 0,5	12. 0,6	12. 0,7	13	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	13	11. 59,7	11. 59,7	11. 59,6	11. 59,6
14	12. 0,2	12. 0,3	12. 0,3	12. 0,4	14	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	14	11. 59,9	11. 59,9	11. 59,8	11. 59,8
15	12. 0,0	12. 0,0	12. 0,1	12. 0,1	15	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	15	12. 0,1	12. 0,1	12. 0,0	12. 0,0
16	11. 59,7	11. 59,8	11. 59,8	11. 59,9	16	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	16	12. 0,3	12. 0,3	12. 0,2	12. 0,2
17	11. 59,5	11. 59,5	11. 59,6	11. 59,6	17	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	11. 56,1	16	12. 0,6	12. 0,5	12. 0,5	12. 0,4
18	11. 59,3	11. 59,3	11. 59,3	11. 59,4	18	11. 56,2	11. 56,2	11. 56,1	11. 56,2	18	12. 0,8	12. 0,7	12. 0,7	12. 0,6
19	11. 59,0	11. 59,1	11. 59,1	11. 59,2	19	11. 56,2	11. 56,2	11. 56,2	11. 56,2	19	12. 1,0	12. 0,9	12. 0,9	12. 0,8
20	11. 58,8	11. 58,8	11. 58,9	11. 59,0	20	11. 56,3	11. 56,2	11. 56,2	11. 56,2	20	12. 1,2	12. 1,2	12. 1,1	12. 1,1
21	11. 58,6	11. 58,6	11. 58,7	11. 58,7	21	11. 56,3	11. 56,3	11. 56,3	11. 56,3	21	12. 1,4	12. 1,3	12. 1,3	12. 1,2
22	11. 58,4	11. 58,4	11. 58,5	11. 58,5	22	11. 56,4	11. 56,3	11. 56,3	11. 56,3	22	12. 1,6	12. 1,6	12. 1,5	12. 1,5
23	11. 58,2	11. 58,2	11. 58,3	11. 58,3	23	11. 56,5	11. 56,4	11. 56,4	11. 56,4	23	12. 1,9	12. 1,8	12. 1,7	12. 1,7
22	11. 58,0	11. 58,1	11. 58,1	11. 58,1	24	11. 56,6	11. 56,5	11. 55,5	11. 56,5	24	12. 2,1	12. 2,0	12. 2,0	12. 1,9
25	11. 57,8	11. 57,9	11. 58,9	11. 58,0	25	11. 56,6	11. 56,6	11. 56,6	11. 56,6	25	12. 2,3	12. 2,2	12. 2,2	12. 2,1
26	11. 57,7	11. 57,7	11. 57,7	11. 57,7	26	11. 56,7	11. 56,7	11. 56,7	11. 56,7	26	12. 2,5	12. 2,4	12. 2,4	12. 2,3
27	11. 57,5	11. 57,5	11. 57,6	11. 57,6	27	11. 56,9	11. 56,8	11. 56,8	11. 56,8	27	12. 2,7	12. 2,7	12. 2,7	12. 2,6
28	11. 58,3	21. 57,4	11. 57,4	11. 57,4	28	11. 57,0	11. 56,9	11. 56,9	11. 56,9	28	12. 2,9	12. 2,9	12. 2,8	12. 2,8
29	11. 57,2	11. 57,2	11. 57,2	11. 57,3	29	11. 57,1	11. 57,1	11. 57,0	11. 57,0	29	12. 3,1	12. 3,1	12. 3,0	12. 3,0
30	11. 57,1	11. 57,1	11. 57,1	11. 57,2	30	11. 57,2	11. 57,2	11. 57,1	11. 57,1	30	12. 3,3	12. 3,3	12. 3,2	12. 3,2
					31	11. 57,4	11. 57,3	11. 57,3	11. 57,3					

f) Tabel over Solens Culminations Middelklokkeslet for 4 Aar.

Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.	Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.	Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.
	Januar.					Februar.					Marts.			
Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.	Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.	Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.
1	12. 3,6	12. 4,0	12. 3,8	12. 3,7	1	12. 13,8	12. 13,9	12. 13,9	12. 13,9	1	12. 12,5	12. 12,6	12. 12,6	12. 12,7
2	12. 4,1	12. 4,4	12. 4,3	12. 4,2	2	12. 14,0	12. 14,1	12. 14,0	12. 14,0	2	12. 12,3	12. 12,4	12. 12,4	12. 12,5
3	12. 4,5	12. 4,9	12. 4,8	12. 4,7	3	12. 14,1	12. 14,2	12. 14,1	12. 14,1	3	12. 12,1	12. 12,2	12. 12,2	12. 12,3
4	12. 5,0	12. 5,3	12. 5,2	12. 5,1	4	12. 14,2	12. 14,3	12. 14,2	12. 14,2	4	12. 11,9	12. 12,0	12. 12,0	12. 12,1
5	12. 5,5	12. 5,8	12. 5,7	12. 5,6	5	12. 14,3	12. 14,3	12. 14,3	12. 14,3	5	12. 11,7	12. 11,7	12. 11,8	12. 11,8
6	12. 5,9	12. 6,2	12. 6,1	12. 6,0	6	12. 14,4	12. 14,4	12. 14,4	12. 14,4	6	12. 11,4	12. 11,5	12. 11,5	12. 11,6
7	12. 6,3	12. 6,7	12. 6,6	12. 6,5	7	12. 14,4	12. 14,5	12. 14,4	12. 14,4	7	12. 11,2	12. 11,2	12. 11,3	12. 11,4
8	12. 6,8	12. 7,1	12. 7,0	12. 6,9	8	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	8	12. 10,9	12. 11,0	12. 11,0	12. 11,1
9	12. 7,2	12. 7,5	12. 7,4	12. 7,3	9	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	9	12. 10,7	12. 10,7	12. 10,8	12. 10,9
10	12. 7,6	12. 7,9	12. 7,8	12. 7,7	10	12. 14,6	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	10	12. 10,4	12. 10,5	12. 10,5	12. 10,6
11	12. 8,0	12. 8,3	12. 8,2	12. 8,1	11	12. 14,6	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	11	12. 10,2	12. 10,2	12. 10,3	12. 10,3
12	12. 8,4	12. 8,7	12. 8,6	12. 8,5	12	12. 14,6	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	12	12. 9,9	12. 9,9	12. 10,0	12. 10,1
13	12. 8,8	12. 9,1	12. 9,0	12. 8,9	13	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	13	12. 9,6	12. 9,7	12. 9,7	12. 9,8
14	12. 9,2	12. 9,4	12. 9,4	12. 9,3	14	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	12. 14,5	14	12. 9,3	12. 9,4	12. 9,4	12. 9,5
15	12. 9,5	12. 9,8	12. 9,7	12. 9,6	15	12. 14,5	12. 14,4	12. 14,4	12. 14,5	15	12. 9,0	12. 9,1	12. 9,2	12. 9,2
16	12. 9,9	12. 10,1	12. 10,1	12. 10,0	16	12. 14,4	12. 14,4	12. 14,4	12. 14,4	16	12. 8,8	12. 8,8	12. 8,9	12. 9,0
17	12. 10,2	12. 10,5	12. 10,4	12. 10,3	17	12. 14,4	12. 14,3	12. 14,3	12. 14,3	17	12. 8,5	12. 8,5	12. 8,6	12. 8,7
18	12. 10,6	12. 10,8	12. 10,7	12. 10,6	18	12. 14,3	12. 14,2	12. 14,2	12. 14,2	18	12. 8,2	12. 8,2	12. 8,3	12. 8,4
19	12. 10,9	12. 11,1	12. 11,0	12. 10,9	19	12. 14,2	12. 14,1	12. 14,2	12. 14,2	19	12. 7,9	12. 7,9	12. 8,0	12. 8,1
20	12. 11,2	12. 11,4	12. 11,3	12. 11,3	20	12. 14,1	12. 14,0	12. 14,1	12. 14,1	20	12. 7,6	12. 7,6	12. 7,7	12. 7,8
21	12. 11,5	12. 11,7	12. 11,6	12. 11,5	21	12. 14,0	12. 13,9	12. 13,9	12. 13,9	21	12. 7,3	12. 7,3	12. 7,4	12. 7,5
22	12. 11,8	12. 12,0	12. 11,9	12. 11,8	22	12. 13,9	12. 13,8	12. 13,8	12. 13,8	22	12. 6,9	12. 7,0	12. 7,1	12. 7,2
23	12. 12,0	12. 12,2	12. 12,2	12. 12,1	23	12. 13,7	12. 13,6	12. 13,7	12. 13,7	23	12. 6,6	12. 6,7	12. 6,8	12. 6,9
24	12. 12,3	12. 12,5	12. 12,4	12. 12,3	24	12. 13,6	12. 13,5	12. 13,5	12. 13,5	24	12. 6,3	12. 6,4	12. 6,5	12. 6,5
25	12. 12,5	12. 12,7	12. 12,6	12. 12,6	25	12. 13,4	21. 13,3	12. 13,4	12. 13,4	25	12. 6,0	12. 6,1	12. 6,2	12. 6,2
26	12. 12,7	12. 12,9	12. 12,9	12. 12,8	26	12. 13,3	12. 13,2	12. 13,2	12. 13,2	26	12. 5,7	12. 5,8	12. 5,9	12. 5,9
27	12. 13,0	12. 13,1	12. 13,1	12. 13,0	27	12. 13,1	12. 13,0	12. 13,0	12. 13,0	27	12. 5,4	12. 5,5	12. 5,5	12. 5,6
28	12. 13,2	12. 13,3	12. 13,3	12. 13,2	28	12. 12,9	12. 12,8	12. 12,8	12. 12,9	28	12. 5,1	12. 5,2	12. 5,2	12. 5,3
29	12. 13,4	12. 13,5	12. 13,4	12. 13,4	29	12. 12,7				29	12. 4,8	12. 4,9	12. 4,9	12. 5,0
30	12. 13,5	12. 13,7	12. 13,6	12. 13,6						30	12. 4,5	12. 4,6	12. 4,6	12. 4,7
31	12. 13,7	12. 13,8	12. 13,8	12. 13,7						31	12. 4,2	12. 4,3	12. 4,3	12. 4,4

verte.

Solens Culminations Middelklokkeslet er angivet i Decimaler af Minutet, idet hver Decimal equivalerer 6 Secunder eller $\frac{1}{10}$ Minut.

Naar t. Ex. d. 19de Februar første Aar efter Skudaar det er Sandmiddag eller Skyggen af Lodlinen falder sammen med Middagslinien, da skal Stueuhret vise 12 Timer 14$\frac{1}{10}$ Minut eller 12 T. 14 M. 6 S. Det, som Stueuhret viser mere eller mindre, er dets Feilvisning: for fast eller for langsomt.

Tabellen kan bruges til Udgangen af dette Aarhundrede, uden at den største mulige Feil overstiger $\frac{1}{10}$ Minut, og er beregnet til Kiøbenhavns Meridian.

Tabel over Solens Culminations Middelklokkeslet for 4 Aar (fluttet).

Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.	Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.	Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.
	October.					November.					December.			
Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.	Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.	Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.
1	11. 49,6	11. 49,7	11. 49,7	11. 49,8	1	11. 43,7	11. 43,7	11. 43,7	11. 43,8	1	11. 49,4	11. 49,3	11. 49,2	11. 49,1
2	11. 49,3	11. 49,4	11. 49,4	11. 49,5	2	11. 43,7	11. 43,7	11. 43,7	11. 43,7	2	11. 49,8	11. 49,7	11. 49,6	11. 49,5
3	11. 49,0	11. 49,1	11. 49,1	11. 49,2	3	11. 43,7	11. 43,7	11. 43,7	11. 43,7	3	11. 50,2	11. 50,1	11. 50,0	11. 49,9
4	11. 48,7	11. 48,7	11. 48,8	11. 48,9	4	11. 43,7	11. 43,7	11. 43,7	11. 43,7	4	11. 50,6	11. 50,5	11. 50,4	11. 50,3
5	11. 48,4	11. 48,4	11. 48,5	11. 48,6	5	11. 43,8	11. 43,8	11. 43,8	11. 43,7	5	11. 51,0	11. 50,9	11. 50,8	11. 50,7
6	11. 48,1	11. 48,2	11. 48,2	11. 48,3	6	11. 43,8	11. 43,8	11. 43,8	11. 43,8	6	11. 51,4	11. 51,3	11. 51,2	11. 51,1
7	11. 47,8	11. 47,9	11. 47,9	11. 48,0	7	11. 43,9	11. 43,9	11. 43,9	11. 43,8	7	11. 51,8	11. 51,8	11. 51,7	11. 51,5
8	11. 47,5	11. 47,6	11. 47,7	11. 47,7	8	11. 43,9	11. 43,9	11. 43,9	11. 43,9	8	11. 52,3	11. 52,2	11. 52,1	11. 52,0
9	11. 47,3	11. 47,3	11. 47,4	11. 47,4	9	11. 44,0	11. 44,0	11. 44,0	11. 44,0	9	11. 52,7	11. 52,6	11. 52,5	11. 52,4
10	11. 47,0	11. 47,1	11. 47,1	11. 47,2	10	11. 44,1	11. 44,1	11. 44,1	11. 44,1	10	11. 53,2	11. 53,1	11. 53,0	11. 52,9
11	11. 46,7	11. 46,8	11. 46,9	11. 46,9	11	11. 44,2	11. 44,2	11. 44,2	11. 44,2	11	11. 53,7	11. 53,5	11. 53,5	11. 53,3
12	11. 46,5	11. 46,6	11. 46,6	11. 46,7	12	11. 44,4	11. 44,4	11. 44,3	11. 44,3	12	11. 54,1	11. 54,0	11. 53,9	11. 53,8
13	11. 46,2	11. 46,3	11. 46,4	11. 46,4	13	11. 44,5	11. 44,5	11. 44,5	11. 44,4	13	11. 54,6	11. 54,5	11. 54,4	11. 54,2
14	11. 46,0	11. 46,1	11. 46,1	11. 46,2	14	11. 44,7	11. 44,6	11. 44,6	11. 44,5	14	11. 55,1	11. 55,0	11. 54,8	11. 54,7
15	11. 45,8	11. 45,9	11. 45,9	11. 46,0	15	11. 44,8	11. 44,8	11. 44,8	11. 44,7	15	11. 55,6	11. 55,5	11. 55,3	11. 55,2
16	11. 45,6	11. 45,7	11. 45,7	11. 45,7	16	11. 45,0	11. 45,0	11. 45,0	11. 44,9	16	11. 56,1	11. 56,0	11. 55,8	11. 55,7
17	11. 45,4	11. 45,5	11. 45,5	11. 45,5	17	11. 45,2	11. 45,2	11. 45,1	11. 45,1	17	11. 56,5	11. 56,5	11. 56,3	11. 56,2
18	11. 45,2	11. 45,3	11. 45,3	11. 45,3	18	11. 45,4	11. 45,4	11. 45,3	11. 45,3	18	11. 57,0	11. 56,9	11. 56,8	11. 56,7
19	11. 45,0	11. 45,1	11. 45,1	11. 45,1	19	11. 45,7	11. 45,6	11. 45,6	11. 45,5	19	11. 57,5	11. 57,4	11. 57,3	11. 57,2
20	11. 44,8	11. 44,9	11. 44,9	11. 45,0	20	11. 45,9	11. 45,9	11. 45,8	11. 45,7	20	11. 58,0	11. 57,9	11. 57,8	11. 57,7
21	11. 44,7	11. 44,7	11. 44,8	11. 44,8	21	11. 46,2	11. 46,1	11. 46,0	11. 46,0	21	11. 58,5	11. 58,4	11. 58,3	11. 58,2
22	11. 44,5	11. 44,6	11. 44,6	11. 44,6	22	11. 46,4	11. 46,4	11. 46,3	11. 46,2	22	11. 59,0	11. 58,9	11. 58,8	11. 58,7
23	11. 44,4	11. 44,5	11. 44,5	11. 44,5	23	11. 46,7	11. 46,7	11. 46,6	11. 46,5	23	11. 59,5	11. 59,4	11. 59,3	11. 59,2
24	11. 44,3	11. 44,3	11. 44,3	11. 44,4	24	11. 47,0	11. 47,0	11. 46,9	11. 46,8	24	12. 0,0	11. 59,9	11. 59,8	11. 59,7
25	11. 44,2	11. 44,2	11. 44,2	11. 44,2	25	11. 47,3	11. 47,3	11. 47,2	11. 47,1	25	12. 0,5	12. 0,4	12. 0,3	12. 0,2
26	11. 44,1	11. 44,1	11. 44,1	11. 44,1	26	11. 47,6	11. 47,6	11. 47,5	11. 47,4	26	12. 1,0	12. 0,9	12. 0,8	12. 0,7
27	11. 44,0	11. 44,0	11. 44,0	11. 44,0	27	11. 48,0	11. 47,9	11. 47,8	11. 47,7	27	12. 1,5	12. 1,4	12. 1,3	12. 1,2
28	11. 43,9	11. 43,9	11. 43,9	11. 44,0	28	11. 48,3	11. 48,2	11. 48,1	11. 48,0	28	12. 2,0	12. 1,9	12. 1,8	12. 1,7
29	11. 43,8	11. 43,9	11. 43,9	11. 43,9	29	11. 48,7	11. 48,6	11. 48,5	11. 48,4	29	12. 2,5	12. 2,4	12. 2,3	12. 2,2
30	11. 43,8	11. 43,8	11. 43,8	11. 43,8	30	11. 49,0	11. 48,9	11. 48,8	11. 48,8	30	12. 3,0	12. 2,9	12. 2,8	12. 2,6
31	11. 43,8	11. 43,8	11. 43,8	11. 43,8						31	12. 3,5	12. 3,4	12. 3,2	12. 3,1

Tabel over Solens Culminations Middelklokkeslet for 4 Aar (fortsat).

Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.	Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.	Dag.	Skudaar.	Første Aar efter Skudaar.	Andet Aar efter Skudaar.	Tredie Aar efter Skudaar.
	Juli.					August.					September.			
Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.	Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.	Nr.	T. M.	T. M.	T. M.	T. M.
1	12. 3,5	12. 3,5	12. 3,4	12. 3,4	1	12. 6,0	12. 6,0	12. 6,0	12. 6,1	1	11. 59,8	11. 59,9	11. 59,9	12. 0,0
2	12. 3,7	12. 3,6	12. 3,6	12. 3,6	2	12. 6,0	12. 6,0	12. 6,0	12. 6,0	2	11. 59,5	11. 59,5	11. 59,6	11. 59,7
3	12. 3,9	12. 3,8	12. 3,8	12. 3,8	3	12. 5,9	12. 5,9	12. 5,9	12. 5,9	3	11. 59,2	11. 59,2	11. 59,3	11. 59,4
4	12. 4,1	12. 4,0	12. 4,0	12. 3,9	4	12. 5,8	12. 5,8	12. 5,8	12. 5,9	4	11. 58,8	11. 58,9	11. 59,0	11. 59,1
5	12. 4,2	12. 4,2	12. 4,1	12. 4,1	5	12. 5,7	12. 5,7	12. 5,7	12. 5,8	5	11. 58,5	11. 58,6	11. 58,6	11. 58,7
6	12. 4,4	12. 4,4	12. 4,3	12. 4,3	6	12. 5,6	12. 5,6	12. 5,6	12. 5,7	6	11. 58,2	11. 58,2	11. 58,3	11. 58,4
7	12. 4,6	12. 4,5	12. 4,5	12. 4,5	7	12. 5,5	12. 5,5	12. 5,5	12. 5,6	7	11. 57,8	11. 57,9	11. 58,0	11. 58,1
8	12. 4,7	12. 4,7	12. 4,6	12. 4,6	8	12. 5,4	12. 5,4	12. 5,4	12. 5,4	8	11. 57,5	11. 57,6	11. 57,6	11. 57,7
9	12. 4,9	12. 4,8	12. 4,8	12. 4,8	9	12. 5,2	12. 5,2	12. 5,3	12. 5,3	9	11. 57,2	11. 57,2	11. 57,3	11. 57,4
10	12. 5,0	12. 5,0	12. 4,9	12. 4,9	10	12. 5,1	12. 5,1	12. 5,1	12. 5,2	10	11. 56,8	11. 56,4	11. 57,0	11. 57,0
11	12. 5,2	12. 5,1	12. 5,1	12. 5,1	11	12. 4,9	12. 4,9	12. 5,0	12. 5,0	11	11. 56,5	11. 56,5	11. 56,6	11. 56,7
12	12. 5,3	12. 5,2	12. 5,2	12. 5,2	12	12. 4,7	12. 4,8	12. 4,8	12. 4,9	12	11. 56,1	11. 56,2	11. 56,3	11. 56,4
13	12. 5,4	12. 5,4	12. 5,3	12. 5,3	13	12. 4,6	12. 4,6	12. 4,7	12. 4,7	13	11. 55,8	11. 55,8	11. 55,9	11. 56,0
14	12. 5,5	12. 5,5	12. 5,5	12. 5,4	14	12. 4,4	12. 4,4	12. 4,5	12. 4,5	14	11. 55,4	11. 55,5	11. 55,6	11. 55,7
15	12. 5,6	12. 5,6	12. 5,6	12. 5,5	15	12. 4,2	12. 4,2	12. 4,3	12. 4,3	15	11. 55,0	11. 55,1	11. 55,2	11. 55,3
16	12. 5,7	12. 5,7	12. 5,7	12. 5,7	16	12. 4,0	12. 4,0	12. 4,1	12. 4,1	16	11. 54,7	11. 54,8	11. 54,9	11. 54,9
17	12. 5,8	12. 5,8	12. 5,8	12. 5,8	17	12. 3,8	12. 3,8	12. 3,9	12. 3,9	17	11. 54,3	11. 54,4	11. 54,5	11. 54,6
18	12. 5,9	12. 5,9	12. 5,8	12. 5,8	18	12. 3,6	12. 3,6	12. 3,7	12. 3,7	18	11. 54,0	11. 54,1	11. 54,2	11. 54,2
19	12. 6,0	12. 5,9	12. 5,9	12. 5,9	19	12. 3,3	12. 3,4	12. 3,5	12. 3,5	19	11. 53,6	11. 53,7	11. 53,8	11. 53,9
20	12. 6,0	12. 6,0	12. 6,0	12. 6,0	20	12. 3,1	12. 3,2	12. 3,2	12. 3,3	20	11. 53,3	11. 53,4	11. 53,5	11. 53,5
21	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,0	12. 6,0	21	12. 2,9	12. 2,9	12. 3,0	12. 3,0	21	11. 52,9	11. 53,0	11. 53,1	11. 53,2
22	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,1	22	12. 2,6	12. 2,7	12. 2,7	12. 2,8	22	11. 52,6	11. 52,7	11. 52,8	11. 52,8
23	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,1	23	12. 2,4	12. 2,4	12. 2,5	12. 2,6	23	11. 52,2	11. 52,3	11. 52,4	11. 52,5
24	12. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	24	12. 2,1	12. 2,2	12. 2,2	12. 2,3	24	11. 51,9	11. 52,0	11. 52,1	11. 52,2
25	12. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	25	12. 1,8	12. 1,9	13. 2,0	12. 2,0	25	11. 51,6	11. 51,7	11. 51,7	11. 51,8
26	12. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	26	12. 1,6	12. 1,6	12. 1,7	12. 1,8	26	11. 51,2	11. 51,3	11. 51,4	11. 51,5
27	12. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	27	12. 1,3	12. 1,4	12. 1,4	12. 1,5	27	11. 50,9	11. 51,0	11. 51,0	11. 51,1
28	12. 6,2	22. 6,2	12. 6,2	12. 6,2	28	12. 1,0	12. 1,1	12. 1,1	12. 1,2	28	11. 50,6	11. 50,7	11. 50,7	11. 50,8
29	12. 6,1	12. 6,2	12. 6,1	12. 6,2	29	12. 0,7	12. 0,8	12. 0,8	12. 0,9	29	11. 50,2	11. 50,3	11. 50,4	11. 50,5
30	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,1	30	12. 0,4	12. 0,5	12. 0,5	12. 0,6	30	11. 49,9	11. 50,0	11. 50,1	11. 50,1
31	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,1	12. 6,1	31	12. 0,1	12. 0,2	12. 0,2	12. 0,3					

verte.

S.	Syd.
S. ½ V.	Syd ½ Vest.
S. t. V.	Syd til Vest.
S. t. V. ½ V.	Syd til Vest ½ Vest.
S. S. V.	Syd Syd Vest.
S. S. V. ½ V.	Syd Syd Vest ½ Vest.
S. V. t. S.	Syd Vest til Syd.
S. V. ½ S.	Syd Vest ½ Syd.
S. V.	Syd Vest.
S. V. ½ V.	Syd Vest ½ Vest.
S. V. t. V.	Syd Vest til Vest.
V. S. V. ½ S.	Vest Syd Vest ½ Vest.
V. S. V.	Vest Syd Vest.
V. t. S. ½ S.	Vest til Syd ½ Syd.
V. t. S.	Vest til Syd.
V. ½ S.	Vest ½ S.
V.	Vest.

Ved at combinere disse Tal, Bogstaver og Tegn ville de almindelige Phænomener kunne fremstilles med fornøden bestemt Korthed.

Det engelske Troppetransportskib „Birkenhead's Forliis udfor Point Danger, omtrent 60 Miles fra Simons Bugt.

(United Service Gazette. Naut. Mag. Mai 1852.)

Det engelske Regieringsdampskib „Birkenhead", ført af Master Salmond, kom til Simon's Bugt fra England den 23de Februar 1852 med en Forstærkning af 630 Mand til Tropperne paa Grændsen af de engelske Besiddelser i Syd-Afrika. Efter at have fyldt Kul, stak det i Søen om Aftenen den 25de Februar og Veiret var smukt. Den 26de Kl. 2 F.M. stødte det med fuld Fart paa Klipperne udfor „Point Danger", omtrent 60 Miles fra Simons Bugten, og paa mindre end 20 Minuter var der ikke en Stump at see af hele Skibet. Forgiæves commanderede Føreren at bakke, men Ordet var neppe udtalt, før Skibet, tværs over Hjulkasserne, skiltes ad i to Dele, saa at den forreste Deel sank ned i 7 Favne Vand og overgav flere hundrede Mennesker til Døden, medens de uden Tvivl laae i deres Koier. Indtil dette Øieblik hørtes kun Førerens Stemme, men nu bleve Skrigene i Sandhed hjerteskjærende. Alle Fruentimmer og Børn, der vare agter, sattes i et Fartøi under Master-Assistant Richards Omsorg og flyttedes bort fra Vraget, medens et andet Fartøi og Giggen lagdes saaledes, at de kunde give øieblikkelig Hjælp, hvor det behøvedes. *)

*) „Birkenhead" havde passeret Atlanterhavet; saa Timer skulde bringe det til Bestemmelsesstedet. Vinden var gunstig, Søen rolig, Veiret smukt; en ersaren, dygtig Besætning havde Vagtpaa Dækket: — men hvad baader alt dette, naar Skibet er under en letsindig og uforstandig Førers Commando. Det var en bekiendt Sag, at Bugten, saa rolig og glat den end saae ud, var fuld af blinde Skiær; men — „Birkenhead" holdt sin Cours saa rask som ude paa Oceanet. Point Danger kunde ikke advare den bedaarede Sømand. Nærmere og

Begge Hjulkasseaade skylledes bort, da Skibet gik tvertover, ellers kunde idetmindste 200 Mand endnu være blevne frelste. Vægten af Maskineriet fik den øvrige Deel af det ulykkelige „Birkenhead" til at synke ned med Speilet overst, klos op til Klippen paa en 13 Favne Vand, og nu opstod en almindelig Væddestrid om at naae Fartøierne, Stængerne, Rærne, ja ethvert andet Rundholdt, der havde Bæreevne nok. Under denne skrækkelige Scene faldt Compasset ned i Hovedet paa Herr Salmond, saa at han øieblikkelig forsvandt, men senere er han dog seet paa en lille Flaade, med Hovedet støttet i sine Hænder. Da Fartøierne vare fyldte med omtrent 60 Mennesker, satte de fra, styrede efter Simons Bugten og mødte Kl. 11 FM., ved Forsynets Styrelse, Skonnerten Lioness, hvis Fører, Thomas Ramsden, og hans Kone gjorde Alt hvad der stod i deres Magt for at lindre deres Lidelser, toge dem ombord og gik tilbage til Vraget, hvor de fandt en Skibsskriver og 44 Mand Soldater, der hang ved Topseilsraaen, og efter at have tilbragt 13 Timer i denne ynkelige Stilling, nu vare forsultne og næsten aldeles udmattede. Ombord i Skonnerten bleve de Alle modtagne med den største Forekommenhed og Opmærksomhed, og da Dampcorvetten Rhadamanthus kom paa Praieraab nær ved Cap „Point", bleve de buxerede ind til Simons Bugten om Natten d. 27de

---

nærmere Kysten gik Skibet, og i et Øieblik var det stolteste Barkskib i den engelske Marine et knust, synkefærdigt Vrag.

Den britiske Soldats Taalmod, Selvfornægtelse, Aandsnærværelse, Mod, Bestemthed og Disciplin viste sig i fuldeste Glands. Medens Skibet stedse sank dybere og dybere, udviste Soldaterne, der opfyldte Dækkene, den samme Orden, Anstand og Dressur som paa Paradepladsen. Deres første Tanke, som ved enhver Fare, var at sørge for Fruentimmernes og Børnenes Sikkerhed, den næste, at stræbe at bevare det synkende Skib. Ikke før dets Jernkrop var sønderrevet, og selv da, ikke før den betydningsfulde Ordre var given, — at Hvermand skulde søge at redde sig selv, — ikke før opgave disse modige Mennesker deres heltemodige, opofrende Anstrengelser.

(United serv. journ. Mai 1852.)

Februar med 116 Mand, Fruentimmer og Børn, frelste fra Fartøierne og Store-Merseraa.

Den Overstcommanderende paa Stationen, Commodore Wyrill, spildte ikke et Øieblik med at afgive enhver mulig Hjælp, da han om Eftermiddagen den 27de blev underrettet om denne skrækkelige Hændelse af Skibs-Underlægen Culhune, der kom iland i Giggen med 8 af Mandskabet.

Efterat Skonnerten var fortøiet, gik Rhadamanthus med en heel Deel Fartøier til „Point Danger", hvor det imidlertid ikke fandtes til nogen Nytte at blive, og stod mod Walkers Bugt, hvorfra den kom tilbage den 1ste Marts med 61 Mennesker, der ved Hjælp af Flaader, Bøier og andre Midler havde naaet Kysten. Den Mand der stod ved Rattet, da Skibet stødte, opgiver, at der dengang blev styret S. S. O. $\frac{1}{2}$ O. Manden i Røstet har sidst havt Lodskud paa 13 Favne, og førend han kunde faae et andet, stødte Skibet. Det havde da 7 Favne under Hjulkasserne og 11 Favne agter. Føreren gisede Afstanden fra Land til 10 Miles, men det viste sig, at den virkelig kun var $2\frac{1}{2}$ Miles. Da „Rhadamanthus" Dagen efter kom til det samme Sted, viste der sig ogsaa en meget svær Strømsætning. Der er ikke undladt Noget som kunde lindre deres Nød som bleve frelste fra Vraget, og i Simons By skaffedes strax ved Subscription en betydelig Sum tilveie.

Skibet var bygget i Liverpool af Herr Baird, og da det foretog sin Prøvetour paa Floden Mersey i 1846, beundrede man meget dets gode Egenskaber. Paa Grund af den gunstige Dom der fældtes over det, blev det strax taget i Brug, foretog nogle korte Toure til Cork, Lissabon ɔc. i Juni Maaned 1851, bragte derpaa nogle Tropper fra Queenstown til Cap og kom tilbage til England i October. Efter at være bleven undersøgt og udhalt paany i Begyndelsen af 1852, gik Skibet til Queenstown og derfra til Cap med 12 Officierer, 572 Mand Soldater, 3 Læger, 25 Fruentimmer og 31 Børn.

Paa den Tour Skibet forliste havde det tilbagelagt Veien fra Cork til Simons Bugt paa 47 Dage, tog derpaa 350 Tons Kul ombord, fik sine Passagerer og Ordrer og afseilede den 25de Februar Kl. 6 EM. med 630 Mennesker ombord, — hvoraf 438 omkom. Kl. 8 EM. var Bestikket afsat og Coursen, S. S. O. ½ O., bragte omtrent 4 Miles ud fra Cap Hanglip. En Matros John Hogues, der stod ved Rattet fra 10 til 12 paa Førstevagten, havde den Ordre, ikke at maatte komme østenfor denne Cours. Lodhivere og Udkig vare paa Post, Natten var smuk, stjerneklar og stille, men en lang Dynning satte ind mod Land og en 3 til 4 Streger fra for, paa læ Boug, saae man Landet den hele Nat. Skibet løb med en 8 Miils Fart, da det stødte, og havde da 2 Favne Vand under Bougen. Føreren Herr Salmond vækkedes ved Stødet, kom op paa Dækket, spurgte om Klokkeslettet, den Cours der var styret, og da man svarede ham, at den havde været S. S. O. ½ O., sagde han, at den var rigtig. Han gav strax Ordre til at stoppe Maskinen, lade det letteste Bouganker falde, affire Laaringsfartøierne og lægge disse et Stykke bort fra Skibet, sætte Hjulkasfebaadene ud og bakke et Slag med Maskinen. Han beordrede Officiererne ved Tropperne at sende Folk til Kiettingpomperne; Ordren blev strax fulgt og den bedste Disciplin vedligeholdtes. 10 Minuter efter det første Stød, og medens Maskinen bakkede, stødte Skibet under Maskinrummet, slog Siden flere Fod ind og skilte Skibet ad; Vandet foer ind, slukkede Fyrene, stoppede Maskinen, og Folkene i Maskinrummet løb op paa Dækket. Agtenfor Stormasten gik Skibet midt over og sank, saa at kun Storstangen og Topseilsraaen vare til at see over Vandet. Indtil dette Øieblik var hver Mands Fatning og Koldblodighed ganske udmærket og Herr Salmond gav sine Ordre lige til det sidste Øieblik med megen Fatning.

Der er ingen Tvivl om at Coursen har været sat for nær mod Land, og det lader til at hverken Føreren eller Masteren have været paa Dækket fra Kl. 10 om Aftenen indtil Skibet stødte, hvilket viser fra deres Side en stor Mangel paa Opmærksomhed

og megen Pligtforsømmelse. Da man fik Lodskud, burde man strax have ladet Roret lægge op, og Skibet vilde have været frelst. Det maa imidlertid meget beklages, at ikke en Officier er bleven frelst som havde kunnet give tilfredsstillende Underretning i disse Henseender. Endvidere maa det meget beklages, at en saa ung Officier har været givet Commando over Fartøierne, og at han har forladt Vraget før Daggry, thi ellers vilde han kunne have seet hvor de vare komne iland som reddedes paa Flaader, og maaskee vilde ogsaa Enkelte der drev omkring paa Vragstumperne være blevne frelste. Da Skonnerten kom til Vraget burde man have undersøgt Kysten nøiere og sandsynligviis vilde de da have opdaget flere af de Skibbrudne. Mangel paa Dømmekraft og den bevægede Sindstilstand, hvori de befandt sig, der vare i Fartøierne, maa man tilskrive disse Feil.

Som Tilfældet stedse er ved lignende Omstændigheder, vare dette ulykkelige Skibs Fartøier enten aldeles usødygtige eller saaledes henstuvede, at de ikke kunde sættes i Vandet.

„Birkenhead" var et Jerndampskib af 1400 Tons Drægtighed, men havde aldrig gjort Tjeneste som Fregat, hvorimod det blev forandret til Troppe-Transportskib, i hvilken Egenskab det just ikke stod i bedste Ry. Imidlertid erfarer man, som sædvanligt, dette først efter at Ulykken er skeet. Et Spørgsmaal bliver det stedse, om Jernskibe due til lang Søtjeneste og lange Reiser, da deres Ildfasthed mere end opveies ved deres Skrøbelighed under Sammenstød med Rev og Klipper. Et Træskib gaaer idetmindste ikke saa pludseligt i Stykker. — Capitain Salmond anseaes for en af de kyndigste Sømænd i hele Marinen.

Efter „Lloyd's Book" ere følgende Skibe forliste paa Kysten af Syd-Afrika, mellem Cap og Orange River og Delagoa Bay, fra 1ste Jan. 1838 til 20de Mai 1852, nemlig:

| | | |

| | | |

Et Skib i Brand. Disciplinens Magt.

(Naut. Mag. Febr. 1852)

I Aaret 1831 ombord paa det engelske Krigsskib Magicienne, tilsøes, mange hundrede Mile fra Land, mærkede Skibscorporalen, eller rettere, det forekom ham, da han omtrent Kl. 4½ F.M. (det var ganske mørkt) gjorde sin Ronde, at han mærkede en sveden Lugt i Sygelukafet For. Da han gik ned ad Trappen dertil, saae han, at der var Ild i forreste Seilkøie. Han gjorde ingen Alarm paa underste Dæk, men, i Overensstemmelse med Brandanordningen, rapporterede han det ganske stille til den vagthavende Officier, der strax, uden at klæde sig paa, rapporterede det til Capitainen, der sprang op gjennem Skylightlugen i sin Sloprok og ganske rolig gav Ordre til at kalde alle Mand op, og sendte med det Samme en Mand tilveirs for at see, om der var noget Skib isigte tilluvart, og paa dennes benægtende Svar, siger da Capitainen, „Saa gid — Sir; jeg kan jo see det;" og vendte sig derpaa til Manden ved Roret, „kan I see Skibet, Sir?" — Den stakkels Knøs, der var bange for at svare „Nei", svarer „Ja, Sir". — „Naa, saa op med Roret da, og hold paa hende". Nu lod han Brandklokken lyde, og raabte med det Samme, „Brand i Forreste Seilkøie; Vagtmandskabet til at bjerge Seil; Vagt under Gevær ved Fartøierne." Allemand, alle Officierer styrtede hver paa sin Post med Lynets Fart. Da Vagtmandskabet havde givet Underseilene, Mesan- og Skonnert-Seilene op, bleve de staaende rolig paa deres Poster. Der blev arbeidet med meer end menneskelig Anstrengelse med Pumper, Sprøiter, Pøse ꝛc. Fra alle Kanter strømmede Vandet ned over det ødelæggende Element, saa at det enten maatte slukke Ilden eller faae Skibet til at synke. Den Afdeling, hvis Pligt det var at være hvor Ilden var, ryddeliggjorde — tiltrods for deres farefulde Stilling, ligeover Krudmagazinet — da Lysrummet, hvor Ilden var opstaaet, allerede var brændt og Luerne kun

vare 3 Tommer fra Krudet, — de ryddeliggjorde den brændende Seilkøie med al den engelske Sømænd eiendommelige Kraft og Selvbeherskelse i slige Farens Øieblikke, naar de blive commanderede af en streng og bestemt Orden overholdende Chef. Der forløb knap 10 Minuter, fra det Øieblik Trommen kaldte Alle Mand op, til Alt var forbi, og den herlige Skude atter fortsatte sin Cours. Saa roligt gik Alt for sig, at Vagtmandskabet agter aldeles ikke fik at vide at der virkelig var Ild i Skibet, men tænkte, at det Hele blot var blind Allarm. Ingen, uden Undtagelse, var det tilladt at see sig omkring, eller tale eller hviske med sin Nabo. Capitainens skarpe Øie havde dem i Kikkerten, som han i sin Sloprok gik op og ned ad Dækket med faste Skridt og med saa roligt Aasyn, som om det gjaldt en Parade paa Skandsen ombord paa Vagtskibet i Portsmouth Harbour. Ingen, med Undtagelse af Capitainen, Næstcommanderende og Corporalen, vidste, at der var Ild i Skibet, førend hver Mand var paa sin Post. „Vi kom aldrig efter", siger Fortælleren, „hvor længe det havde brændt i Skibet. Men saa meget er vist, at havde Corporalen ikke opdaget det da han gjorde, vilde Skibet være sprunget i Luften med Allemand, og ligesaa stor Lykke var det for os, da Ilden var bleven opdaget, at vor Chef var en Mand der besad al den Fasthed, Koldsindighed og Aandsnærværelse, der udfordres til at styre og befale under slige frygtelige Omstændigheder. Havde Corporalen, istedetfor at handle overeensstemmende med Brandanordningen, gjort Allarm med at raabe „Brand i Forreste Seilkøie", vilde Folkene i Køierne være blevne saa betagne af en panisk Skræk ved at tænke paa hvor nær Seilkøien var Krudmagazinet, at hverken Trudsler eller noget Slags Overtalelse vilde have formaaet at kalde dem til Besindelse. Det vilde have været umuligt at forlade Skibet; Laaringsfartøierne kunde maaskee være blevne satte ud, men de store Baade paa Dækket vare surrede for godt, saa at vi neppe kunde have prøvet paa at klargiøre dem, inden Ilden vilde have naaet Krudmagazinet. Der var kun eet Valg — at giøre fortvivlet Anstrengelse for at dæmpe Ilden — det gjorde

vi, og det lykkedes. — Et herligt Skib og et dygtigt Mandskab blev reddet ved Disciplinens Magt."

„Jeg maa bemærke, at Ordren til Norgængeren at styre lige paa Skiber, (der var intet Skib i sigte), havde en mægtig Virkning paa Alle dem der vidste hvordan det var fat; de bildte sig uden Tvivl hele Tiden ind, at der var et Skib, de kunde søge Redning paa, ifald deres Anstrengelser med at slukke Ilden skulde være forgiæves. Magicienne's Chef var James Hanway Plumridge. Vi befandt os paa Veien til Indien og under eller i Nærheden af Ækvator."

Phillips' Patent Fire-annihilator.

I „Tidskrift for Sjöväsendet" November 1851 ytres, at man, efter Beretning fra en erfaren svensk Sovofficier, som i London havde overværet Forsøg der bleve anstillede med „Phillips' Ildudslukker", vel tør nære den Overbeviisning, at de tidligere desangaaende offentliggjorte Beretninger ikke ere overdrevne, men kun indeholde den rene Sandhed.

Den sindrige Opfinder af dette Slukningsmiddel skal først være kommen paa Ideen ved den Jagttagelse, at den Gas, en Vulkan udvikler under sit Udbrud, hurtigt udslukte den opkastede Ildsøile efter at være kommen i Berørelse dermed. Naar Gas'en med en Hedegrad af 160° Fahrenheit (71° Celsius) møder Ilden, der holder circa 3000° Fahr. (1650° Celsius), og ikke kan bestaae under denne Temperatur, vil Gas'en optage en Deel af denne Hede, derved udvides 100 Gange og endda beholde Evne til at optage mere Hede og endmere udvides til alle Sider, hvorimod Vand

ved at kastes paa en stærk Lueild, blot virker paa de Dele*) det kommer i Berørelse med, medens kun meget Lidet deraf overgaaer til Damp og den større Deel gaaer tilspilde ved at falde ned, paa Grund af sin Tyngde.

Blandt de gjorte Forsøg, nævnes følgende anstillede i 1851 for en talrig Forsamling.

Et Jernkar af 6 Fods Diameter fyldtes med Tjære, der blev slukket Ild i. Da Flammen havde naaet en Høide af 20 Fod, slukkede Mr. Phillips den inden 1 Minut ved en af sine Gasmaskiner, indeholdende 10 Pund chemiske Præparater og 3 Pints (henimod 2 Potter) Vand. Flere Gange har han ladet stikke Ild i en dertil opført Bygning fyldt med brændbare Materialier og med Giennemtræk, og det er stedse lykkets ham at slukke Ilden, efterat den havde opnaaet den største Heftighed og ansaaes for ikke at kunne dæmpes. Man havde ladet Ilden rase flere Minuter i Rummet af et lille Fartøi, og den blev slukket i nogle Secunder blot ved Hjælp af Annihilatoren, saa at Folk inden 5 Minuter kunde gaae ned i Fartøiet, og det Eneste man kunde fornemme, var Dampen af Maskinen over den aldeles udslukkede Ild.

En sær Fordeel ved dette Ildslukningsmiddel maa nævnes, at det **gior det muligt for Menneskerne at udholde Ildens kvælende Virkning.** „Den Gas, der qvæler Ilden, er Modsætning til hvad der qvæler Aandedrættet, og **forfrifker tvertimod** saaledes, at en Person, der bærer Maskinen, hvoraf Gas'en fuser ud, kan dermed gaae ind blandt Luerne", siger i et engelsk Tidsskrift en Referent der har overværet en Prøve i det Store; tillige fremhæves, at Meubler og Linned ikke bedærves af den udviklede Gas, og at man uden Skade kan stikke Ansigtet ned i Karret med Gas'en.

Mr. Phillips' Maskiner ere billige og særdeles handelige. De see ud som Kruus med Laag, Tud og Haandtag, i hvilket man griber

*) Ligesom der derhos gives mange Gienstande, som, naar de antændes, ikke alene modstaae Vandets Kraft, men hvis Brændbarhed endog forøges ved at anvende Vand til Slukning.

med begge Hænder, naar Maskinen skal rettes mod Ilden. Større Maskiner har man stillet paa Vogne, eller i Aflukker i Husene eller ombord, hvorfra Haner og Ledderør lede Gas'en hen til Ilden.

Skal en saadan Annihilator bruges, trykker man paa en fra Haandtaget fremstaaende Knap, som fører en Stift ned i det ydre Laag Denne Stift støder en lille Skaal istykker indeholdende lidt (concentreret) Svovlsyre, som da drypper ned i et Rør fyldt med chlorsuur Potaske (Salt) og Sukker sammenblandet til et Pulver. Øieblikkelig geraader denne Blanding i Brand, Ladningen, (en Blanding af Trækul, Salpeter og Gibs) ligeledes, og der opstaaer en uhyre stærk Hede, hvorved det i Maskinen indesluttede Vand øieblikkelig bliver til Damp, der, blandet med den allerede udviklede Gas, udgiør det ildkvælende Stof *)

En af de store Egenskaber ved denne fortrinlige Opfindelse af Herr Philips er dens øieblikkelige Herredømme over Ildens virksomste Deel. nemlig Flammerne, hvorved Ilden i en stor Bygning, i en privat Bolig, i et Theater eller i et Skib tilsøes fuld af brændbare Sager, vil kunne slukkes, inden den har havt Tid til at giøre meget ødelæggende Fremskridt. Men i alle de Tilfælde, hvor Ilden har faaet Overhaand og har udstrakt sig over et betydeligere Rum, forbliver **Vandets** Brug efter Flammernes Slukning dog ligesaa nødvendig som før. De **Gloder**, der blive tilbage paa de rygende og ophedede Materialier, kunne atter tænde, og for at forebygge Saadant er Vand endnu en bydende Nødvendighed. Endvidere er Vand nødvendigt for at redde de tilstødende Værelser, Skillerum ɔc. for derved at forebygge deres Tilbøielighed til at antændes af den allerede begyndte Ild.

---

*) En gasagtig Damp nemlig, (af samme eller lignende Natur, som de Gas'er den skal angribe), der forhindrer den indbyrdes Berørelse af Gas'en i Flammerne, saaledes forebygger den chemiske Forbindelse og ødelægger de antændende Kræfter, hvorved Flammerne paa een Gang udslukkes. Det braabesiydende Vand kan derimod ikke virke overalt paa een Gang paa de Gasartikler der frembringe Flamme.

Bekostningen opgives saaledes af Annihilatorer af forskjellig Størrelse:

Nr. 1 — 16 Tø. Høide 8 Tø. Diameter — koster med samt 1 Ladning 2 £ 2 Sh.; Priis pr. Ladning 5 Sh. Sterl.

Nr. 2 — 18 Tø. Høide 9 Tø. Diameter — koster med samt 1 Ladning 3 £; Priis pr. Ladning 7 Sh. 6 d.

Nr. 3 — 20 Tø. Høide 10 Tø. Diameter — koster med samt 1 Ladning 4 £; Priis pr. Ladning 10 Sh.

Nr. 4 — 22 Tø. Høide 10 Tø. Diameter — koster med samt 1 Ladning 5 £; Priis pr. Ladning 12 Sh.

Nr. 5 — 24 Tø. Høide 12 Tø. Diameter — koster med samt 1 Ladning 6 £; Priis pr. Ladning 14 Sh.

Det bemærkes, at disse Ildslukningsmaskiner, uden ringeste Fare og Ulejlighed kunne i ubestemt Tid forvares med samt deres Ladninger.

Nautiske Modeller.

(The mechanics Magazine, Juli 1852.)
(Indsendt.)

Baade for Skibbygningskunsten og for Sømandskabet er det af Vigtighed at anstille nøiere Undersøgelser over nogle Skibes Held og andre Skibes Uheld, indtil man har forvisset sig om Aarsagerne til det ene eller det andet. Det skeer imidlertid ikke: da Yachten „America" havde seiret*), blev dette Emne vel almindelig discuteret, og Dampskibet „Birkenheads"**) Forliis opvakte vel megen Bekymring; men i begge Tilfælde ophørte Undersøgelsen om Aarsagen til Americas Seir og til Birkenheads Forliis, saasnart det første Indtryk var forsvundet.

Da America vandt fra Titania***) tilskrev man det forskiel-

*) Cfr. d. Tdsk. 6te Bind Pag. 202 og 419.
**) Cfr. foran Pag. 326 sqq.
***) Cfr. d. Tdsk. 6te Bind Pag. 209.

lige Omstændigheder ved Bygning og Reisning, men deres Virkning vides endnu ikke med Sikkerhed, og i mange Tilfælde har det været tvivlsomt eller idetmindste har det ikke været beviist at de virkelig have existeret. Man fortalte saaledes først, at America havde Glidekiole;*) men det var ikke Tilfældet. Man tilskrev Skrogets Dannelse den større Fart, men da America kom i Dokken, fandtes det, at den næsten havde samme Dannelse som Symonds Skibe. At Seilene saagodt kunde strækkes i Plan, har imidlertid vist havt megen Indflydelse paa Farten. Een Ting er der derimod, som aldeles har været overseet, nemlig America's store Seilareal; dog kunde dette vel aldrig efterlignes paa almindelige Seilskibe: i Portsmouth var man af den Mening, at denne Yacht ikke kunde have seilet over det atlantiske Hav med saadanne Seil, hvilket da factisk ei heller er skeet. Inden den kom til Portsmouth, havde den nemlig været inde i Havre og faaet andre Master, en anden Reisning og andre Seil, saa at den først der erholdt det store Seilareal. Da det nu er af Vigtighed for Koffardiskibe i Almindelighed at kunne seile over det atlantiske Hav, saa bliver det aldrig rigtigt at efterligne dette Seilareal, hvormeget det end er i Mode at fremme Skibes Seilads. Mange Ulykker opstaae ved den idellge Væddeseilads, og ofte foretrækker man saaledes en Seilads indenskærs, fremfor den sikrere men kiedsommeligere Fart i aaben Sø. Saalænge man derfor ikke har nogen fuldkommen Viished om „America's" Form og Reisning, kan dens Seier aldrig være belærende, men vel noget krænkende for de engelske Skibsconstrukteurer.

Birkenhead's Forlis har vakt megen Bekymring og man har ligeledes kort efter gjort mange Forespørgsler angaaende Aarsagen dertil, men dog ere Undersøgelserne aldrig fortsatte, og man veed endnu ikke, om Compasset har været Skyld i, at de kom nærmere ved Land end der var tiltænkt, eller hvorledes det har kunnet skee at Skibet er sunket saa pludseligt, uagtet det havde 12 vandtætte Afdelinger i Skroget.

---

*) Cfr. d. Tdskr. 7de Bd. Pag. 213.

Angaaende Compasset i Jernskibe burde derfor foretages flere Undersøgelser og disse bekiendtgiøres, og hvad Sikkerheden af de vandtætte Rum angaaer, da har vel dette Forliis allerede viist, at kun deres Flydeevne gjorde det muligt at faae Baadene udsatte; men at de ikke have holdt Skibet flydende i længere Tid synes ubegribeligt. Maskinmesteren, Herr Renwik, angav, at Skibet ved det første Stød adskiltes mellem Maskinrummet og Forlasten, og at Vandet derpaa styrtede ind i begge disse store Afdelinger, hvorved det meget vanskeliggjordes at Skibet kunde holdes flydende. Det er desuden ikke oplyst, om der ikke har været nogen Forbindelse mellem de forskiellige vandtætte Afdelinger, som først skulde afspærres naar det gjordes fornødent; men saalænge en saadan Forbindelse kan bringes tilveie, kunne disse vandtætte Afdelinger ikke være til at stole paa. Da Birkenhead blev udrustet til at gaae med Tropper, blev der opsat et Ruf agter og for, og dette foraarsagede vistnok meget at det skiltes ad. Desuden var dets Seilevne ringere, fordi det laae 2 Fod dybere i Vandet.

At det saaledes adskiltes tverskibs, synes desuden at antyde Nødvendigheden af større Styrke, især midtskibs, naar Skibet er saa langt i Forhold til Breden som Tilfældet var med Birkenhead.

I Anledning af „Amazonens" Brand, har man dog udfundet, at Dampen fra Terpentinolie, noget under 110°, har tilstrækkelig Spænding til at explodere, naar den kommer i Berøring med et Lys. To Vidner have nu angivet, at der var Terpentinolie i Lasten, medens en Tredie har nægtet det.

Yachten America er senere ved Regattafesten bleven overvunden af den engelske Yacht Titania, der er kommen 2 Minuter tidligere til Maalet, og som er bleven forandret efter America, saa at den ligner denne aldeles. Titania var ikke langt forud for en anden engelsk Yacht, der slet ikke lod til at være bleven forandret. Dog synes det at fremgaae, at America fordrer stiv Kuling og at de Andre have vundet fra den i lviere Kuling; men da de velseilende Skibe maae kunne gjøre bedst Vei under alle Slags Kulin-

ger, saa bliver det et stort Spørgsmaal, hvorvidt et Skib fortjener Prisen for dets gode Seilevne, med mindre det paa lange Toure har viist sin Overlegenhed, hvad enten i løi Kuling eller i Storm.

Damp-Jagten „Nordstjernen".

(Lond. News, Juli 1853. La Marine, Juni 1853.)

Denne prægtige Prove paa amerikanst Skibbygningskunst ankom til Southhampton fra New York, den første Juni 1853, efter at have gjort en af de hurtigste Reiser giennem det atlantiske Hav, som nogensinde er kiendt, nemlig paa 10 Dage og $8\frac{2}{3}$ Timer: Logbogen udviser, at i en fire og tyve Timer løb „Nordstjernen" 344 Ov.-Miil, og den har tilbagelagt 18 Knob i Timen. Ombord vare Eieren, Commodore Vanderbildt, Kiøbmand og Skibsbygger, fra New York, med sin Familie og Venner samt et stort Følge af Tjenestefolk, paa en Lysttour til Rusland.

„Nordstjernen" er en Hjulkasse-Damper med to Skorstene. Den holder 1876 Tons, men med dens tredie Dæk, som er bygget fast op og i een glat Flade, er den istand til at bære 2500 Tons. Den er 260 Fod paa Kiølen, 270 Fod paa øverste Dæk, 38 Fod bred, 13 Fod fra Dæksbjelkerne til Underdæksbjelkerne; 7 Fod, 8 Tommer mellem Dækkene, 7 Fod 6 Tommer mellem de andre Dæk; dens hele Dybde udgiør 28 Fod 6 Tommer. Den bliver styret for. Dens Rat staaer i et bequemt Rum og er i Forbindelse med Roret ved Reb og Stænger. Styrmændene ere saaledes tæt ved Udkigsmanden, og til Rattet er der befæstet en Klokke, som staaer i Forbindelse med Maskinrummet. Den bliver fremdreven af to Balancemaskiner forfærdigede hos J. F. Secon, (Allaire Works); Cylindrene ere af 60 Tommers Diameter;

Slag-Længde 10 Fod; Skovlhjulenes Diameter 34 Fod. Dampkiedlerne, hvoraf den har 4, ere 24 Fod lange, 10 Fod i Diameter, 11½ Fod foran, 11 Fod høie, med enkelt tilbagevendende Røggange. Maskinerne ere efter samme Princip som de, der blive brugte i de sædvanlige nordamerikanske Flod-Dampbaade; endeel af Maskineriet er beliggende ovenover Dækket, men er bevaret mod daarligt Veir ved under Reisen at dækkes med Blyhvidt. Saasnart den kommer i Havn, bliver denne Substants tørret af, hvilket bevarer Maskinerne frie for Rust og ubeskadigede. Smukke Trappetrin føre til Salonen, som er større og pragtfuldere end Salonen i nogen Flaades Oceandamper, og overgaaer saavel i Udstyrelse som i Størrelse og Pragt Jagten Victorie & Albert. Rundt om Salen ere smukt udstyrede Cabinetter ordnede, hvis Døre og Paneler ere af maseret Valbirk og Rosentræ. Speile, som naae fra Loftet til Gulvet, ere anbragte i Cabinetterne. Væggene ere af efterlignet Marmor og Malachit dannet af en Sammensætning af Steen, Marmor og Glas — en ny amerikansk Opfindelse. Det fæstes paa Træ præpareret paa en særegen Maade og har en udmærket Politur; paa Jern dannes deraf smukke Borde og Kakelovnsplader, og Plader til Chiffonierer. Under Salonerne er et andet smukt Dæk i hele Skibets Udstrækning.

„Nordstjernen" koster 500,000 Dollars, og dens ugentlige Udgivter udgjøre omtrent £ 350, foruden Brændsel. Alt ombord paa „Nordstjernen" er amerikansk, og det er sjensynligt, at i mange af de nyttige og skjønne Kunster ere Amerikanerne Englændernes Ligemænd med Hensyn til Smag og Dygtighed. Man er bleven overrasket ved den ringe Mængde Brændsel, som bliver brugt ombord paa „Nordstjernen", naar man tager Hensyn til dens store Hurtighed. Paa dens Reise over det atlantiske Hav forbrugte den kun 50 Tons Kul om Dagen, medens Forbrugen i saadanne Dampskibe sædvanlig er 70—100 Tons daglig. Den har været i Stand til at gjennemskiære Oceanet med en saadan Fart og saa liden Forbrug ved at den er bleven forandret, ved hvad man kalder en

Balancemaskine (beam engine) en amerikansk Opfindelse, som aldrig før er bleven brugt i noget Dampskib, som er gaaet over det atlantiske Hav.

„Nordstjernens" Besætning bestaaer af en Capitain, 2 Styrmænd, 4 Qvarteermestere, 14 Matroser, 24 Maskinister og Fyrfolk og 18 Hovmestere og Tjenere.

Slavehandelen paa Vestkysten af Africa.

(Pensylvania Colonisation Herald, Nautical Magazine, August 1852).

(Indsendt.)

Ved Bissao, en portugisisk Coloni, nordenfor Sierra Leona, indskibes der vel endnu af og til Slaver, men dog ikke med Bestyrelsens offentlige Tilladelse. Floden Pongas, omtrent 120 Qv.-Miil nordenfor Sierra Leona, var derimod tidligere et betydeligt Slavemarked, men nu findes der aldrig Slaveskibe. 60 til 80 Qv.-Miil op ad Floden kunne store Skibe gaae, og flere Slave-Faktorier fandtes tidligere paa begge Flodbredder. Tidligere har man til een og samme Tid seet 7 Slaveskibe ligge i Floden, og der udførtes aarligt 2000 Slaver. Ved Shebarflodens Munding, lidt sønden for Den Sherbro, udskibedes i 1846 og 47 en betydelig Mængde Slaver; nu er Stedet aldeles forladt. Kysten herfra til Cap Palmas tilhører Colonien Liberia; den udgiør en Strækning af 500 Qv.-Miil, hvorfra tidligere dreves megen Handel med Slaver. Mundingen af Galinas-Floden var tidligere et betydeligt Udskibningssted, derfra udførtes aarlig en 8000 Slaver, men nu har den liberiske Colonibestyrelse, i Forening med engelske og franske Krigsskibe, aldeles forstyrret Slavefaktorierne der, dog først efter en haardnakket Modstand. Samme Skiæbne har truffet flere andre Slave-Udskibningssteder her (Sugry River, Cape Mount, 80 Qv.-Miil N. for Monrovia, Cap Mesurado, Mundingen af Juan River

og af St. Johns River, Bassa Cove, Castos River og Cap Palmas). Fra Cap Palmas 10 Længdegrader østerefter, paa den saakaldte Guldkyst, findes ingen Slavefaktorier, og de derværende europæiske Forter*) danne en Sikkerhed derimod. Derefter kommer Beninbugten, og paa denne hele Strækning udskibes der Slaver. Lagos var et vidt bekiendt Marked, indtil en engelsk Orlogsmand i December 1851, tilintetgjorde det, afsatte en Konge, der havde tilranet sig Herredømmet, og indsatte den ældre Konge, der var imod Slavehandelen. Kongen af Dahomey (i hvis Land Udskibningsstedet Whydah) har den engelske Regiering længe søgt at formaae til at ophøre med Slavehandelen, men stedse forgiæves, efterdi det er Landets vigtigste Indtægtskilde. Fra Whydah udskibes aarligt 8000 Slaver, og Kongens Indtægter deraf ere 300,000 Piastre aarlig. Fra Biafra-Bugten udskibedes der tidligere, fra River Bonny 15000 Slaver aarligt, og fra Gama og Ny Calabar, Cameroons og andre Revirer en betydelig Mængde, men for ikke længe siden er denne Handel aldeles ophørt. Fra lidt nordenfor Æquator til 13° S. Br. er der 9**) vigtige Slavefaktorier, Strækningen udgiør en 1100 Qvart-Miil og Portugiserne giøre her Fordring paa Overherredømmet. Herfra udføres det største Antal Slaver, og at opsnappe Skibene er her meget vanskeligt, fordi der fra Land holdes saa nøie Udkig med Krigsskibene, der ligge paa Kryds her. Ja, have Havnene paa Vestkysten været lukkede, har man ført dem hele Veien 6 — 800 Miil over til Østkysten og omvendt, og udskibet Slaverne fra Provindsen Mosambique. Vil man i Bahia have Slaver til at dyrke Jorden, da foretrækker man dem fra Lagos og Whydah, men vil man bruge dem som Tjenere, da foretrækker man dem fra Biafra-Bugten; Slaverne fra Congo ere letteſt at styre. Slaveskibene

*) Apollonia, Anthony, Dix-Cove, Boutry, Taccorary, Succondea, Commenda, Elmina, Cape-Coast og Acra.

**) Lopez, Mayumba, Loango, Cabenda, Congo, Ambriz, Loando, Diucombo og Benguela.

ere gierne velseilende og ofte armerede med indtil 18 Kanoner, hvoraf der da altid er en lang 32:pdig. Fra Havanna og Brasilien bestilles gierne saadanne velseilende Skibe fra de nordamerikanske Fristater, ja, ofte bestilles endog Slavelænkerne og Lugejernene, der da i Tønder forsendes ligesom andre Handelsvarer. Mandskabet bestaaer som oftest af Spaniere og Portugisere og af franske og hollandske Creoler, eller af et Slags Lingua-franca-Mennesker, der ikke kunne henregnes til nogen Nation og som tale alle mulige Tungemaal. Undertiden er det ogsaa Amerikanere, der ikke vide til hvad Fart de ere bestemte. Under nordamerikansk Flag og nordamerikanske Papirer seile de gierne fra en eller anden Havn i de forenede Stater, til Havanna eller Rio og faae der andet Navn og spanske eller brasilianske Flag og Papirer; undertiden skeer dette ogsaa ved de grønne Forbjergs-Øer. Ofte komme disse Skibe til Sierra Leona, have Alt i Orden og kunne derfor vanskeligt overbevises om at være Slaveskibe, uagtet Enhver ved det. De forsyne sig her med Vand og Proviant. Førerne have altid mange Penge, betale Alt meget godt og passe noie ikke at fornærme Nogen. De have Udseende af at være Gentlemen og opføre sig som saadanne.

Man sætter nu ligesaamegen Priis paa Slaver som tidligere, og Cuba og Brasilien ere de fornemste, fremmede Markeder. Til Cuba kom der i 1849: 20 Skibe med 6,575 Negre; i 1850: 7 Skibe med 2,325 og i 1851: 7 Skibe med 3,687 Negre. Dette er efter authentiske Oplysninger, men i de samme 3 Aar har man bragt i Erfaring, at der har været indført andre 4,196 Slaver, og desuden var der fra en Brig Hannover, der var bygget i Ny-York, landsat endnu 650 Negre ved Sierra Morena i Februar 1851 og østenfor Saguala Granda endnu 800 Negre, saa at det hele Antal, der i disse tre Aar har været indført til Cuba, ialt har beløbet sig til 18,233 Slaver.

Hvormange Slaver, der indføres til Brasilien, kan ikke angives med nogen Nøiagtighed, men det er et betydeligt Antal og Re-

gieringen tillader ikke alene sine Undersaatter at vedblive med denne afskyelige Handel uden at lægge dem den ringeste Hindring i Veien, men der sees endog rolig paa, at Slaveskibene armeres, bemandes og equiperes i selve Hovedstaden. Underrettes Regieringen om et Slaveskibs Ankomst eller om at Slaver ere landsatte et Sted, da føres Undersøgelserne saa langsomt, at Førerne og de Handlende faae tilstrækkelig Tid til at forebygge Opdagelse.

Ved Hjælp af de Eskadrer, der Tid efter anden have krydset paa Vestkysten af Afrika, er Slavehandelen saagodtsom tilintetgjort, ligefra de capverdiske Øer til Equator, 2800 Qv.-Mil, med Undtagelse af den Handel, der endnu drives fra Kongen af Dahomeys Stater i Beninbugten. For at tydeliggiøre disse Eskadrers Virksomhed, meddeles efterfølgende Liste, der har været indsendt til det engelske Underhuus i Aaret 1850.

Aar.	Antal af tagne Skibe.	Antal af condemnerede Skibe.	Antal af tagne Slaver.
1840	79	76	3,192
1841	78	66	4,519
1842	58	53	3,177
1843	44	38	3,612
1844	52	46	3,472
1845	95	84	4,443
1846	47	45	2,200
1847	81	80	6,706
1848	91	90	6,712
I Alt	625	578	38,033

Desuden have Escadrerne ikke bidraget lidet til at beskytte de 200 for Størstedelen engelske Koffardiskibe, ved hvilke en lovlig Handel føres i disse Egne, mod Søroveri, og været til megen Nytte for alle de Europæere, der bo paa disse Kyster. Ofte blive Krigsskibene imidlertid førte bag Lyset af Slavehandlerne, og Slaveskibene ere ogsaa undertiden saa vel udhalte, at Krigsskibene ikke kunne følge dem i Seilads.

Aldeles at tilintetgjøre Slavehandelen bliver neppe muligt, undtagen man ved Oprettelsen af Negerkolonier paa Kysterne og i det Indre søger at modvirke den.

Om Skibes Forliis og nogle Betragtninger over „Goodwin-Sand".

(United Service Magazine, August 1852).

(Indsendt.)

Uagtet alle ved Sofarten stadig indførte Forbedringer*), er Tallet paa de forliste Skibe dog endnu stedse meget betydeligt. Fortællinger om Skibbrud følges, især af Øboere, med megen Interesse: ligefra Historien om Robinson Crusoe indtil Amazonens og Birkenhead's Forliis i 1852, har man saaledes meget opmærksomt fulgt de forskiellige Skibbrud, og den lille Piece, et Uddrag af Lloyds-Liste, som for et Aarstid siden er udkommen ifølge Befaling fra det engelske Parlament, udgiør et heelt Register over Ulykker tilsøes i Tiden fra 1ste Januar 1847 til 31te December 1850, og vil være en lærerig og interessant Beretning for Mange. Dets 200 Folio-Sider udvise 12000 Ulykkestilfælde, ligefra totalt Skibbrud midt om Natten, med alle dets paafølgende Rædsler, indtil en Paaseiling i Kanalen og en hurtig Reparation i nærmeste Havn. For at tydeliggiøre dette Antal af Søskader maa man forestille sig, at der i de nævnte 4 Aar udfordredes et Tilfælde hver tredie Time for at det opgivne Antal kunde udkomme. Regnes en Besætning af 4 Mand og 1 Dreng til hver 100 Tons et Skib er drægtigt, saa vil det efter denne Lloyds-Liste findes, at der aarligt ved Skibbrud

*) Ved Patent Spil, Ankere, Kiettinger, Fyr, Seil og Takkelads, Bøier og Barder, ved Mandskabets Maadeholdenhed ombord (temperance ships).

omkomme 1250 Mennesker. Hører man, at et enkelt Skib er seilet ud fra en Havn og har aldrig været hørt til siden, da tiltrækker det sig ikke saa megen Opmærksomhed, som naar man af ovennævnte Liste erfarer, at henved 200 Skibe i de nævnte 4 Aar have forladt Havn uden at der nogensinde har været hørt noget til et eneste af dem siden. Ja, anstiller man Betragtninger over det forliste Mandskabs Lidelser, deres Slægtningers kvalfulde Sorg over den Skiæbne, der maatte være tilstødt dem, udstaaede Savn og Lidelser i aabne Baade eller paa hurtig sammensatte Flaader eller paa en eller anden øde Ø, Fangenskab hos vilde Stammer: da bliver der ikke megen Trøst tilbage i det Haab, at Matrosens Lidelser ophøre ved Skibets Forliis. Forlader man disse sørgelige Betragtninger og gaaer over til selve Lloyds-Listen, da kan denne, uagtet sin Størrelse, dog kun være en ufuldstændig Angivelse over de Offere, der endnu tilfalde den gamle Neptun, uanset alle de Anstrengelser, hvorved man ved Fremskridt i Navigation og Sømandskab har søgt at byde ham Trods.

De i Listen anførte 12000 Tilfælde kunne clasificeres saaledes:

Drevne i Land formedelst haardt Veir, i Taage, ved Tabet af Ankere etc. Skibe strandede, men tagne af Grunden igien. Ladningerne tildeels eller aldeles havarerede	5117	Seilere
Paaseilinger tilsøes, i Floder; Skibe nødte til at søge Havn formedelst Lækkads	2665	—
Skibe, der ere blevne Vrag	2295	—
Skibe afseilede og aldrig hørte til siden .	204	—
Skibe forladte i Søen, sprungne Læk, mistet Masterne, komne i Brand og Mandskabet taget Tilflugt til Fartøierne	679	—
Skibe sunkne tilsøes, enten paa Grund af Paaseiling, Kæntring, Læk eller anden Aarsag . .	883	—
Skibe der ere opbrændte	87	—
Lateris	11930	Seilere

Transport	11930	Seilere
Skibe sprungne i Luften: ved Kulstøv 7; ved pludselig opkommen Brand 1; ved Gas 4, ved Krud 1. I Alt	13	—
Skibe opbrændte ved Ladningens Selvantændelse: Kul 11, Hør 1, Uld 1, Bomuld 3. I Alt:	16	—
Skibe beskadigede i Isen	51	—
— — ved Lynild	15	—
— plyndrede af Sørøvere og ødelagte . . .	13	—
— tagne af Forbrydere og forliste	1	—
— stødte sammen med Hvalfiske og forladte af af Mandskabet	1	—
Skibe trufne af en Skypumpe	1	—
I Alt	12041	Seilere

Et tyrkisk Orlogsskib, der sprang i Luften den 8de November 1850 og hvorved 1000 Mand tilsatte Livet, er ikke medregnet i denne Liste.

Angaaende Koffardi-Dampskibe:

Drevne iland, men komne af igien	103
Sammenstød tilsøes	146
Forliste	17
Sunkne	30
Brændte	8
Tildeels opbrændte	7
Forladte tilsøes	2
Afmastede	2
Kæntrede	1
Bragte i Havn synkefærdige	2
Sunkne og tagne op igien	5
Savnede	1
I Alt	324

Angaaende Orlogs-Dampskibe.

Engelske:

Sammenstød tilsøes: Torch, Mastiff, Sphynx, Salamander, Volcano, Dwarf, Trident, Simoom 8
Forliste: Avenger og Cuckoo 2
Strandede: Sharpshooter, Arrogant, Stromboli, Meduſa, Plumper og Sphynx 6

I Alt 16

Franske:

Sammenstød: Auvergne 1

Russiske:

Strandede: Archimedes 1

Tyrkiske:

Strandede 2

Af denne Lloyds Liste kan man imidlertid udfinde den Trøst, at kun faa Ulykkestilfælde ere tilstødte de Skibe, der have været godt bemandede og godt commanderede. Blandt de 12000 Tilfælde ere der kun 65, hvor Skibs-Drægtigheden er over 700 Tons, og det antages, at ved saa store Skibe er man mere nøieſerende i Valget af Mandskab og i Ansættelsen af en dygtig Fører. De fleste Søskader ere trufne Skibe fra 90 til 500 Tons, og det er disse, der som oftest ere svageſt bemandede og commanderede af Mænd, der ikke have anden Anbefaling til at beklæde den ansvarsfulde Post som Fører, end at de have Part i Skibet. Efter den Erfaring, man i den seneſte Tid har havt, antages det, at Mænd med en god Opdragelse blive bedre Navigateurer og Sømænd og snarere vænne sig til commercielle Foretagender end de raae og haardføre men umaadeholdende Skibsførere fra fordums Dage; ja, dersom Englænderne ville kappes med Nord-Amerikanerne om Herredømmet tilsøes, da maae de stræbe at erholde en Klasse af Mænd til at føre Koffardiskibe, der ere istand til at handle med sund Dømme-

kraft, ikke alene tilsøes, men som tillige kunne forudsee Mangler, Nødvendigheder og endog speculere i fjerne Markedspriſers Stigen og Falden. I en engelſk Forordning om Koffardi-Marinen er der nu ogſaa tilføiet en Clauſul om Fordring paa god Opdragelſe, og det er at vente, at det vil have gode Følger for Fremtiden.

Af denne Lloyds-Liſte ſees, at et betydeligt Antal Skibe ere ſtrandede, og om man nu endog i mange af disſe Tilfælde vil ſøge Grunden dertil i uklare Ankere, ſkamfilede Touge, ſlet Holdebund, Taage og Storm, ſaa bliver Summen dog forbauſende; det kunde være ønſkeligt at kiende Forholdet mellem aſſurerede og uaſſurerede Skibe af denne Klaſſe.

Antallet af de i dette Tidsrum borteblevne Skibe er meget betydeligt; kun for 59 af disſe Skibe er Drægtigheden anført, og af dem er der 15 mellem 50 og 100 Tons, 14 mellem 100 og 200 Tons, 12 mellem 200 og 300 Tons, 9 mellem 3 og 400 Tons, 3 mellem 4 og 500 Tons, 5 mellem 5 og 600 Tons og 1 paa 700 Tons.

Af de 13 Skibe, der ere plyndrede og tagne af Sørøvere, er eet ved Navn Corcyra, der er taget i Middelhavet ikke længer tilbage end den 8de October 1850.

Koffardi-Dampſkibe er der kun tilſtødt faa Ulykker i dette Tidsrum, hvilket beviſer deres ſtørre Sikkerhed, og bliver det endog umuligt at anſtille nogen ordentlig Sammenligning mellem Damp- og Seilſkibe, fordi disſes Antal er saa langt overveiende, saa maa det dog erindres, at Dampſkibene gjøre flere Toure i ſamme Tidsrum, hvorved dette ulige Forhold overmaade meget formindſkes. Naar Liſten ſaaledes anfører, at 103 Koffardi-Dampſkibe ere ſtrandede, saa bliver dette Antal kun meget ubetydeligt. Derimod er Antallet af ſunkne Dampſkibe betydeligt, og medens dette var Tilfældet med 30, ere kun 17 Dampſkibe i ſamme Tid blevne Vrag. Ikke et eneſte Dampſkib er i disſe 4 Aar ſprunget i Luften, kun 8 ere aldeles opbrændte og 7 beſkadigede, ved at der er kommen Brand i dem, medens af Seilſkibe 116 ere ſprungne i Luften eller opbrændte, og der ſynes ſaaledes at være mere Fare for at blive

sprængt i Luften eller opbrændt i et Seilskib end i et Dampskib, hvor urimeligt det endog forekommer. Ja, det lader endog til, at der i et Seilskib er mere Fare for at blive sprængt i Luften ved Kul end ved Krud; uagtet dette forekommer ligesaa urimeligt som det Foregaaende.

Dette Tab af Skibe blot efter hiin dog kun ufuldstændige Liste er meget betydeligt og man maa kun beklage, at ikke Drægtigheden er opgivet med, for at man kunde udfinde Værdien. Antager man imidlertid Gjennemsnits-Drægtigheden til 250 Tons for hvert, saa vil man dog erholde en Drægtighed af en Million Tons, der er gaaet tabt ved Skibes Forliis i denne Tid. Antages endvidere Værdien af Skibene til 10 £ for hver Ton, saa faaer man en Sum af 10 Millioner £, foruden Beløbet af de forliste Ladninger.

Ved at betragte de Steder, hvor disse Forliis vare forefaldne, ventede man at finde enkelte Steder, som Goodwins Sand, hyppigst anførte. Det viste sig derved, at der i Aaret 1847 vare forefaldne 94 Tilfælde paa Kysten mellem Dungeneſs og Graveſand, og at deraf $\frac{1}{7}$ havde fundet Sted paa hiin Sandbanke. Tages nu i Betænkning hvormange Skibe, der afseile fra London og de nordligere Havne, saa vil det sees, at dette Antal kun er forholdsviis ubetydeligt. Ifølge en anden Lloyds-Liste erfares det, at der i 18 Maaneder, fra den 1. Januar 1849, forefaldt 364 Ulykkestilfælde mellem Dungeneſs og Graveſand. I dette Antal er rigtignok indbefattet de Skibe, der i Storm have miſtet Ankerne paa Downs Rhed, og som ere komne paa Grund, men tagne af igjen. Af begge Lister fremgaaer imidlertid, at der, efter et Gjennemsnit, kun aarligt forliſe 14 Skibe paa Goodwin Sand. Betænkes det nu, at der i 3 forſkjellige Storme i Aarene 1821, 24 og 29 forliſte 169 Skibe mellem Floderne Humber og Tee, saa vil man finde, at hiin Sandbanke egentlig ikke fortjener det forfærdelig ſlette Rygte, den hidtil har havt. Den 13de Januar 1843 forliſte i en Storm 87 Skibe paa Østkysten af England, ja i 1846 kom der alene i Hartlepool Bugt 40 Skibe paa Grund, og dog ere disse

Steder ikke komne i saa slet Ry, som ofte tildeles Goodwin Sand ved et eneste Forliis. Det har virkelig Udseende af, at de fleste Englændere betragte et Forliis paa Goodwin-Sand med langt værre Øine end et Forliis paa hvilketsomhelst andet Sted, fordi denne Banke ansees for en Afgrund, der opsluger Skibe, for en Sandhvirvel, en Malstrøm der griber Alt, hvad der kommer i Berøring dermed, eller hvad der kommer indenfor Hvirvelens Omkreds. Og dog forlise der her ikke flere Skibe end paa de omliggende Grunde, ja, det er end meget tvivlsomt, om det vilde være bedre for Søfarten om denne Banke ikke existerede, da det maa erindres, at den danner en herlig Dæmning for Ankerpladsen ved Downs og gjør denne til den mest besøgte Rhed i hele Verden. Hvor bedrøveligt det derfor end er at høre Beretning om de Forliis, der forefalde paa denne Sandbanke, saa bliver det dog altid en Trøst, at der efter al Sandsynlighed vilde finde flere Forliis Sted, om denne Sandbanke ikke var til. En kunstig Dæmning for Down's Rhed vilde være ligesaa farlig som den Sandbanke, i hvis Sted den skulde sættes, men Ingen vilde da betvivle dens Nytte, om ogsaa eet af tusinde Skibe stødte derpaa. Goodwin-Sand er desuden nu godt betegnet med Fyrskibe, Bøier og Vagere.

En anden herskende Mening angaaende denne Banke er, at Skibe, der forlise paa den, næsten øieblikkelig blive opslugte af den. Det Modsatte finder imidlertid Sted, og det synes netop at være vanskeligt at komme i nogen Dybde under dens Overflade og dette er først skeet med Held, efterat en Dr. Pott har benyttet atmosphæriſt Tryk til at nedramme Pæle. Det er egentlig forunderligt, hvorledes hiin Mening er opkommen og senere har vedligeholdt sig trods mange Modbeviser; thi det er en historisk Kiendsgjerning, at Linieskibet „Vanguard", paa 90 Kanoner, var paa Grund her under den sidste franske Krig i enTid af 19 Strømskiftninger, og at det tilsidst kom af ved Hjælp af Fiskere fra Deal uden at være bleven synderlig beskadiget. Capitain Bullocks Bøie har staaet paa denne Grund i samfulde 4 Aar, uden at synke en Tomme, og vilde have blevet der langt længere, naar ikke et Tilfælde var indtruffet, der borttog

den. Desuden har man seet, at Skibe, der ere forliste paa denne Sandbanke, have drevet omkring paa den, ere blevne sønderslaaede af Søen og skyllede bort Stykke for Stykke. Grunden til at hiin Mening om denne Sandbanke er opstaaet er sagtens følgende: For det Første kommer det an paa, paa hvilken Deel af Banken et Skib støder, om Skibet pludseligt forsvinder eller ikke; thi den ydre eller østlige Side er perpendikulair som en Muur paa nogle Steder og steil som Taget af et Huus paa andre Steder, saa at Søen i stærke Storme bryder derimod som mod en steil Klippe. Det er derfor let at giætte sig til det Skibs Skiæbne, som støder mod denne steile Sandgrund: det bliver strax fyldt af Søen, gaaer ret tilbunds og det seer da ud, som om det blev opslugt, vel ikke af Sandet men af Søen. Skibe med ringe Dybgaaende støde mod Toppen af Sandbanken og lettes høiere op af Søen hen paa Grunden; her tumles de da omkring som tomme Tønder, slaaes endeligt i Stykker og spredes i Stumper omkring i alle Retninger.

Denne Hypothese er stadfæstet ved en Bøie, der har været sat ved den østlige, steile Kant af Sandbanken. Efter nogle Ugers Forløb sank den gradeviis, ikke ned i Sandet, men langs ned med den steile Side og gik tilsidst heelt tilbunds. Ved Foden af Sandbankens steile, østlige Side er den saaledes begravet og findes vel der samlet med Levningerne af mange Skibe. Over Bankens Flade seile Fiskerne fra Deal og Kingsdown overmaade hyppigt, men de finde sjelden Noget, og ingen Klager høres over, at deres Dræg have fisket. Yderst Lidet findes. For nogle Aar tilbage fandt Fiskere fra Deal en gammel Malm-Kanon, da de vare ifærd med at drægge efter nogle Ankere; den skriver sig fra en meget gammel Tid og er rimeligviis forliist kort efter at man begyndte at anvende Kanoner til Krigsbrug. Dens Længde er 7 til 10 Fod, er, uagtet sin Størrelse, bleven brugt som dreiende Kanon og bleven ladt bagfra. Paa en lille Devise staaer F. C. R., hvilket udtydes til Ferdinandus Castellæ Rex, da der ikke langt fra Mundingen er en anden Devise med det portugisiske Vaaben. Denne Kong Ferdinand var en Søn af Peter den Grusomme og besteg den portugisiske Throne i Aaret 1368.

Denne Kanon er det Eneste, der, saavidt vides, er fundet paa Goodwin-Sand, uagtet Overfladen om Sommeren staaer tør, og der da ofte gjøres Toure derud af Selskaber fra Deal, Ramsgate og Broadstairs. Mandskabet fra et Skib, der i Storm forliser paa Goodwin Sand, har imidlertid bedre Udsigt til Frelse, end naar det forliser paa en anden Sandbanke i Nærheden, efterdi Fiskerne fra Havnene ved Downs altid have deres Opmærksomhed henvendt paa denne Grund og anvende al deres Dygtighed for at være de Skibbrudne til Nytte. Da de to Ostindiefarere „Admiral Gardner" og „Britannia" forliste paa Goodwin-Sand, frelstes der 125 Mennesker, under en meget heftig Storm.

Landgangen paa Vendée i 1815.

(Ved R. G. Welch, Commander i den engelske Søetat.)
(United serv. Journ., Septbr. 1852.)
(Indsendt.)

I de hundrede Dage, der gik forud for Napoleon's Fald i April 1815, var Portsmouth paa eengang bleven vækket af sin sex Maaneders Søvn og syntes at være gaaet et Aar tilbage i Tiden. I „High-Street" var der en uvant Færdsel og Myldren af Uniformer; Torvet var en heel Vaabenplads, og paa Værftet var der igien kommen Liv ved den foreſtaaende Equipering af Krigsskibene. Folkene i Byen, der længtes efter den Fortjeneste, de efter Krigens Ophør havde mistet, søgte nu igien Trøst i Tanken om et foreſtaaende bevæget Liv. „I Fred ruste Vaabnene og trives kun Versemagere. Nei, Krig! høit staaer Krigen over Fred, som Dagen over Natten. Krigen er opvækkende og fuld af Begivenheder, medens Freden dysser Folk i Dvale, døver og gjør træg og føleløs."

Spithead var opfyldt med Skibe og havde antaget et ganske nyt Udseende; Fregatter laae for et enkelt Anker og ventede paa

Signal til at lette; mindre Skibe vare færdige til, over hele Jordkloden at udsprede Efterretningerne fra Krigen, ligesom en Løbeild. Transportskibe ankom med Tropper fra Amerika eller afgik med dem til Waterloo. Eet eller to Linieskibe, hjemkaldte for at lægge op, bleve atter udrustede for at afgaae til en fremmed Station, maaskee i andre fem Aar.

Forfatteren af disse Linier hørte da til en velseilende Fregat, der commanderedes af en Chef, der i enhver Henseende var skikket til den Tjeneste, han skulde udføre, nemlig at føre Marquien af la Rochejaquelin og omtrent 30 royalistiske, franske Officierer til Kysten af Vendée, hvor der samlede sig en Armee af det gamle Parti for at udføre en Demonstration til Fordeel for Bourbonnerne og nu med Længsel ventede paa deres General og paa Vaaben og Ammunition, hvormed Englænderne skulde forsyne dem.

Har man læst Fru la Rochejaquelin's interessante Memoirer om den første Vendée Krig og betragter Inddelingen af Frankrigs Provindser paa et Landkaart, saa vil man der kunne følge Sporet af hine tapre Mænd, der fægtede for deres Konge, ligefra Bocage, (hvoraf Bourbon Vendée er Centret), igiennem Poitou og Bretagne. Man vil finde de gamle Navne: St. Florent, Angers, Beaupréau, Bressuire, og følge de mange Møisommeligheder og Farer, som denne Armee udstod. Man vil da ledsage Franskmanden til Dol og Pontorson og see, hvorledes han var overladt til sig selv, omgiven af en overlegen, republikansk Armee paa den ene Side og Havet paa den anden, medens han ventede Forstærkning af Emigranterne og en engelsk Armee, saaledes som man fra England skulde have lovet.

Det var et beklageligt Feilgreb af England, saaledes at tillade disse kongeligsindede Mænd at gaae den visse Død imøde og opmuntre dem til at vente en Hjælp, som aldrig, eller idetmindste ikke til rette Tid, blev sendt dem*).

*) I sin Memoire om den ødelæggende Borgerkrig i Vendée, for omtrent 60 Aar siden, fortæller Fru la Rochejaquelin Følgende, idet hun hentyder til det uopfyldte Løfte om Understøttelse fra England:

Siden denne ulykkelige Periode er der hengaaet mange Aar. En ny Generation, begeistret med det samme Mod var staaet frem;

I de tre Dage, vi tilbragte i Fougères, ankom to Emigranter fra England. Begge vare forklædte som Bønder og havde Depecherne i en hul Stok. De oplæste først et Brev, hvori den engelske Konge ædelmodigen lovede dem Understøttelse. Et andet Brev fra Herr Dundas gik ind paa de nærmere Omstændigheder og spurgte, om hvad vi havde ifinde, og hvilke vore politiske Principer vare. Der tilsviedes, at den engelske Regiering var meget beredvillig til at hjælpe os, og at Tropper vare færdige til at angribe, paa hvilket Punkt det skulde være; dog angaves Granville som det Sted, der vilde være det hensigtsmæssigste. Armeen var i en ynkelig Stilling, Intet maatte forsømmes, og for at have et sikkert Sted til alle de Koner, Børn og Saarede, der fulgte Armeen og besværliggjorde dens Marsch, var det af Vigtighed at erobre en Søhavn ved Englændernes Hjælp. Man antog, at Granville Havn let kunde tages ved Overrumpling, og Angrebet bestemtes. Den engelske Konges Brev besvaredes i de ærbødigste Udtryk. Til Herr Dundas affattedes en Memorial, hvori han forsikkredes om, at Vendéerne ikke havde anden Hensigt, end at gjenindsætte deres Konge paa Thronen; der ansøgtes om Forstærkning af Linietropper, Artilleriister og Ingenieurer, og der anførtes tillige, hvor blottet man var for Ammunition, for andet Krigsforraad og for Penge. Armeen forlod Fougères efter tre Dages Ophold og marscherede til Granville over Dol, Pontorson og Avranches. Angrebet begyndte Klokken 9 om Aftenen. Uagtet vore Soldater kun havde nogle Stiger tilhjælp, for at komme over den med Forskandsninger omgivne By, saa var deres Anstrengelser dog saa store, at Forstæderne toges, og Skandserne besteges ved at stikke Bajonetter i dem. Republikanerne forsvarede sig haardnakket, og det lykkedes dem at stikke Ild paa Forstæderne. Der begyndte at komme Uorden i Vendée-Armeen. De Soldater, der forgiæves havde stormet Skandserne den første Gang, bleve, som sædvanligt skeer, modløse. Det Angreb, de havde stolet meest paa, var langs med Stranden, og dette mislykkedes, fordi to smaae Skibe fra St. Malo demonterede Vendéernes Batterier. Den stakkels Armee ventede forgiæves paa Hjælp fra de Engelske, hvis store Expedition vel ikke kunde være ankommen, men som dog kunde have sendt nogle Skibe derhen, da de i Jersey kunde høre Kanonskydningen. Naar blot Skibe havde viist sig ved Kysten, kunde dette have forskaffet os

et nyt og kraftigt Forsøg skulde gjøres; en Armee af Bønder havde samlet sig igien, og en anden la Rochejaquelin vilde fremstille sig.

Overalt idel Troskab mod Kongen, Heltemod og Haab. Men i Frankrig herskede nu kun een Mand, og han vilde neppe tillade en langsomt, snigende Borgerkrig; han satte Alt, hvad han eiede, paa et Tærningekast, og i en Skynding, som kun hans Energi kunde lede, lod han Begivenhederne gaae en Crisis imøde.

Det var nu Mai eller sent i April, og inden syv Ugers Forløb skulde den Kamp staae, der tilintetgjorde Napoleons Magt.

Den tidligere omtalte la Rochejaquelin (Henri) staaer endnu i vor Erindring ved de begeistrede Ord han talte til Vendéerne: „Dersom jeg rykker frem, da følg mig; dersom jeg trækker mig tilbage, da dræb mig, og dersom jeg falder, da hævn mig." Hans Broder Louis var givt med den tidligere omtalte Dame, og var den smukkeste Mand, jeg nogensinde havde seet. Med sin Stab og de alvorlige gamle Royalister, der skulde organisere hans Armee, indskibede han sig en smuk Foraars-Morgen.

Med en sex Miles Fart løb vi rundt om Bembridge, holdt af, tilsatte Læseilene og rettede vor Kours ned ad Kanalen. Alt saae gunstigt ud. En Kasse med hvide Kokarder, gik itu, spredte Indholdet over hele Skandsen, og dette antoges for et godt Varsel; ja, det begeistrede de omstaaende Vendéer saa meget, at de istemte et Seiersraab og dandsede af Glæde. En Adjutant, der havde tjent i den keiserlige Armee og var bleven saaret, eller, som han kaldte det, havde faaet Benet spoleret, uagtet det just ikke skadede Symmetrien, som sang Troubadour-Sange og havde sin Kjæreste's Portrait hængende om Halsen, tog en Haandfuld hvide Ko-

---

Seiren. Kanonerne paa Skandserne rækkede meget langt, og dette forknyttede vore Soldater, uagtet Officererne gjorde Alt for at opmuntre dem. Tilsidst nødtes Herr la Rochejaquelin til at trække sig tilbage, da Angrebet havde varet i 36 Timer og Soldaterne ikke kunde holdes længere. Vi havde ingen Proviant, næsten ingen Ammunition og Hjælp fra de Engelske kunde ikke længer haabes.

karder, der laae paa Dækket, til sine Læber og trykkede dem til sit Hjerte.

En af „Astrea's" Officierer spurgte Næstcommanderende: „Hvor skal vi hen med disse gale Mennesker?"

Næstcommanderende, der i sin Orlogstjeneste havde lært de Franske nøie at kiende, svarede: „Til Noirmoutier, Isle de Yeu, Sable d'Olonnes og St. Gilles. Nu veed De ligesaameget som jeg veed. Men vent dog lidt; thi der er dog ogsaa Rimelighed i deres Galskab".

Aldrig før nu havde jeg hørt at der existerede saadanne Steder i Verden; jeg talte noget Fransk, gjorde Forespørgsler og fandt mig snart blandet ind mellem vore royalistiske Venner. Marquien lagde Mærke til mig og jeg bad ham om at interessere sig for mig hos min Capitain, for at jeg i en eller anden Bestilling kunde følge ham i Felten. Dette Forlangende kunde ikke tilstedes og denne Hædersposst blev en af de ældre Cadetter tildeel; dog kom der senere ingen affted. Det Hele var for snart forbi, og hvad mig selv angik, fik jeg senere et Saar som endog satte mig ud af Stand til at ledsage Armeen.

Imidlertid avancerede vi, men rigtignok kun langsomt, thi Mai-Veiret var sat ind med foranderlige Vinde. De franske Royalister anvendte al deres Skarpsindighed for at faae Tiden til at gaae: det manglede ikke paa Munterhed, og Musiken gienlød agter fra Skandækket. De gamle Vendéer holdt sig i forskiellige Klynger og afhandlede en eller anden hemmelig Plan med hinanden eller talte med deres Anfører, imedens de Yngre spillede forskiellige Instrumenter og sang Heltesange. Ifølge hvad de selv anførte, havde de componeret en Marsch til Ære for La Rochejaquelin.

Capitainen talte udmærket Fransk og Marquien fortræffeligt Engelsk. En god Følelse vaktes snart for de royalistiske franske Officierer og disse saae hen til vor Chef, som til deres egen General og ventede Opmuntring og Beskyttelse af ham. Næstcommanderende smilede, skiønt ham syntes at Skandsen blev noget desorganiseret

ved Alt dette; dog udraabte han: „De stakkels Mennesker; maaskee ere de Alle skudte i næste Uge.“

En inderlig Tilbøielighed syntes at være opstaaet mellem vor Chef og Vendée-Generalen, og denne vandt i kort Tid alle Hjerter, uden tilsyneladende Anstrengelse. Der laae en vis Tryllekraft i hans Manerer, som jeg siden erfarede var særegen for hans Slægt. Der var en engelsk Mandighed hos ham, der afrundedes ved den fuldendte Opdragelse og Ynde som en dannet Franskmand i en saa overordentlig Grad besidder.

Hans høie og velskabte Figur og hans noble Ansigtstræk ere endnu i min Erindring, som han stod og betragtede Fjæderspanieren (Fløien) paa Skandsen, der neppe blev lettet op af den svage Brise, imedens Skibet for Boven-Bramseil og Læseil gled hen ad den speilglatte Flade. Han havde megen Philosophi nødig for at holde Aanden vedlige, og han besad den ogsaa. Naar vor Chef opmuntrede ham, svarede han gierne: „Vistnok, vistnok; vi ere i Guds Hænder. Han veed hvad der tjener os bedst. Men en enkelt Dag kan gielde Manges Liv.“

Jeg kan kun erindre Navnene paa to andre Franskmænd ombord, den ene Beaufort, til hvem vi ikke saae noget mere, efterat han var landet, omendskiøndt vi vare overbeviste om, at han ikke havde vanslægtet fra sin normanniske Herkomst; den Anden heed Gourbillon. Beaufort var en stor Exerceermester, men havde kun een Recrut i Partiets fælleds Tjener, som han kunde underviise og holde sin Haand i Øvelse med. Tilsidst blev Hr. Pierre dog kied af denne sin første Exercits og listede sig bort.

En anden Mand med Ørenringe, høie Støvler og en theatralsk Mine, som vi havde givet Øgenavnet „Maskinmesteren“, fortalte mig, at han tidligere havde været capitaine de cavallerie under Napoleon. Vi heldede imidlertid til den Mening, at han havde været Trompeter, thi han blæste udmærket paa dette Instrument. Efter hvad han selv fortalte, var der kun faa Ting, han ikke kunde giøre eller som han ikke havde gjort. Han udbredte sig om sin

Tapperhed og om hvorledes han havde udmærket sig baade i det russiske Felttog og i Fægtningen ved Montmartre, hvor han havde frelst en Escadron af sit Regiment ved at heise den hvide Fane, og var gaaet ind i Paris med en Flok Kosakker i Hælene. At han havde forenet sig med Bourbonerne, syntes at være en Forholdsregel, Omstændighederne havde gjort nødvendig, thi Hjertet hang øiensynligt ved Keiseren: „Men", sagde han ved en Leilighed, „hvad kan man gjøre, naar man jages af Kosakker, og desuden, lad os ikke tale derom, der kommer Generalen".

Vi undgik Noirmoutier og anløb Isle de Yeu, hvor Chefen roede iland for at erfare Folkestemningen; men da han kom ind, blev han modtaget med Geværeild, og erfarede derved at han kunde spare sig Uleiligheden. Om Natten satte vi nogle Franskmænd iland paa den faste Kyst, lidt længer mod Syd og den næste Dag eller Dagen derpaa, da Alt var klart, stode vi ind mod St. Gilles, fulgt af Briggerne Cephalus og Opossum foruden to Transportskibe ladte med Vaaben. Briggerne førtes af Lord John Hay og Capitain Fourneaux og Skibene „Telegraph" og „Dwarf" stødte til os.

Den foregaaende Aften havde min Ven med Ørenringene faaet Dybdeloddet paa sin Fod og leed overmaade megen Smerte. Hvad enten med Rette eller med Urette troede man ham ikke ret og Marquien, der tog Deel i hans Lidelser, forbød ham at lande med de Øvrige. Tilfældet syntes her at have rammet den Mand, der bedst kunde undværes. Han bad imidlertid om Tilladelse til at gaae iland med sine Landsmænd, erklærede, at han kunde ride, om han end ikke kunde gaae og at han vilde følge sin General lige i Døden. Omendskjøndt Generalen senere tilstod hans Bøn, blev den dog for Øieblikket afslaaet.

Da den soi-disant-capitaine gik ned, efterat hans Bøn var afslaaet, var han i det frygteligste Raseri. For vor Skyld udtalte han sit Mishag over Marquien i daarligt Engelsk, der neppe var til Ære for den Skole hvor han havde studeret Sproget.

Han tog sin Trompet og blæste deri et frygteligt Skrald, ud-

brød: „Hvorledes skulle de komme ud af det foruden dette," tog en Matros ved Kraven og sagde til ham: „Du skal ikke gjøre Noget uden efter dette Instrument". Alt dette var spildt paa Matrosen, men selv gik han op paa Dækket og fik, med Taarer i Øinene, Generalen til at tilstaae ham sin Bøn.

Veiret begyndte nu at blive noget stormfuldt for denne Aarstid, det vil sige, det blæste en stiv Kuling; dog bleve baade Officierer, Vaaben og Ammunition satte iland, uden videre Tab. Generalen saae paa Udskibningen fra Stranden og altefterfom en Kasse bragtes iland, udraabte han paa Engelsk: „Udmærket! Udmærket! Tapre Karle! raske Matroser."

Marquien sagde ikke noget rigtigt Farvel, da han forlod Skibet, thi han vilde komme igien og byde os Alle velkommen til Vendée; han vilde blot see sine Folk vel iland.

Det er imidlertid Mennesket der spaaer og Gud der raader: det var ikke let for la Rochejaquelin at slippe bort fra denne udisciplinerede Masse af Vendéer, endog blot i een Time; thi længe havde de nu ventet paa, at dette Ideal for alle deres Forhaabninger skulde gaae i Opfyldelse. De dristige Vendéer omgave ham da han steeg iland og knælede for at faae hans Velsignelse. Jubelraab giennemfore Luften; Glædestaarer bleve udøste; skiønne Qvinder trykkede hans Hænder, medens Bønder fra hele Bocage stimlede om ham, for at blive gienkiendte. En prægtig Stridshest ventede paa ham, og paa Seletøiet vare de Bourbonske Farver de fremherskende. Han greb de hvide Tøiler, svingede sig tilhest, syntes rigtig at være hjemme der og reed langsomt giennem Mængden. Han havde, hvis jeg ikke tager feil, tjent i Napoleons Carabiner-Regiment og hans Bevægelser vare saa fuldendt smukke, vad enten han var tilhest eller tilfods, at det syntes som om han ietop der rigtig var skabt til at glimre.

Al Pral var ham imidlertid fremmed. Han tog strax sine Foroldsregler med en rigtig Takt, ordnede Bønderne i Regimenter, gav em Vaaben og Ammunition. Anførere udvalgtes, et Commissariat

dannedes, og snart var det Hele, der nylig syntes haabløs Forvirring, i fuldkommen Orden. Fra Midtpunctet af Alt Dette lod vor theatralske Ven sin Trompet lyde.

Armeen opfyldte den lille By St. Gilles. Torvet var Midtpunktet med sine skyggefulde Lindetræer, og til et af disse bandtes gierne Generalens Hest, og Bønderne passede den da med en Ærbødighed, der kun stod tilbage for den de viste Generalen selv.

Midt igiennem Byen løber en lille Flod; paa den ene Side er det ganske flat og kun Husenes Tage og Vinduer afgive Forsvarssteder; paa den anden Side ligger Kirken med sit firkantede Taarn, og dette beherskede de omgivende Steder. Det var af Vigtighed at sikre denne Bygning i Tilfælde af uforudsete Omstændigheder. Vendeerne kunde imidlertid ikke lide at et saa belligt Sted toges til Forsvarssted; men senere, da de Fiendtlige toge Byen, agtede disse ikke det Hellige saa høit som de militaire Forholdsregler.

Det var besynderligt at see den Graadighed, hvormed Bønderne greb de Taarngeværer som vi havde medbragt; de kastede deres egne Geværer i Vandet, og da vi senere ved Lavvande fiskede dem op igien, vare de blevne aldeles ubrugelige. I ti Dage opholdt vi os her paa dette Sted, og i denne Tid havde der samlet sig 20,000 Mand omkring den hvide Fane.

Veiret var imidlertid bleven godt igien. Vendéerne beskiæftigedes daglig med Exercits, saae hen til det kommende Sommerfelttog, og med en ulykkelig Selvtillid vare de færdige til at rykke i Marken. De havde ingen Uniformer og Officiererne skielnedes ved det hvide Skjærf. Cavalleriet sad paa Bønderheste med Seletøi der svarede dertil. Af Artilleri var der kun to Kanoner og saaledes som de politiske Omstændigheder i Frankrig paa den Tid vare, var det næsten ikke muligt at der kunde være lagt nogen velgrundet Operationsplan.

Louis maatte vel have forudseet dette, men Landet Bocage havde kaldt ham og han var en la Rochejaquelin. Der herskede en overvættes Iver, en uforfærdet Tapperhed, og Mindet om fordums Underværker udførte af Lescure (Marquisen af la Roche-

jaquelins første Gemal) og af Henrik de Rochejaquelin. Navne, som Bonchamps, D'Antichamps, Stofflets, Charettes og en Masse andre Navne existerede endnu imellem dem.

Man fortalte, at de keiserlige Tropper vare langt borte og at hver Mand, der kunde bruges, var paa den nordøstlige Grændse. Det er aldeles ubegribeligt at man var uvidende om, at General La Marque med et Par Linieregimenter var paa Marschen for at standse vore Bønderregimenter. Alt var optaget af krigerske Tilberedelser; men Vendée-Armeen troede paa sin egen Sikkerhed, var ikke paapassende og søgte ikke ved Speidere at erfare Noget. Ja, det lader endog til, at Generalen selv altfor tillidsfuldt stolede paa den Underretning, han fra Begyndelsen havde modtaget, og tvivlede om, at der var nogen Modstand ved Haanden.

En rolig Eftermiddag omtrent Kl. 5, medens Chefen og Bulford vare iland med Fartøierne, speidede jeg med Kikkerten langs med Stranden sydefter og opdagede en Mængde skinnende Bajonetter bag ved nogle Sandhøie, som begrændsede en stor Strækning af Kysten. En Colonne Keiserligt Infanteri marscherede mod St. Gilles! Fienden var kun een Miil fra Byen, og jeg troer neppe at Nogen af Garnisonen vidste det!

En Gig med sex Aarer sendtes strax iland for at meddele Efterretningen. De roede alt hvad de kunde, men ligesom Baaden stødte til Land, bortes et Hornsignal, og med nogen Forvirring grebes hurtigt til Vaaben. Generalen ilede til sin Hest der var bunden ved et Træ, satte sig op, samlede sin Stab omkring sig og galloperede afsted, fulgt af sin unge Adjutant. Ingen var bedre end han bekiendt med den Fiende han skulde stride mod, thi han havde været med ved Leipzig og i flere tydske Feltslag under Napoleon.

Med en Bonde-Hær, der lod til ikke at være i nogen videre god Orden, skulde han her modstaae en krigsvant disciplineret Armee. Han gjorde Vidundere ved at bringe disse raa Volontairer, der rigtignok var tapre og ivrige, i nogen Orden. De, der først vare samlede, gik frivilligt i Fronten, og marscherede ud til Kamp.

I en utrolig kort Tid vare de Fiendtlige marscherede mod Yderkanten af den aabne By. En Gevørsalve hørtes snart, kort efter blev den besvaret, og de forreste Tropper kom snart i en varm Kamp En skrækkelig Gevørild varede i nogle Timer, imellem en Masse Mennesker, hvoraf idetmindste Tusinde paa den ene Side aldrig før havde været i Ilden, og nu bleve tagne ved Overrumpling.

Generalen med sin sorte Stridshest og de hvide Tømmer foer endnu engang igiennem den aabne Mængde og forsøgte at bringe den venstre Fløi i Orden igien. Vendéerne vare trængte tilbage, og dette var det sidste vi saae til den tapre la Rochejaquelin.

Vore Fartøier kom igien ombord, men lode Chefen blive tilbage under dette Haandgemæng. Hans Stilling var imidlertid ikke ny for ham. Han talte Fransk som en Indfødt, og hans engelske Uniform og imponerende Udvortes var rimeligviis til Nytte for hans Ven Marquien. Af Chefen hørte vi siden, at et Tilbagetog havde været nødvendigt. De retournerende Vendéer naaede vel den høire Bred af Floden, men ikke Taarnet, thi dette var allerede faldet i Fiendens Hænder.

Jeg skriver efter hvad jeg kan huske om mange Aar tilbage i Tiden, og det er derfor godt muligt at nogle af mine endnu levende Kamerater kunne have nogle Bemærkninger at giøre ved hvad jeg her fremsætter. Capitain Kittoe lever ikke mere.

Da de keiserlige Tropper rykkede frem, bleve Rækkerne meget fortyndede ved Bøndernes morderske Ild; thi hver enkelt Mand, saavelsom den uordentlige Række, lod hver Tomme Jord betale i dyre Domme og gjorde enhver brugelig Plet til en Fæstning. Alt var imidlertid forgiæves, og før Mørket faldt paa, vare de Fiendtlige i Besiddelse af det halve St. Gilles. Dette var en smertelig Gientagelse af det ødelæggende Angreb paa Granville, som Vendéerne tyve Aar tidligere havde foretaget.

Den næste Morgen sendtes en af „Astrea's“ Officierer iland for at faae Efterretninger, og da han, rigtignok imod sin Ordre, gik hen til et Sted hvor der herskede en levende Gevørild, fik han

en Kugle i Bryſtet. Kuglen kom fra Kirken, var gaaet igiennem et Skod, der ſtod aabent fra et Huus i Gaden og dette frelſte Officieren fra at blive dræbt. Han førtes hen til Generalen, der var ſluppen ganſke heelſkindet fra denne fortvivlede Kamp og ſom ſtedſe ventede eller idetmindſte haabede, at han endnu kunde overvinde Fienden. Han var i ſit ſædvanlige jevne Humeur, glædede ſig over ſine Folks Opførſel og ønſkede ſig ikke nogen bedre Lod end at ſtaae og falde med dem, der havde været ham og den gode Sag ſaa hengivne. Han tog Kuglen ud af Officierens Bryſt, forbandt Saaret meget hurtigt og ſendte ham da ombord med en Meddelelſe fra hans Stab, ſaaledes ſom aftalt var. Imidlertid ryktede han i Marken med de Kongeligſindede.

Meddelelſen gik vi imidlertid glip af, fordi den isvrigt flinke Officier, der denne Dag havde Tjeneſte, ikke var det franſke Sprog mægtig. Formodentlig har Generalen meent at beſtemme et andet Mødeſted; men hvad der ſaa var den mundtlige Beſked, gik den tabt for os for ſtedſe.

Paa et beſtemt Sted var Fartøiet halt op paa Stranden fri af Brændingen, hvor det tillige kunde ligge i Skjul. Det ventede Sendebud kom ganſke rigtigt og ſyntes at have vigtige Ting at meddele, men det Vendéeſke Sendebud og den engelſke Officier kunde ikke forſtaae hinanden. Man vidſte at Chefen nok vilde forſtaae ham. Capitain Kittoe var imidlertid ombord og ventede med megen Længſel paa Efterretninger fra Marquien ſom han havde al Anledning til at troe var ſtedt i Nød. Sendebudet, der beſad en Franſkmands hele Fyrighed og desuden var i et farligt Ærinde, ſaa han vidſte at han vilde blive ſkudt, hvis han blev opſnappet af de Fiendtlige, tog den Beſlutning at ſkrive ſin Meddelelſe paa For- og Agterſtevnen af Fartøiet med Kridt. Da Fartøiet ſattes i Vandet blev det Skrevne paa Forſtevnen viſket ud af Søen, og da Officieren paa Udfarten havde lænet ſig mod Agterſtevnen, var ogſaa det Skrevne der aldeles ulæſeligt da Fartøiet kom ombord. Chefen var meget fortvivlet da vi kom ombord uden Efterretninger.

Et Slag havde staaet ved St. Servière og Vendéerne vare blevne aldeles tilintetgjorte. Hvad kunde ogsaa en saadan udisciplineret Armee, hvor talrig den end var, udrette mod to Regimenter af Napoleons Veteraner. Rygtet fortalte, at la Rochejaquelin var falden, men vi havde dog ingen sikker Underretning derom og ængstedes derfor meget for hans Skiæbne.

Nederlaget rygtedes imidlertid snart. De Overvundne og Flygtende søgte hjem; Saarede bragtes i Sneevriis ind til St. Gilles og Alt var Uorden og Opløsning. Bulford med 3 Cadetter landede og trængte nogle faa Mile ind i Landet, men de vare nærved at blive tagne tilfange og maaskee skudte og slap kun ved at de toge fire Heste og galloperede ned mod Stranden i al Hast til Fartøiet. Iblandt Andre der kom ambord til os var Gourbillon, med Klæderne i Pjalter og Legemet streifet af Kugler men dog ikke videre beskadiget.

Marquien var rigtignok falden og den unge Adjutant tilligemed ham. Beaufort var ogsaa dræbt, og de Fleste af dem, vi havde taget med fra England, vare enten dræbte, saarede eller spredte omkring. Een var i Sikkerhed, det var Trompeteren. Man talte om Forræderi. Jeg veed ikke Forræderens Navn og gad ikke sige det, om jeg ogsaa vidste det. Rygtet sagde imidlertid, at vor Ven med Orenringene havde commanderet en Patrouille paa 40 Mand, havde nærmet sig de fiendtlige Patrouiller med megen Forvovenhed og paa Raabet: „Qui, vive?“ havde svaret „Napoleon“. Han foer ind til Fienden, blev vel modtagen og agtede rimeligviis ikke de Skud, som hans nye, eller snarere, hans gamle Venner, sendte ind blandt det flygtende Mandskab. Et Angreb paa Vendée-Armeens svageste Punkt fandt Sted ved Daggry, og Rygtet fortalte at Forræderen førte an. Mange forskiellige Fortællinger circulerede om denne Affaire, men alle med den samme bedrovelige Ende, og hvad enten dræbt ved Forræderi eller i aaben Kamp, saa var det vist, at den tapre Marquis de la Rochejaquelin ikke existerede mere.

Vi krydsede mellem Sable d'Olonnes og St. Gilles til liden

Nytte, nærmede os Rochefort og hørte „Bellerophon's" Kanoner, Dagen førend Chefen, Capitain Maitland, modtog Napoleon derombord.

Vi vare naturligvis meget glade over at være ombord i en Fregat paa en fiendtlig Kyst, thi Tjenesten var derombord dog langt behageligere end ombord i et Linieskib i en Flaade. En engelsk Fregat af en Eskadre under Land, som kun maa holde sig nogle Mile borte fra Kysten, var nemlig altid i Bevægelse, altid af en drillevorn Characteer og blandede sig altid i Andres Affairer, især i de Franskes. Storm og Læger gjorde ofte Stillingen farlig og de Godtfolk i Land meente da at have sagt os Farvel for godt, men ved det første gode Veir viste den sig igien og var ligesaa drillevorn som før.

Undertiden fik den vel et Skud, thi den var altid lige i eller indenfor Skudvidde. Dette muntrede den da og den sendte sine Fartøier ind for at udskære en Convoi eller tage et Batteri og fornagle Kanonerne, ja, gjorde al den Fortred, som den i den korteste mulige Tid kunde finde paa. Den var uforbederlig.

Dampskibets Opfindelse har forhindret saadanne Tider fra at komme igien, thi derombord vil der ikke, som i Seilskibe, være denne farlige Spænding med den tilsvarende Foretagelsesaand som holder os vuis om hvad der vil blive vor Skiæbne henad Natten, naar man løber ind for at foretage en eller anden vovelig Gierning. Seilskibet kan af Stormen blive overrasket for klos inde under Land, eller forsættes ind mod Land af Strømmen, dersom Vinden ikke er stærk nok til at befrie det, eller Kraften, der med Fartøier kan anvendes, ikke er stærk nok.

Hvorledes blev imidlertid ikke enhver Vanskelighed overvunden, hvor rigtige vare ikke Chefens Bestemmelser og hvor beundringsværdige ikke hans Combinationer under al den Ængstelighed som Følelsen om Ansvarlighed havde paalagt ham. Sindets bestandige Dvælen paa farlige Omstændigheder, paa hvad der i saadanne Tilfælde kunde gjøres for og imod; det var det der bragte den engelske Marine til sit Høidepunct. Dette var Resultatet af Skolen ved Trafalgar, Nilen og andre Steder. Saaledes vare de Skibe comman-

derede som udgjorde vore Flaader. Dog steg Fregattjenesten først til Fuldkommenhed i Krigens sidste ti Aar.

Tilsidst kom Waterloo, og Alt forsvandt nu med dette store og vigtige Emne. I vor Ensomhed tænkte vi paa den Glæde som Vendée-Generalen vilde have følt, ved denne Seiersefterretning, hvis han havde levet. Dog nærede vi ogsaa Tvivl derom, thi hans Regent var vel indsat, men der vilde dog hos enhver Franskmand opstaae blandede Følelser ved at erfare sine Landsmænds Ulykke og grusomme Nederlag.

Det er meget tvivlsomt, hvorvidt det har været politisk rigtigt at opmuntre til saadanne Expeditioner som denne. Hvad opnaaedes der ved at tilsætte saa mange hundrede Menneskers Liv? Hvad førte det til at opofre den fortræffelige Mand Louis de la Rochejaquelin? Store Nationers Skiæbne maa afgjøres ved store Slag, og det vilde kun have været en Draabe i Havet om dette Tog til Vendée var løbet heldigt af. Hele Europa stod i Vaaben mod Usurpatoren; Sædet for Operationerne var paa den østlige Grændse og enhver Statsmand i hele Europa vidste, at det Hele maatte afgjøres der. Hvorfor opmuntrede vi da en Haandfuld loyale sig selv opofrende Mænd til at forsøge Umuligheder? Dersom England strax havde sagt: „I kunne ikke faae nogen Hjælp fra os, det vilde kun være til Eders egen Ødelæggelse", da vilde hele denne Blodsudgydelse være bleven sparet.

Efterretninger for Søfarende.

Nyt Fyrskib ved Kobbergrunden i Kattegattet.

Ved Kobbergrunden i Kattegattet vil i Løbet af September Maaned d. A. et Fyrskib blive udlagt under 57° 8½' nordlig Br. og 11° 20½' østlig Længde fra Greenwich.

Dette Skib, der har to Master med Skonnerttakkelage, og hvis Sider ere malede røde med et hvidt Kors, skal ligge i S. O. t. S., 3 til 4 Kabellængder fra den saakaldte Nyvager.

Skibet vil komme til at vise 3 Fyr.

Nærmere Bekiendtgiørelse vil blive udfærdiget, saasnart Skibets Fyr ere tændte.

Marineministeriet, den 12te August 1853.

Fyrskib udlagt ved Kobbergrunden i Kattegattet.

I Forbindelse med Ministeriets Bekiendtgiørelse af 12. f. M. kundgiøres herved, at Fyrskibet ved Kobbergrunden er udlagt paa sin Plads paa 4 Favne Vand og første Gang har viist Fyr Natten mellem den 24de og 25de dennes.

Skibets 3 Fyr bestaae af 3 enkelte Sideral-Lanterner, hvoraf 2 ere anbragte paa Agterkanten af den forreste eller høieste Mast, respective 50 og 25 Fod over Vandspeilet, og den 3die paa Forkanten af den agterste eller korteste Mast i 40 Fods Høide over Vandfladen.

Fyret vil blive holdt brændende til samme Tider som Rigets øvrige Fyr, nemlig fra en halv Time efter Solens Nedgang og til dens Opgang.

Det lyser Horizonten rundt i en Afstand af circa 2 Miil.

Marineministeriet, den 26de September 1853.

Nye Mærker ved Indseilingen til Aggercanalen.

Ifølge Marineministeriets Ordre er af Aggercanalens Lodseri, ved Indseilingen til Lemvig udsat 4 Prikker, nemlig:

1 paa den nordre Ende af den ydre Røn, betegnet med 1 Riiskoſt, og

1 paa den ſondre Ende af ſamme Røn med 2 Riiskoſte, —

1 paa Midten af den indre Røn eller Steenbanken, med 1 Halmviſk, og

1 paa Geller-Odde, betegnet med en Riiskoſt.

Prikkerne ere anbragte paa 6 til 7 Fods Dybde og rage med daglig Vandſtand omtrent 8 Fod over Vandſpeilet, hvilket herved meddeles til fornøden Efterretning.

Aarhuus, den 6te Octbr. 1853.

Kjerulff

Overlods i Jyllands og Fyens Diſtricter.

Mærker ved Indſeilingen til Korshavn.

For at lette Indſeilingen til Korshavn, ſom de der dannede 3 Rønner tilligemed en lille Grund med 8 til 9 Fod Vand vanſkeliggiøre, er, ifølge Marineminiſteriets Ordre, af Lodsvæſenet paa Odenſe Fjord, udlagt 2 Mærker, nemlig: en ſort Vagertønde med hvid Stage og ſort Ballon Nord for 8-Fods-Grunden, og ligeledes en ſort Vagertønde med hvid Stage, betegnet med en Riiskoſt, paa Kanten af den midterſte og ſydligſte Rønne, ſamt at Ballonen og Koſten viſer 8 Fod over Vandſpeilet, og at begge Vagertønderne ere udlagte paa 13 Fods Dybde med daglig Vandſtand, hvilket herved meddeles til Efterretning.

Aarhuus, den 1ſte October 1853.

Kjerulff,

Overlods i det jydſke og fyenſke Diſtrict.

Udlægning af Sønder i et nyt Farvand imellem den betøndede Ny Heverſtrøm og Sønervagſand, ſamt Fortſættelſe af Farvandet over Heverſteertſand (Slesvigs Veſtkyſt).

I bemeldte nye Farvand er, til Hjælp ved Opmaaling, inte-

rimistisk udlagt 2 Stkr. hvide og 5 Stkr. sorte Tønder, i følgende Peilinger:

a) Sort Tønde, „Nr. 1 Neues Fahrwasser", paa Sydsiden af Farvandet i 6½ Favn Dybde, i Peilingerne:
Huset paa Südervag i N. O. ¼ O.
Westerhever Kirke i O. t. S. ¾ S.
Ording Kirke i S. O. ¾ O.

b) Hvid Tønde, „A. Neues Fahrwasser", paa Nordsiden af Farvandet i 8½ Favn Dybde, i Peilingerne:
Huset paa Südervag i N. O. ¾ O.
Westerhever Kirke i S. t. O. ¾ O.
Ording Kirke i S. O. t. S.
Sort Tønde Nr. 1 i S. S. O.

c) Sort Tønde, „Nr. 2 Neues Fahrwasser", paa Sydsiden af Farvandet i 6½ Favn Dybde, i Peilingerne:
Huset paa Südervag i N. O. ½ N.
Westerhever Kirke i S. O. ¾ S.
Ording Kirke i S. t. O.
Sort Tønde Nr. 1 i S. V.

d) Hvid Tønde, „B. Neues Fahrwasser", paa Nordsiden af Farvandet i 7 Favne Dybde, i Peilingerne:
Huset paa Südervag i N. O. ½ N.
Westerhever Kirke i S. O.
Ording Kirke i S. ¾ O.
Sort Tønde Nr. 2 i S. V. t. S.

e) Sort Tønde, „Nr. 3 Neues Fahrwasser", paa Sydsiden af Farvandet, i 6½ Favn Dybde, i Peilingerne:
Huset paa Südervag i N. N. V.
Do. paa Südfall i O. ¾ N.
Westerhever Kirke i S. t. O. ¼ O.
Sort Tønde Nr. 2 i V. t. S.

f) Sort Tønde, „Nr. 4 Neues Fahrwasser", paa Sydsiden af Farvandet i 3½ Favn Dybde, i Peilingerne:

Huſet paa Südervag i N. V. $\frac{3}{4}$ V.
Do. paa Südfall i O. t. N.
Weſterhever Kirke i S. t. V. $\frac{1}{2}$ V.
Sort Tønde Nr. 3 i Veſt.

g) Sort Tønde, „Nr. 5 Neues Fahrwaſſer", paa Sydſiden af Farvandet i $5\frac{1}{2}$ Favn Dybde, i Peilingerne:
Huſet paa Südervag i N. V. t. V.
Do. paa Südfall i O. N. O.
Weſterhever Kirke i S. V. t. S. $\frac{1}{2}$ S.
Sort Tønde Nr. 4 i V.

I ſamme Øiemed er paa Südervagſand oprettet 3 Stkr. mindre interimiſtiſke Baker:

a) Den veſtlige Bake ſtaaer paa den yderſte tørre Sand, med Huſet paa Südervag i Oſt.

b) Den ſydlige Bake ſtaaer paa den ſydligſte tørre Sand, med Huſet paa Südervag i N. O. t. O. $\frac{1}{4}$ O.

c) Den østlige Bake ſtaaer paa en tør Sand paa Nordveſtſiden af Pellwormer Strømmen, med Huſet paa Südervag i N. N. O. $\frac{1}{4}$ O.

Fyr- og Vagerinſpectionen paa Monarchiets Veſtkyſt, den 14de September 1853.

O. C. Hammer.

Griffiths Drivskrue.

I Februar Maaned d. A. foretoges, efter Ordre af det engelske Admiralitet, endeel Prøver med Dampskibet **Fairy**, som gjorde, med den reglementerede Skrue af 8 Fods Stigning, en Fart af 12.1 Knob, og med Griffiths bevægelige Drivskrue med 3 Blade og samme Stigning, 12.392 Knob. Ved at forandre Bladenes Stilling paa Griffiths Skrue til 7 Fods Stigning, erholdt man 12.631. Maskinens Omdreining var i disse tre Tilfælde $38\frac{1}{2}$, $37\frac{1}{4}$ og 42. Det er kun ved Erfaring at den rigtige Stigning efter Skrogets Dannelse kan findes, ligesom de forskiellige Omstændigheder, hvorunder Skibet bevæges, fordrer en forandret Stilling af Skruebladene.

Man forandrede derfor under Prøverne Stigningen og fandt at Saadant lod sig udføre i 3 Minuter.

Stigning	Omdreininger.	Middelfart.
10 Fod	30	11,738
9 —	$33\frac{1}{4}$	12,057
8 —	$37\frac{1}{4}$	12,392
7 —	42	12,631

Med 10 Fods Stigning gjorde Griffiths Skrue $\frac{4}{10}$ Knobs Fart mindre, men besparede $8\frac{1}{2}$ Omdreining, altsaa særdeles meget med Hensyn paa Maskineriets Slittage og Kulforbrug. Saaledes har denne Skrue vist sig bedre end den reglementerede Admiralitets-Drivskrue, baade ved at kunne præstere mere Kraft og ved Besparelser, naar ellers Skruen løber rundt til liden Nytte.

Ovenstaaende Prøver ere anstillede med en 3-bladet bevægelig Skrue, men da et Krigsskruedampskib hovedsagelig er Seilskib, kan det kun bruge en 2-bladet Skrue, som kan optages giennem en Brønd, man maatte derfor foretage Prøver med en 2-bladet Skrue, og disse bleve udførte i Marts d. A. med Fairy, forsynet med en tobladet Drivskrue efter Griffiths Tegning.

Med 8 Fod 6 Tom. Stigning gjordes da 12,242 Knob,
10 — — — 11,742 —
12 — — — 11,092 —

Da Fairy's Linier ere de fortrinligste til Drivskruens Afbenyttelse, fandt man det nødvendigt, ved andre Prøver at forsikre sig om at større Skibe med mindre fine Linier ogsaa kunde være tjente med ovennævnte Stigningsforhold af den 2-bladede Skrue. Midt i Juni ere Prøver derfor afholdte med „Cadix", Jerndampskib, 950 Tons drægtig og Maskineri af 200 Hestes Kraft nominel. Ved 6 Prøver med en almindelig 3-bladet Skrue var Middelfarten 10,2 Knob med $26\frac{1}{4}$ Omdreininger. Med Griffiths 2-bladede Patent Drivskrue med

Stigning.	Omdreininger.	Knob.
18 Fod	$18\frac{1}{4}$	9,291
17 —	19	9,348
15 —	$20\frac{1}{3}$	9,670
13 —	$22\frac{1}{2}$	10,395
11 —	$25\frac{1}{4}$	10,544

Den store Fordeel af denne Skrue bestaaer i den mindre Nytten Skibet har under Damp og den Lethed hvormed Stillingen forandres saaledes at det passer med Seiladsens forskiellige Fornødenheder.

Nogle Dage senere foretoges Prøver med Seil og Damp. Med en stor Stigning og $22\frac{1}{2}$ Omdreininger gjordes 11.6 Knob, Middelfart af 2 Prøver i Stokes Bay.

Derefter lod man Bladene staae med den store Stigning, men befæstede dem i Stillingen. Skibet gjorde 5 Knob (efter den afmaalte Distance) ved Seilene alene. Ved at stille Bladene langskibs forøgedes Farten ikke. Styringen var god i begge Tilfælde. Paa Tilbagetouren var Stigningen mindre og Skruen gjorde 25 Omdreininger.

Disse Forsøg have godtgjort, hvor fuldkommen Griffiths Drivskrue har Maskinens Bevægelser i sin Magt, og kan afpasse Omdreiningernes Antal til det nyttige Forbrug af Kul, ved at forandre

Bladenes Stilling til den fordeelagtigste Stigning efter Skrogets Form, god Vind, Stille, Modvind og Storm imod. For Orlogsmænd, der skulle holde længe ud paa en Station, er Kulbesparelse et Hovedspørgsmaal, og da denne Drivskrue lover 20 pCt. Besparing med 2 Knobs mindre Fart end sædvanligt, har man indseet dens store Fordele og indsætter den paa det 91 Kanonskib **Agamennon**, istedetfor den almindelige Drivskrue støbt i et Stykke, veiende 8 Cwt. Det er Fabrikanterne Swayne and Bovill, som forfærdige Griffiths Patent-Drivskrue. Den bestaaer af et kugleformet Axelstykke med Tandhjul indeni, der gribe i Tænder paa Enden af Bladenes Tapper. Den inderste Deels Omdreining afgiver ingen Modstand idet den er kuglerund og gior derfor ikke den nysnende Bevægelse, der ellers løsner Agterstevnen paa Skrueskibe med den almindelige Skrue. Man kan være overbeviist om at denne eller lignende nyttige Indretning, der først fuldender Skruens hensigtsmæssige Brug paa Krigsskibe, i kort Tid vil afløse den nuhavende uformelige svære Skrue, hvoraf man ogsaa kun kan have den ombord der er i Brug, men ikke nogen i Vare.

Kiøbenhavn den 12te October 1853.

P. Seidelin.
Capitain-Lieutenant.

Orlogsbriggen Mercurius's Togt til Vestindien 1852—53.

(Meddeelt af Capitain F. Paludan.)

Den 27de Marts 1852 fik jeg Ordre til, med Orlogsbriggen Mercurius, i Mai at afgaae til Stationen ved de danske Øer i Vestindien. Jeg var særdeles fornøiet ved denne Commando, som i Regelen kan være høist interessant, og glædede mig forud til denne min første Chefs-Commando, efter i en Række Aar af have været Næstcommanderende i alle Classer Skibe. Omstændighederne vilde imidlertid, at det glædelige Udbytte af Touren kun blev ringe, idet Sygdom forfulgte os haardt en lang Tid og vi af Briggens Besætning mistede 39 i de 13 Maaneder Flaget var heist.

Officiers-Besætningen var: Premierlieutenanterne P. Schultz og C. Michelsen, Secondlieutenanterne L. Holboll, Grove og L. Wolff; Overlæge Struckmann og Proviantregnskabsfører Dæhnfeldt.

Den 1ste Mai begyndte Eqvipering. Den 13de heiste Commandoen og halte ud paa Rheden, og den 15de var Flaade-Inspecteuren, Contre-Admiral Zahrtmann, ombord. Samme Dag mønstrede jeg mig seilklar og afgik fra Kiøbenhavns Rhed Søndag den 16de Mai om Morgenen. Skagen passeredes Mandag Middag, og med stadigt smukt Veir og let Brise gik det nu ad Nordsøen, hvor vi havde nogle Dage Modvind og Taage. Denne Taage forfulgte os haardnakket ned ad Hofden, og vi hørte flere Gange Mandskabet i andre Skibe tale, uden at kunne see dem. Netop ottende Dagen efter Afseiling kom vi ind under Dover, og havde da sigtbart og godt Veir og en rask Brise Canalen ud. Paa Biscaya Bugten mødte vi det sædvanlige urolige Veir, der dog mere bestod i Regn end Blæst; passerede Finisterre den 27de Mai og havde ingen Sol i 4 Ugemaal paa Biscaya-Bugten, hvilket i Mai Maaned er noget ualmindeligt. Langs portugisiske Kysten havde vi

lette vestlige Vinde og smukt Veir. De 3 yngste Officierer fik nu Quarteer, idet de hidtil havde gjort Vagterne om Dagen, medens de 2 Premierlieutenanter havde gjort Nattevagterne. Med næsten Stille naaede vi ned til Porto Santo den 3die Juni og stod da for Madera, hvor vi kom ind paa Rheden Middag den 4de Juni, deels roende deels seilende, da det som sædvanligt blev Stille under Bracenhead. Ankrede i 22 Favne Vand, med Loo Fort i N. t. V. ½ V., omtrent 4—5 Kabellængder fra det vestlige Land i Bugten. Bracenhead i O. S. O. og Nostra Senhora del Monte i N. O. t. N. ¼ N. Jeg troer, man i Regelen ikke bør ankre paa altfor dybt Vand, og fremfor Alt bør man undgaae at ligge saanær andre Skibe, at man ikke til ethvert Øieblik har Plads til at slippe sin Kiæde og gaae tilsøes for Vinden bliver paalands eller naar Veiret seer truende ud. Endnu forinden vi kom tilankers, kom Havne-Capitainen Cassabranco ombord og strax efter Consul Selby. Denne Sidste har i en Række af Aar vedligeholdt den store Elskværdighed, hvorfor han er almindelig bekiendt i den danske Marine, og jeg maatte nu med Glæde giøre den samme Erkiendelse, som jeg nogle Gange tidligere havde havt Leilighed til, — at Opholdet paa Madera altid hører til de kiæreste Erindringer man bringer tilbage fra sin Reise, og at man hovedsagelig har Selbys Huus og venlige Imødekommen at takke herfor. De 4—5 Dage, vi opholdt os paa Madera, tilbragtes hos Selbys, Gordons og Cossarts, samt med Ridetoure til de forskiellige smukke Punkter paa Toppen af Øen, hvor man overalt ved Selbys forekommende Opmærksomhed mødte deres Venner, der forud vare underrettede om vort Komme, og som med Artighed kom os imøde. Man skulde troe, at Giæstfriheden paa Madera maatte aftage efterhaanden som den benyttes saameget af Reisende, men netop det Modsatte: Alle giøre sig en Fornøielse af at kommp Fremmede imøde paa denne Ø, — muligt bidrager ikke lidet hertil, at den Reisende, som Trækfuglen, ialmindelighed kun giør Opholdet her kort, idetmindste er dette jo stedse Tilfældet med Orlogsmænd, og det er muligt, at den Mængde Syge, der næsten altid leve paa Madera, have gjort en anden Ere

faring, men jeg troer det dog neppe. Hvor man bevæger sig, møder man disse Stakler, der i Haab om, enten at gienvinde Sundhed eller at udstrække Livet endnu nogle Aar, slæbe sig omkring; undertiden ligge de paa Strandbredden hele Timer for at indaande den friske Søluft, undertiden seer man En henstrakt i en Baad, hvis Eier roer ham omkring paa Bugten halve Dage for at tage den kiølende Søbrise fra første Haand; Andre, hvem den snigende Brystsyge endnu kun har berørt let, færdes tilhest paa Bjergene for at nyde de herlige Udsigter fra Toppen, men overalt træffer man disse Ulykkelige, hvem Døden alt har paatrykt sit uudslettelige Mærke og af hvilke kun Faa drage tilbage til Liv og Sundhed, idet de Fleste først da besøge Maderas herlige Klimat, naar Sygdommen alt har rodfæstet sig for dybt. Jeg besøgte den engelske Kirkegaard med Consul Selby, og fandt, efter Inscriptionerne, hvorledes størstedelen af de Derhvilende kun vare Tilreisende der havde fundet deres Grav der, hvor de søgte fornyet Liv. Mig forekommer det lidt barbarisk af Lægerne, naar de saaledes, for ikke selv at lægge den sidste Haand paa Værket, bortsende Patienter, om hvilke de næsten med Vished vide, at der ingen Redning mere er, og af det Slags kommer der en stor Mængde til Madera for at dø blandt Fremmede, hvor ingen kiærlig Haand lukker deres Øine, uden forsaavidt den kan kiøbes for Penge.

Den sidste Eftermiddag paa Madera tilbragte vi hos Mr. Cossart, der gav en elegant Diner for Selby og os. I Begyndelsen gik det lidt stramt til, som almindeligt i engelske Huse, men efter Bordet vare Officererne snart i en livlig Samtale med den smukke Frues smukke Søstre, og kun nødig brød jeg op, om Aftenen Kl. 9, for at gaae ombord og seile. Efter al Rimelighed var det sidste Gang jeg besøgte denne smukke Ø med sine venlige Beboere, og der er altid en vemodig Følelse i at sige Farvel for bestandig til et Sted hvor man flere Gange har nydt Gieæstfrihed. Consul Selby fulgte os til Stranden, og en Time efter vare vi under Seil med en let Brise ud af Landet, og nu gik det efter Antillerne. Den 7de Juni var vor Ankomst til Madera, den 9de

forlode vi Øen. For de behagelige Dage, vi der tilbragte udenfor Selbys Huus, havde vi især afdøde Admiral Zahrtmann at takke, idet han havde medgivet mig Brev til Gordons Familie, som han personlig kiendte fra tidligere Aar, og som omtalte ham paa den meest smigrende Maade. Cossarts ere associerede med Gordons Huus.

Efter at have slingret igiennem Ostpassaten i 18—19 Etmaal, ankrede vi i Christiansted Havn Middag den 28de Juni og forefandt her Orlogsbriggen Ørnen, der gjorde sig klar til Hjemreise.

Det var mit Ønske, forinden jeg kom til St. Croix, kun at ligge kort Tid ad Gangen tilankers paa de forskiellige Steder, — at bruge Tiden, forsaavidt Tjenesten derovre tillod det, med Oplodning og Opmaaling, hvoraf der var nok at giøre, og som igrunden er et behageligt Tidsfordriv, og idetheletaget at holde Briggen meget under Seil, som det bedste Middel til at undgaae Sygdom; hvorlidet jeg opnaaede dette mit foresatte Maal, og hvorledes Omstændighederne bevirkede det Modsatte, skal jeg senere omtale. Juli Maaned gik hen med at besøge St. Thomas, St. Jan, Vestend af St. Croix og med Seilads imellem Øerne, og da Orkanstiden forestod og det almindeligen er Skik, at den stationshavende Orlogsmand under en Deel af denne Periode udfører de tjenstlige Sendelser fra Gouvernementet til fremmede Pladser, henvendte jeg mig til Gouverneuren i den Anledning, og han gik ind paa mit Forslag med den artige Forekommenhed, han har vist de Skibschefer der have været commanderede til Stationen, og bestemte, at vi i Begyndelsen af August skulde afgaae til Trinidad, Cumana, La Guayra, Porto Cabello og Curazao, og være tilbage ved Stationen, d. 12te September. Der var speciel Ordre for mig, at gaae til Caracas, naar Briggen kom til La Guayra, og i Forening med den daværende Danske General-Consul Achers at arbeide til at see en Ende paa Espera-Sagen, *) endelig Tilladelse for mig til at gaae overland

*) Espera-Loven blev proclameret i Venezuela i 1849 d. 9de April, idet et dominerende Parti i Kamrene vidste at sætte den igiennem

til Porto Cabello for der at møde Briggen, og da fortsætte Reisen. Slutningen af Juli blev anvendt til at proviantere og gjøre klar til denne Tour. Sundhedstilstanden var dengang god baade paa vore Øer og ombord i Briggen, naar jeg undtager enkelte lette Feberanfald, der snart fortoge sig. Temperaturen var, som altid paa den Aarstid, meget varm og Passaten let og noget uregelmæssig.

Den 3die Aug. EM. kom vi tilankers paa Vestend Rhed under byget Veir med stærk Regn. Ved Seilbeslaaningen faldt en Mand ned fra Store-Mersseraa, slog sig paa Relingen, gik overbord og kom ikke mere tilsyne. Det var en flink og brav Karl, nyligt gift, og dette vort første Tab gjorde paa os alle et meget uhyggeligt Indtryk. Næste Dags Eftermiddag modtog jeg Gouvernementets Ordre for Reisen og forlod Frederiksted d. 4de August Aften, staaende Synder i med let Brise og smukt Veir. Med Vinden temmelig sydlig fortsatte vi vor Reise, og den bestandig flaue Passat lod os neppe beholde S. t. V., medens vor Cours omtrent var S. O. t. S. beholden ned til Trinidad. Lette Febre vare paa Nedreisen temmelig hyppige, men de syntes ikke at have nogen ond-

---

hos Præsidenten Monagas imod Ministrenes Raad og tiltrods for Protest fra alle i Caracas værende fremmede diplomatiske Agenter. Loven bestod i „at Creditor i 8 Aar var fritaget for at betale sin Skyld til Udlændinge". En saadan Lov kunde umuligt holde Stik, og den engelske General-Consul, diplomatisk Agent i Caracas, Wilson, tvang, ved Lord Palmerstons kraftige Understøttelse, Regieringen i Venezuela til igien at ophæve Loven den 28de Mai 1850, og som Følge heraf maatte den selv overtage Gjælds-Forpligtelserne til Fremmede, og det blev nu Landet som overtoge sine Undersaatters Gjæld. Dette Resultat opnaaedes imidlertid først da en engelsk Eskadre under Lord Cochrane ankrede ved La Guayra og truede med Blokade. Englænderne vare i 1852 maaskee de Eneste der havde faaet noget betalt af deres Tilgodehavende, hvoraf dog resterede 60,000 Pjastre, efter den engelske General-Consul i Caracas, Riddels, Opgivende til mig. Man talte saa smaat om at ogsaa Hollænderne havde faaet nogen Afbetaling, men det var i ethvert Fald en Art Hemmelighed.

artet Charakteer, og fortoge sig snart igien, uagtet vi daglig havde temmelig mange Folk paa Sygelisten og mistede een Mand, dog ikke af Feber. Den 7de August saae Himmelen meget truende ud, og da det var i Orkanstiden, gjorde vi klar til at tage imod hvad der vilde komme, men Veiret klarede atter af og blev smukt. Den 12. August, nær Granada, havde vi en Storm i 12 Timer, der kastede os noget ad Læ til, og da Vinden altid stod meget sydlig og let, begyndte vi Krydsning, som ikke gav meget Udbytte med den flaue Brise. Tiden drog hen, og da jeg frygtede for, muligt ikke at kunne naae tilbage til St. Croix til den befalede Tid, satte jeg den yderste Termin for Nedreisen til Trinidad til 14 Dage, og bestemte, saafremt vi til den Tid ikke vare der, at opgive dette Besøg, saameget mere som min Reise kun egentlig angik Caracas, hvor der vare bestemte Forretninger. Den 14de August vare vi tæt oppe under Granada og stode om Aftenen derfra over efter Løbene ind til Trinidad-Søen. Vinden favoriserede os her og vi saae S. O. t. S. op med 4—6 Miles Fart Natten over, men desuagtet naaede vi kun netop Bocas-Løbene og havde netop havt Syd beholden i Kaartet, saa stærk løber Strømmen paa dette Sted. Vester i Koblingerne ere af og til meget stærke, idet de arbeide som paa the falls i Hofden. Søndag Morgen den 15de August kom vi over under det smukke imposante Hovland af Trinidad, der overalt udimod Søen er tæt begroet med Skov, gjennem hvilken hist og her en Flod arbeider sig ud for at kaste sig i caraibiske Sø ned over Bjergskrænten. Vi beholdt Stille og Omlobende hele Dagen, med af og til et lille Pust fra Søen, som efterhaanden førte os ind imod det Midterste af de 3 Bocas der føre ind til Trinidad-Søen. Imod Middag begyndte Strømmen at sætte ind, og med denne og et lille Vindpust, som nu og da fyldte Seilene, glede vi gjennem det smalle Løb, med de steile Bjergskrænter paa begge Sider og uden Ankergrund, ind i Trinidad-Søen omtrent Kl. 3 Eftermiddag; men neppe vare vi indenfor, før det atter var complet Stille, og den indgaaende Strøm slakkede af, idet det egentlig kun er Ebben som ret løber haardt ud af Søen, medens

Floden er ringe. Uagtet vi fik alle Aarer paa og bugserede, syntes det som Briggen atter vilde drive ud af Løbet, og vi gik undertiden heelt tilbage trods alle Anstrengelser, men endelig kom der atter et veblikkeligt Puft og førte os saa langt ind, at jeg kunde ankre i 32 Fv. Vand og glæde mig over at have faaet Bund og saaledes sikret os imod at drive i Søen og du, med Strømmen, Vesterefter igien. Ebben vedblev Natten over at løbe ud, og først Kl. 5 om Morgenen kom der noget Buise, hvormed vi lettede og krydsede ned efter Port Spain igiennem denne smukke maleriske Sø fuld af yndige Smaaøer, der havde en Mængde Landsteder og smaa Plantager. Dagen igiennem vedblev det med Torden, Byger, Stille og Omløbende, og vi vare 3 Gange tilankers, deels fordi Ebben førte os tilbage og deels fordi jeg ikke vilde indenom nogle Smaaøer som laa nær Landet, og hvor Strømmen førte os hen imod. August Maaned er i det Hele ingen heldig Tid at besøge Trinidad paa, thi der er sjelden en Dag uden Regnskyl, Torden og Stille med en meget stærk Hede. Kl. 6 om EM. den 16de ankrede vi paa Port Spain Rhed i 3 Favne Vand, en lille Fjerdingvei fra Byen. Uagtet det var midt i Orkanstiden, var der dog 8—10 Skibe paa Rheden, de fleste engelske. Sygdom vedblev saa smaat ombord med let Feber og Dysenteri, hvoraf een Mand aft i 8—10 Dage havde været angreben, men Skibets flinke Læge ønskede Ingen iland, og idetheletaget vare kun 2 Patienter tilkøis. Jeg flyttede ind paa et Hotel, da Touren til og fra Skibet i den stærke Hede og daglige Regn var ubehagelig. Da jeg var kommen iland, mødte jeg den danske Apotheker Beichmann, der med megen Artighed tilbød sin Assistance, hvilken vi med Glæde benyttede for de 3 Dage vi opholdt os i Port Spain. Herr Beichmann er nu dansk Consul paa Stedet. Dagen efter min Ankomst saluterede jeg Byen og hilste paa Gouverneuren Lord Harris.

Vi benyttede disse faa Dage til at see Byen og Omegnen, hvormed Hr. Beichmann og endnu en Landsmand, Musikus Courlænder, vare os behjælpelige. Byen er en af de netteste i Vestindien og Omegnen er meget yndig og pittoresk. Port Spain ligger paa

et fladt Terrain ned imod Stranden og er meget regelret bygget med nette veenlige Gader, almindeligt 2 Etages Huse. Uagtet Trinidad er en sund Plads, havde Byen 10—12 Apotheker, hvoraf Herr Beichmann eiede 2; Concurrence i denne Retning manglede altsaa ikke. Dagen efter vor Ankomst spiste jeg om Middagen, eller rettere, om Aftenen, tilligemed Premierlieutenant Schultz, hos Lord Harris, der selv afhentede os ud til sit smukt beliggende Landsted St. Ann, hvor han altid boer. Huset er meget forfaldent, men Haven og Parken, der ligge paa det flade Land og stode op til hvor Bjergene begynde, ere udmærket vedligeholdte. Begge Dele tilhøre det Offentlige. Siden mit Besøg paa St. Ann har Gouverneuren mistet sin Kone, der skal have været en baade smuk og elskværdig Dame, som, da jeg var der, var upasselig; hun var Datter af en Geistlig der paa Landet og født Creolinde. Kl. 5 EM. naaede vi til St. Ann og spadserede et Par Timer i den smukke og udstrakte Park og Have, hvor Lord Harris med al Artighed selv fulgte os omkring. Klokken henved 8 om Aftenen kom vi tilbords. Selskabet bestod af Landets Embedsmænd og Militaire, alle temmelig stive og ordknappe Folk; Archdeakon Cummins, Gouverneurens Svigerfader, holdt Bordbøn. Vi vare et Par Timer tilbords, drak Kaffe Kl. 10 og toge da Afsked med Gouverneuren, og senere i Byen med vore Bekiendte der. Næste Morgen den 19de August seilede ned ad Trinidad Sund med en smuk Brise og en udløbende rask Ebbe, der ved Middagstid førte os ud i caraibiske Sø gjennem den største Aabning, Dragons Mouth. Med bestandig let Bryse løb vi Vesterefter langs Landets Norden om Øen Margarette, og laae en Nat underdreiet ved Østenden af Øen, som har et temmelig urent og langt udskydende Rev Vesterefter. Ved Daggry stod Syd i efter Cumana, tæt i Læ af det $\frac{3}{4}$ Miil udskydende Sandrev, fik vestlig Vind da vi kom ind paa Bugten ved Cumana, som er en aaben Rhed med meget dybt Vand indtil 1—2 Kabellængder fra Strandbredden, hvor vi ankrede i 17 Favne. Humbolt giør i „Sailing Direction“ en meget

romantisk Beskrivelse af Cumana, og vi ventede at finde idetmindste Spor af hvad det tidligere skulde have været, men Alt forgiæves. En Flod udmunder nær Ankerpladsen; gjennem denne roede vi op til Byen. Paa begge Sider Floden ligger en Indianerby, hvis Indbyggere, især de mandlige, vare meget smukke, store og velskabte, og som alle bare et umiskiendeligt Præg af at være en egen Race Mennesker, ligesom og deres Klædedragt var aparte; de syntes at være godmodige, reenlige og nysgierrige, og leve afsondret fra Cumanas Indbyggere, der stamme fra spansk Befolkning. Vi fandt paa vor Vandring gjennem Staden ikke et eneste Menneske der kunde tale andet end Spansk, og man sagde mig at der ingen Tydskere ophaldt sig der, hvilket, efter min Erfaring, beviser, at Pladsen maa være meget ussel, da man ellers overalt i Verden finder enkelte af denne Nation der søge Erhverv. Der var saagodtsom ingen Skibsfart, og Byen var meget forfalden og smudsig. Senere er Cumana næsten heelt ødelagt af et Jordskiælv, hvorved henved 4000 Mennesker omkom. Søndag Morgen den 22de August saluterede jeg Forten, efter at have forvisset mig om at de kunde svare, og med en eneste Canon arbeidede de sig tappert igiennem en 11 Skuds Salut. Samme Formiddag forlode vi Rheden med en prægtig Landbrise og det gik nu efter La Guayra. Den 24de August om Morgenen vare vi under Landet og stod ind efter La Guayra Rhed, hvor der laa mange Skibe. Kl. 9 F.M. gik jeg iland tilligemed Secondlieutenant Wolff og aftalte med Premierlieutenant Schultz at mødes Briggen i Porto Cabello. Vi havde da 2 Syge tilkøis og nogle faa Stykker som skrantede: det var mere eller mindre let Feber, jam Lægen antog at være af mild Character, og han lovede mig, da jeg sagde ham Farvel, at Alle skulde være raske, naar vi atter mødtes i Porto Cabello. Hvor anderledes sørgeligt mit Møde med Briggen blev, vil jeg siden omtale. La Guayra er Hovedudskibning'sstedet for Venezuelas mange og rige Produkter og Skibsfarten herpaa er temmelig betydelig; her er en Mængde Handelshuse, næsten alle tydske, og Hotellet, hvor vi toge ind, vrimlede

af tydske Commis'er. Fra Altanen saae vi Mercurius heise sit Fartøi og sætte Cours efter Porto Cabello, medens vi forberedede os til at gaae med en Art Diligence over Bjergene til Caracas, Regieringens Sæde. Kl. 1 E.M. forlode vi La Guayra. Reiseselskabet bestod af en gammel Bremer W., der eiede et Maskinværksted i Caracas, og en forloben tydsk Commis, der kom fra New York for nu at prøve sin Lykke i Venezuela. Den første var en godlidende gammel Mand, som talte med Varme om hvorledes hans Landsmænd under den sidste Krig vare løbne sur, og tilføiede, at alle befindige Tydske i Udlandet havde skammet sig ved deres Færd. Han kiendte hvert Menneske paa Veien og alle Værtshuse og vidste hvad der var spiseligt og hvad ikke, saa jeg havde baade Fornøielse og Nytte af ham. Veien gik i Zikzak op ad Bjergene, og uagtet vi næsten hele Tiden kiørte i Galop og skiftede Heste to Gange, naaede vi dog først Caracas Klokken henved 8 om Aftenen. Jeg havde altid hørt Caracas omtale som det sundeste Sted i Verden, og forbausedes ved at høre W. fortælle om, hvorledes Blodgang bortrev en Mængde Europæere, ligesom nu man her, foruden alle tropiske, endnu havde de fleste europæiske Sygdomme at stride imod. Jeg tog ind i et fransk Hotel, St. Amand; det var langtfra godt, og meget langt fra reenligt, men det var det bedste. Samme Aften besøgte jeg den der etablerede og anseete dänske Apotheker Styrup, der fortalte mig, at den danske General-Consul, diplomatisk Agent, Ackers, med hvem jeg hovedsagelig havde Forretninger, var bortreist uden at have anmeldt dette, hverken for den dänske eller venezuelanske Regiering, ei heller for Gouvernementet paa de dansk-vestindiske Øer, med hvem han saa hyppigt maatte have Forretninger, og da alle Depecher vare adresserede til ham, vare mine Forretninger egentlig hen tilende; men da det var mig sagt, at jeg, i Forening med Herr Ackers, skulde arbeide paa at bringe den venezuelanske Regiering til at fastsætte en Termin, inden for hvilken den Gield til St. Thomas Kiøbmænd kunde afgiøres, anstede jeg, for at Touren ikke skulde være aldeles forgiæves, at forsøge paa hvad jeg kunde udrette

uden Hr. Ackers' Nærværelse, og jeg mødte i Hr. Styerup, Hr. Bluhme fra St. Thomas, samt den engelske General-Consul, diplomatisk Agent, Hr. Riddel, Folk, der baade med megen Kundskab til Sagen og med megen Beredvilligbed vare mig behjælpelige i at faae overbragt den danske Regierings Forventninger og bestemte Ønske om snarlig Ende paa denne Pengesag, der, uagtet Gjælden vel ikke er stor, vil behøve idelige og skarpe Paamindelser for at bringes til et gunstigt Resultat, saameget mere som dette ellers rige Land er aldeles forarmet og blottet for Penge ved en mildest talt svag Regierings slette Forvaltning og ved idelige Oprør, der bragte uredelige Embedsmænd hyppige Leiligheder til at bortfjerne sig med Landets Penge. Den Beskrivelse, Hr. Bluhme gav mig af Regieringen og dens fornemste Embedsmænd, var høist sørgelig, og maa føre Republiken en sikker Undergang imøde, fra hvilken en opvoxende Slægt med renere Nationalfølelse og hæderligere Principer, med større Respect for Sandhed og Ret end nu, alene kan frelse Landet; men det er meget usikkert, om en saadan Slægt vil fremstage, ialtfald naar, og forinden, er der ingen Forretninger at gjøre med disse degenererede spanske Efterkommere, uden hvor der kan lægges en bestemt Magt og et deraf flydende bestemt Sprog i Vægtskaalen, thi fra den Første til den Sidste ville de hjælpe sig igiennem med Usandhed og Lovter, som de aldrig have Tanke om at holde, saalænge det kan undgaaes.

Vi tilbragte en behagelig Dag hos den artige, flinke og forekommende Apotheker Styerup og den næste Dag hos en elskværdig dansk Læge, Frydensberg; gjorde med disse Herrer Ridetoure i Omegnen, som er meget smuk og frugtbar, og jeg skulde med Fornøielse have tilbragt endnu en 3die Dag i Caracas, som er en smuk og velhavende By, fornemmelig ved fremmede Kiøbmænds Industri, men mine Forretninger vare tilende, og jeg bestilte Heste til næste Morgen Kl. 4 for at begynde Touren overlandtil Porto-Cabello. Vore forekommende Landsmænd lovede

at følge os paa Veien, men da vi seent om Natten forlode Styerups Huus, hvor der havde været Middagsselskab og Dands om Aftenen, indsaae jeg, at det var ubesindige Løvter, og med min vakkre unge Ledsager, Lieut. L Wolff, forlod jeg tidligt om Morgenen d. 27. Aug. Caracas, og nu gik det muntert fremad paa de friske Heste og i én deilig, kiølig, frisk Morgen ad Valencia. Doctor Frydensberg havde forskaffet mig en Veiviser, og denne overlod vi al vor Bagage, paa Parapluier og Kapper nær. Veien gik hele denne Dag over Bjerge og var høist fatiguant og meget slet; paa mange Steder var det kun Sti, og da man ieetværk mødte store Drifter af Stude, Faar og Svin, som fra det Indre af Landet gik til Hovedstaden, havde vi nok at tage vare paa med at holde klar af dem. Klokken 10 — 11 om Formiddag blev det utaaleligt varmt, og uagtet vi stadig brugte Parasol, maatte vi i Middagstiden ligge over i et usselt Værtshuus 2 til 3 Timer. Om Aftenen Klokken 8 naaede vi Natstationen i Coquisse, efter at have redet 13 Leguas den Dag. Vi fik os et Værelse, omtrent som en Lo herhjemme, med 2 Feltsenge, uden andet Kiøretøi end et Lagen, og endelig blev Middagsmaden sat frem; den bestod af Suppe og endnu 2 til 3 Retter, men Alt smagte eens og var sikkert rørt sammen paa eens Maade; — det var smaae Kiødstumper med Hvidløg og harsk Olie. — Værten veeg ikke fra vor Side, og havde vi tilladt det, havde han selv stoppet os Maden i Munden af bare Forekommenhed, idet han hvert Øieblik skrabede ud og kaldte mig Senhor comandante. Jeg begreb ikke hvorfra den megen Artighed kom, indtil jeg mærkede, at Pietro, vor Veiviser, havde anmeldt os som fornemme Reisende, og Værten meente, at hvad Varene, han bød os, manglede i Qualitet, kunde rettes ved Høflighed, og Prisen da sættes saameget høiere; han lod os nemlig betale 5 $, eller omtrent 9 Rbd. for denne Nat, og uagtet jeg paa bedste Maade søgte at forklare ham, at dette var en ublu Betaling, fik jeg ham ikke bragt til Raison. Vin og Cognac var ikke til at nyde, saa slet saaer

man det her, og jeg havde paa Dr. Frydensborgs Anbefaling medtaget en Bouteille god Cognac fra Hotellet i Caracas, for paa Reisen at drikke den i Vand; men da jeg bad min Ven Pietro om Flasken, kom han aldeles fuld ind til mig med Stumperne af den, og beklagede, at Bouteillen var gaaet istykker. — Jeg havde bedet ham ipise med os, men i den Tilstand han var, jog jeg ham ud blandt Hestene, og Dagen efter skammede jeg ham dygtig ud for hans Opførsel.

Kl. 3 om Morgenen purrede vi ud og vare afsted før 4. — Veien gik nu et langt Stykke gjennem en Dal, imellem 2 Rækker Bjerge og med en Flod der fulgte Passet. — Veiret var yndigt, Temperaturen kjølig og Omegnen frugtbar og meget smuk. Acasier, Guldregn og Nerier prangede i fuld Flor langs Veien, og den rislende Flod, der løb igjennem de grønne Sukker- og Caffemarker, gav et yndigt Landskab i Solopgang; naar dertil kommer, at jeg havde en vakker Reisekammerat, saa maa jeg tilstaae, at disse Morgentimer paa Touren vare meget behagelige. Midt paa Dagen vare vi næsten opgivne af Hede og Træthed af Ridtet, og havde da kun saare liden Interesse for Naturen. — Denne anden Dags Aften overnattede vi i et taaleligt godt Værtshuus i Byen Maracay, ved den østlige Ende af Valencia-Søen, og den tredie Aften Kl. 10 naaede vi endelig Valencia. — I de forskjellige Smaabyer, vi denne Søndag passerede, var der overalt Høitidelighed, deels ved Tyrefægtning og imod Aften ved Fyrværkeri. — Det var imidlertid Alt simpelt og slet arrangeret imod hvad man seer andre Steder. I Valencia var Hotellet heelt opfyldt af Reisende, og man viste os uden videre bort; men da der i de andre Værtshuse var ligesaa fuldt, vare vi haardnakkede i at forlange Huusly, og vi fik endelig Tilladelse til at ligge i et Værelse sammen med 6 à 8 Studeprangere, der gjorde en saa modbydelig Snarke-Musik, at der ikke var Tanke om Nattero for os. Her var min Accord med Pietro ilende, og da man havde fortalt mig, at der gik Diligence imellem Valencia og Porto Cabello, var

jeg glad ved at blive ham qvit, da Hestene vare aldeles trætte og forgnavede, saaledes at de kun gik Fod for Fod den sidste Dag. Jeg opsøgte i Byen en Compagnon af Styerup, der var Apotheker, og erfarede ved ham, at det vilde være vanskeligt at faae Befordring den Dag til Porto Cabello, da der var en Fest paa Landet, hvor Alle skulde hen. For ingen Priis kunde jeg drive nogen Befordring op, og jeg havde alt opsat min Reise videre indtil næste Dag; men medens jeg talte med Herr Schibby, der forestod Apotheket, kom en Reisende fra Porto Cabello ind til ham og fortalte, blandt andet Nyt, at der laa en dansk Orlogsbrig i Havnen og at der formodentlig var Cholera ombord, da de alt havde begravet 2 Mand iland, foruden dem der vare satte overbord. I Begyndelsen troede jeg, det maatte være en Misforstaaelse, men Manden vedblev at forsikre, at en troværdig Bekiendt dernede havde fortalt ham det saaledes, og hvad enten det nu var sandt eller ikke, saa havde det den Indflydelse paa mig, at jeg besluttede at ville afsted strax, saafremt der var mindste Mulighed. Forgiæves løb Herr Schibbys unge Mennesker omkring til alle Hesteholdere: Ingen kunde give os Befordring. Endelig vendte jeg mig atter til Pietro, der med sine trætte Heste endnu var paa Hotellet; han indgik da ogsaa en ny Accord med mig om at bringe os ned til Porto Cabello, og ved Middagstid rede vi ud af Staden paa de daarlige, trætte Dyr, der nu paa fjerde Dag skulde bære os fremad. Det gik smaat, men det gik dog fremad, og om Aftenen Kl. 10 havde vi naaet et taaleligt lille Værtshuus, hvor Pietro meente, vi maatte hvile nogle Timer til Daggry. Jeg tænkte den Dag kun paa Briggen, og uagtet jeg vel formodede, at Efterretningen var overdreven, kunde jeg den Aften ikke have Tanke for Andet. Ved Daggry vare vi atter paa Veien, og naaede ved Middagstid den 31te August Porto Cabello, efter en høist fatiguant Reise, som jeg ikke vil tilraade Nogen at giøre paa den varme Aarstid uden at give sig bedre Tid. Ved min Ankomst til det eneste Hotel der i Byen erfarede jeg, at Briggen den 29de August

om Aftenen var afseilet til Curazao. Jeg søgte strax den danske Vice-Consul Heide, der leverede mig Premierlieutenant Schultz's Rapport, af hvilken jeg fik den sørgelige Visshed, at en epidemisk Feber var udbrudt ombord, paa Touren fra La Guayra ned til Porto Cabello, der havde bortrevet en Mand, og at 2 senere vare døde paa Porto Cabello Rhed. Skibets Læge havde skriftlig erklæret Premierlieutenant Schultz, at der var Nødvendighed for, snareſt at søge en Havn, hvor de Syge kunde bringes til et ordentlig Hospital, og saaledes, ved at skille disse fra de Friske, forhaabentlig standse Sygdommen. Premierlieutenant Schultz, der havde Ordre at afvente mig i Porto Cabello, havde sammenkaldt et Skibsraad, hvilket havde fattet den meget rigtige Forholdsregel, snareſt muligt at søge til en Havn, hvor man turde vente at blive modtagne og hjulpne under disse ulykkelige Omstændigheder, og da Pr.-Lieut. Schultz vidste, at jeg vilde anløbe Curazao paa Opreisen, og denne desuden var den eneste Havn i Nærheden, hvor man kunde vente rigtig Hjælp, havde han foreslaaet denne. De Syges Antal var ved Briggens Afseiling d. 29. om Aftenen alt temmeligt betydeligt, og tiltog forunderligt hurtigt, især ovenpaa ethvert Dødsfald. Da de haardt Angrebne ikke kunde holdes paa Banierne, fordi Luften dernede var trykkende og varm, maatte de anbringes paa Dækket under Seil, og til de meest Syge blev Ruffet indrettet, hvor der havdes Plads for fire; her endte de Ulykkelige, og den Sygelugt der saaledes efterlodes, var der endnu Spor af Maaneder efter, uagtet al Vadsk, Luftning og Maling. Som Over-Sygevogter gjorde Sergeanten af Soldatesquen, Randers, udmærket god Tjeneste, og Soldaterne syntes idethele at have et flinkere Greb paa denne Forretning end Matroserne. I Porto Cabello var hverken Hospital eller Læger, idetmindste Intet brugeligt, og havde der end været fuldtop af begge, havde Regieringen neppe tilladt en eneste Syg at komme iland, thi man staaer der desværre saa langt tilbage i Civilisation og Oplysning, og som Følge deraf i Menneskelighed, at de vistnok intet Øieblik havde betænkt sig paa at afvise Briggen, saafremt man havde forlangt deres Hjælp. De saae Intet hellere end Skibets

Affeiling og havde ikke været utilbøielige til at lægge det i Quarantaine, uagtet Sygdommen da kun var i sin Begyndelse. Denne maaskee strenge Dom over Autoriteterne i Porto Cabello er begrundet i en Mands Udsagn til mig der i Byen. Under Opholdet i Porto Cabello begravedes to Mand af Besætningen iland paa Kirkegaarden. Den danske Vice-Consul Heide dersteds forsømte at gjøre behørig Anmeldelse herom for Øvrigheden, der, forskrækket ved disse to Dødsfald og Begravelser, lod den derværende quasi Landphysikus forespørge om Sundhedstilstanden ombord, den Premierlieutenant Schultz tillod ham at overbevise sig om i Forening med Skibets Læge, og begge erklærede, at der ingen Epidemi var tilstede dengang. Da der Dagen efter endnu paafulgte tvende Dødsfald, var det at Skibslægen erklærede det nødvendigt, snarest muligt at søge et Hospital iland for de Syge.

I Curazao mødte Briggen den Modtagelse, der var nødvendig for at man atter kunde haabe snarlig Forandring til det Bedre, og jeg skal bestandig være Gouverneur Elsevier og Doctor Royer taknemmelig for den ædle Omhu de viste imod os, thi det var ikke en pligtskyldig Forretning de udførte, men en saa hjertelig Imødekommen og venlig Assistance, som man kun turde vente at møde blandt Landsmænd. Sygdommen var, som jeg tidligere har omtalt, udbrudt paa Veien ned til Porto Cabello efter en heel Nats vedholdende Torden og Lynild, med uafbrudt stærkt Regnskyl. Lugerne havde været bedækkede med Presenninger i Form af Telt hele Natten, og dette, i Forening med den stærke Varme og aldeles Stille, antog man, muligt havde bevirket en slet Luft om Læ paa det lille Banier-Rum, der forholdsviis husede et temmeligt stort Antal Folk, og at Sygdomsstoffet maaskee her var fremavlet, Dette var dengang vor Opfatning, men det er en bekiendt Sag, at det som oftest er meget vanskeligt at udfinde Aarsagen til Epidimien, der netop da begyndte overalt i Vestindien. Uagtet man under almindelige Omstændigheder løber fra La Guayra til Porto Cabello paa 12—16 Timer, havde Stille og Omløbende holdt

Briggen 2 Dage paa denne Vei, ligesom den senere havde mødt samme uhældige Omstændigheder paa Touren over til Curazao, som man almindelig ogsaa giør paa 12—16 Timer, naar der er nogenlunde Passat. Den 31te August om Aftenen var Briggen for Indløbet til Curazao men kom først ind om Morgenen den 1ste Septbr., da det var for mørkt til at seile den giennem Havnen ned paa Quarantainepladsen i Lagunen. En af Curazao's fornuftigste, flinkeste og elskværdigste Læger, Doctor Royer, besøgte strax Briggen og aftalte med Skibets Læge og Premierlieutenant Schultz det Fornødne for Iland bringelsen af de Syge, som først kunde foretages Dagen efter, da der maatte indrettes separat Lazareth for dem, idet Royer erklærede Sygdommen for gul Feber. Paa Touren over til Curazao døde een Mand og to endnu, forinden de Syge brægtes iland: den Første sattes overbord i Søen, de to Andre begravedes iland, og den 2den Septbr. om Morgenen bragtes 16 Mand, mere eller mindre haardt angrebne, til et Lazareth udenfor Byen, som blev afspærret, og fik til Læge Doctor Salomon de Leon, der forblev samlet med sine Patienter indtil de enten vare helbredede eller døde. Briggen blev strax lagt under Quarantaine, da den kom ind i Havnen. Disse Dage, fra jeg forlod Briggen den 24de August og til de Syge den 2den Septbr. bleve bragte iland, vare for Alle ombord en meget hvard Prøvelsens Tid, men dobbelt for Premierlieutenant Schultz og afdøde Premierlieutenant Michelsen, samt for Lægen, Doctor Struckmann. Det var Dage og Nætter fulde af Anstrengelse for at holde Humeuret vedlige i Mandskabet, som kun Den kan forstaae der har oplevet noget Lignende. I et lille Skib, hvor Intet undgaaer Øiet, at see den Ene efter den Anden overfaldes af Sygdom og Død, og ikke vide hvor Grændsen er, maaskee med en ængstelig Tvivl om, at man muligt vil blive afviist fra den Nødhavn man søger, og da at tænke sig Sygdom og Død tilbage uden Midler til at standse denne Ulykke, dette var sandelig Prøvelser, hvortil der udfordredes stærke Nerver, og jeg maa give den Erklæring, at disse Herrers ufortrødne Anstrengelser har jeg at takke for at det ikke gik værre. — Jeg om-

talte tidtigere, at jeg med Lieutenant Wolff ankom til Porto Cabello den 31te August om Middagen, træt og udmattet efter 4 Etmaals Ridt, og da jeg nu af Premierlieutenant Schultz' Rapport kiendte de Bestemmelser der vare tagne ombord, fuldkommen bifaldt dem, og haabede, at Briggen alt var ankommen til Curazao, hvor jeg intet Øieblik tvivlede paa, vi vilde møde den Hjælp, civiliserede Nationer aldrig undslaae sig for at yde hverandre, besluttede jeg at udhvile den Eftermiddag og da søge mig en Bagd næste Morgen over til Curazao. Herr Apotheker, Vice-Consul Heide, var mig behjælpelig hermed. Han meddeelte mig, rigtignok bagefter, at han havde Grund til at antage, at den civile Øvrighed havde ventet paa en personlig Hilsen af Briggens Høistcommanderende, hvilken de vare vante til at modtage fra Hollænderne, der, paa Grund af Forbindelsen imellem Curazao og hele Kysten, jevnligen besøge denne Havn. Dette omtales kun som et Vink til Andre, idet jeg antager, at Formen, under korte Ophold i en fremmed Havn, hidtil kun var at hilse paa den øverste militaire Autoritet.

Den 1ste September Kl. 1 Eftermiddag afseilede vi fra Porto Cabello, adskillige Timer senere, end Skipperen havde lovet mig; men betids, som han meente, for at naae Curazao ved næste Daggry. Det var en ussel Befordring, smudsig og ureen i alle Kanter, ret et Billede af disse udartede Spaniere paa denne hele Kyststrækning. Vi sadde den hele Nat hver paa sit Knippe Sukkerrør og arbeidede af alle Kræfter paa at holde Øinene aabne, da Intet i Overhalinger var iveien for at gaae den lige Vei overbord, dersom vi havde overgivet os til Søvnen. Kl. 9 F.M. den 2den Sept. løb vi ind i Curazao Havn, netop som Mercurius's Fartøier havde bragt de Syge til det for os oprettede Lazareth. Vi søgte et Hotel, og efterat jeg var bleven omklædt, meldte jeg mig hos Gouverneur Elstvier som Chefen af den Orlogsbrig, han alt havde begyndt at assistere saa venligt. Jeg erfarede nu, hvad jeg ikke før havde vidst, at det var en Gul-Feber-Epidemi der var udbrudt ombord, og jeg lærte hos Gouverneuren at kiende Doctor Royer, til hvem han hovedsagelig henviste mig. Han beklagede

at have maattet lægge Briggen under Qvarantaine, men meente at det var aldeles nødvendigt, baade for Folks Skyld der i Byen og fordi alle andre Fartøier under lignende Forhold maatte gjøre Qvarantaine. Jeg maatte fuldkommen erkiende det Rigtige deri, og aftalte med Gouverneuren Alt, vore Qvarantaineforhold vedkommende, ligesom jeg udbad os en Ø nede i Lagunen, deels til Landgang, men hovedsagelig til Badsk, Luftning og Rensning af alt det Kvietøi, der i de sidste 8 Dage var bleven saa medtaget. Han lovede os enhver tænkelig Lettelse i Qvarantainen, naar jeg vilde skrive til ham. Doctor Royer gav mig godt Haab for mange af de Syge, og især for at der snart vilde tilveiebringes gode Sundhedsforhold ombord igien, da Pladsen her var meget sund og ingen Art Sygdom trivedes, og med disse Udsigter forlod jeg disse venlige Hollændere for at gaae ombord. Der laae i Havnen 2 hollandske Orlogsmænd, en Bark, „Coureer", og en Brig, „Pyll", og paa disses Chefer bilste jeg, forinden jeg gik til min Qvarantaine. Ombord i Mercurius traf vi Alle ved friskt Mod nu da der ingen Syge mere vare i Skibet, og der var rask Gang paa Reengiøring og Udluftning, hvortil der var betydelig Anledning. Den Atmosphære der slog mig imøde da jeg traadte ind i Skibet, var saa betegnende, at det var let at kiende Aarsagen, og at fjerne denne og atter bringe sund Luft ind overalt, det var fra dette Øieblik vor Opgave, og den ypperligt frisk blæsende Mersseils Kuling af Østenvind, som vi stadig havde nede i Lagunen, hjalp os fortræffeligt.

Den 3die Septbr. afgik endnu to Mand til Lazarethet med let Feber, men fra den Dag fik vi ingen flere Syge. Doctor Royer besøgte os daglig ombord i Skibet, uagtet det laa under Qvarantaineflag, og han maatte herfor høre meget ilde iland af Folk der vare ængstelige for Smitte; men Royer var første Læge i Qvarantaine-Commissionen og erklærede, at han vilde forsvare sin Fremgangsmaade imod enhver uvidende og ængstelig Angriber, naar nogen skulde fremstaae, og han fortsatte daglig sine Besøg og var os

til uendelig megen Nytte. Med ham og vor Læge aftalte jeg Skibets Udrenselse og Mandskabets Behandling ombord, og han tilraadede paa det Bestemteste megen Hvile og kun let Arbeide, indtil den Slappelse og Afkræftelse, der havde angrebet saagodtsom Alle ombord, begyndte at fortage sig. Mandskabet sov, alle Mand, fra nu af, om Natten paa Dækket under nedfirede Solseil. Alt Køietøi, som var brugt af Syge, blev ført iland paa en lille Ø, hvor vi havde bygget Telt, og hvor det gjennemgik en capital Udrensning. Der blev afbrændt Krud omlæ flere Gange daglig for at forfriske Luften. Alle Hellegatter, Seilkøier, Proviantskieldere, Kabelrum etc. bleve tomte og udluftede; paa Bannierne blev hvidtet og malet overalt indenbords, kortsagt Alt blev fremtaget til Rensning og Lufning lige nede fra Jernlasten, kun Vandkiedlerne bleve staaende. Mandskabet fik hver Dag friske Provisioner og Frugt fra Land og daglig deres Rançon Madeiravin, og vi havde den Fornøielse at Alle hurtig vandt et sundere og kraftigere Udseende. Tiden gik rask under Qvarantainen ved dette daglige Arbeide, og da Doctor Royer efter nogle Dage spurgte mig, naar jeg ønskede at hale Qvarantaineflaget ned, opgav jeg den 12te September som det Tidligste, eftersom vi først da kunde erklære, at Alt havde været luftet og renset. Imidlertid besøgte Skibets Læge dagligt vore Syge iland; under Doctor Salomon de Leon fik de al det omsorgsfulde Tilsyn der kunde skaffes dem, og Gouvernementet havde givet ham Ordre til ikke at spare i nogen Retning paa hvad der var styrkende og gavnligt for Reconvalescenterne. Under Ilandbringelsen af de Syge døde een Mand og senere i Hospitalet 4 af dem der ved Ankomsten havde været haardest angrebne, og hermed stoppede ogsaa Tabet af Mennesker for denne Gang. Vi havde saaledes mistet tolv Mand af gul Feber, een af indvortes Betændelse paa Nedreisen og een Mand der før Reisen faldt overbord paa Vestend Rhed.

Den 12te September halte vi vort Qvarantaineflag ned og saluterede da Fæstningen med 21 Skud. Paa samme Tid fik vi vore Reconvalescenter fra Lazarethet. Alle følte Sorg ved Tabet

af de 14 Mand vi havde mistet, men det er besynderligt hvor hurtig denne Sorg glemtes, selv af Kameraterne til de Bortgangne, og Sang og Munterhed kom atter tilbage. Iblandt de Døde var 2den Styrmand, Frydensberg, og Skibets Mesterkok, Koop; de øvrige vare alle Menige og heldigviis kun ganske faa gifte. Om Middagen hilste jeg med Premierlieutenant Schultz paa Gouverneur Elsevier, takkede ham for den hjertelige Omhu han havde viist os, og underrettede ham om, at jeg ønskede at opholde mig endnu 8 til 10 Dage i Havnen for at see Sundhedstilstanden fast retableret. Premierlieutenant Schultz havde i længere Tid været upasselig, og for at faae ham bra igien, foreslog Skibslægen at han flyttede iland indtil vor Afseiling. Gouverneuren med Adjutant og Chefen af den hollandske Orlogsbark, Courreer, Capt. Tjassen, gjorde Dagen efterat Quarantainen var hævet, en Visit i Mercurius. Chefen af Orlogsbriggen Pyll var seilklar for Europa og sendte en Officier for at tilbyde os sin Tjeneste, og Mandskabet benyttede med Begierlighed denne Leilighed for at sende Efterretninger til deres Familier. Officiererne morede sig godt iland og havde næsten hver Aften Dands. Doctor Royer var utrættelig ogsaa med at sørge for Morskab, og bragte Officiererne omkring til sine gode Venner, hvor Damerne altid sørgede for Dands. Gouverneuren beklagede flere Gange, at hans huuslige Forhold ikke tillod ham at see Nogen, idet hans Kone var meget svagelig og foruden dette vare to Børn betænkeligt syge. Disse Sorger saae man malede i hans melancholske Træk og Alle beklagede ham, fordi der ikke var Udsigt til Bedring.

Der var en Tarvelighed baade i Levemaade og Paaklædning hos Indbyggerne hernede som var paafaldende, idetmindste naar man tænker sig Vestindien 15—20 Aar tilbage; men uden denne Fordringsløshed vilde Embedsmændene eiheller kunne leve dernede, thi deres Gager ere meget ubetydelige og Øen idetheletaget meget fattig da den egentlig saagodtsom ingen Udførsel har. Slaveriet bestaaer der i sin fulde Udstrækning og Folk ængstes for den Tid

da det maa afskaffes, thi en Mængde leve deraf. Dagen forinden jeg afseilede, hilste jeg til Afsked paa Gouverneuren, og bad ham sige mig, hvorledes jeg maatte afgjøre min Gjæld til Regieringen paa Curazao, som vi havde Grund til at være saa høist forbundne for den fortræffelige Assistance vi havde mødt. „Lad os aldrig mere tale om denne Sag, min kjære Capitain, men være glade ved at den endtes bedre end baade De og jeg havde troet", svarede han mig; „naar engang nogen af vore Orlogsmænd i lignende Tilfælde skulde søge Hjælp paa St. Thomas, da veed jeg med Vished at man ikke vilde modtage dem mindre vel, end vi toge imod dem." Disse Ord lagde jeg mig paa Hjerte og udtalte dem ligesaa varmt for Gouvernementet paa St. Croix, baade mundtlig og skriftlig. Den danske Regiering har senere udnævnt Gouverneur Elsevier til Commandeur af Dannebroge, og de 2 Læger, med hvem vi havde havt meest at gjøre, til Riddere, og sandelig, disse Decorationer kunne ikke tildeles nogen hæderligere Mænd. Den sidste Aften var der stort Selskab hos vor Ven Doctor Royer, og her havde Officiererne en god Leilighed til at sige deres Bekiendte Farvel. Jeg havde hilst paa Capitain Tjasen i Coufreer om Formiddagen og var nu fuldkommen færdig med alle Forretninger. Premierlieutenant Schultz havde havt særdeles godt at sit Ophold iland og gik raft ombord.

Den 22de September om Morgenen tidligt gik vi ud af Curazao Havn og krydsede østeri for at staae op mellem store og lille Curazao, og da Strømmen var ringe, lykkedes det alt tidligt paa Eftermiddagen at være tilluvart af Curazao og nu gik det Nord paa med let Brise af østlig og smukt Veir. Vi beholdt denne Leilighed 3—4 Dage, men med saa løit, at vi ikke kom over en Snees Mile i Etmaalet, men det gik den rette Vei og det var allerede meget. Den 26de og 27de Septbr. havde vi meget haardt Veir med Tordenbyger der holdt ved i 36 Timer; vi vare da kun 14—16 Miil Syd for St. Croix. I disse stormende Dage vare forliist flere Skibe baade i St. Thomas Havn og imellem Øerne.

Den 28de Septbr. om Morgenen løb vi ind i Christiansted Havn, og da Alle vare fuldkommen vel, fik vi naturligviis øieblikkelig Samquem med Øen. Det var for os Alle en stor Glæde atter at være tilbage ved vore egne Øer, og Sundhedstilstanden vedblev, paa Bagateller nær, at være særdeles tilfredsstillende paa St. Croix, uagtet guul Feber alt for 3—4 Uger siden saa smaat var dukket frem paa St. Thomas, hvor den fornemmelig holdt sig til Garnisonen, og efterhaanden havde bortrevet Adskillige. Vi fortøiede Skibet for 3 Ankere i Christiansted Havn, hvor Gouverneuren ønskede at jeg forblev for det Første. October Maaned bragte omløbende sydlige Vinde, meget Stille og Regn, og dette Veir fremkaldte efterhaanden lette Febre og Diarrhoer, som kunde tage en alvorligere Character, og vi mistede i Løbet af den Maaned to Mand i Christiansted Hospital. Jeg udtalte flere Gange for Gouverneuren Ønske om at komme tilsøes og forestillede ham hvor nødvendigt det var at lufte Skib og Mandskab; men han sagde mig, at han havde Grunde til at holde mig der i Havnen for det Første. Da Sygdom iblandt Mandskabet imidlertid tiltog, og jeg henimod Slutningen af October havde 12 Mand i Hospitalet, vendte jeg mig paany til Gouverneuren og forestillede ham Nødvendigheden af, at han lod os komme ud af Havnen, og han tillod mig da dette paa den Betingelse, at jeg maatte holde mig under St. Croix. Dette var d. 28de October, og jeg besluttede da at forlade Havnen Dagen efter; men da det blev uroligt Veir, og vi ventede tolv Mand Reconvalescenter fra Holpitalet, maatte Veiret, om det skulde baade os at komme ud at seile, være lidt stadigere, og vi kom først ud af Havnen den 3die Novbr. Premier-Lieutenant C. Michelsen havde været upasselig, siden vi kom op fra Curazao, og var afgaaet til Hospitalet for at faae Bugt med en let Feber, som jevnligt plagede ham, og Premier-Lieutenant Schultz, som i flere Dage havde været sygelig, maatte gaae iland paa Vestend. Vi seilede for det Meste hver Dag og laae sjeldent over 1 Dag tilankers ad Gangen, men der var kommen Feber i Luften, og vi maatte daglig ind og aflevere 1—2 Syge til Frederiksted Hospital, hvor-

til ogsaa Coffardiskibene og Garnisonen leverede temmelig stærke Bidrag, ligesom Sygdommen idethele var meest ondartet fra medio Novbr. til medio Decbr. paa St. Croix, og da Hospitalet kun var lille og slet ventileret, varede det ikke længe, forinden der vare flere Patienter paa eengang end hensigtsmæssigt, og vi sendte jevnligt nogle overland til Christiansted Hospital, til hvilket vi hovedsagelig vare henviste; men Overlægen der fandt det ikke tilraadeligt at befordre de Febersyge overland, og vi vare saaledes bundne til Vestend, da en Gouvernementsordre af 15de Novbr., begrundet i nogle Politi-Rapporter, paalagde mig at være tilankers hver Aften paa Frederiksted Rhed. Iblandt de Syge, vi havde sendt til Christiansted-Hospital, var Skibets Proviantforvalter Dæhnfeldt og Overlæge Struckmann. Den Første døde deroppe den 12te Novbr., og den Sidste var ikke langt fra at følge efter, og kan vistnok alene takke en magelos omsorgsfuld Pleie i et privat Huus for, at han gik Sygdommen igiennem. Imedens vi en Dag ved den Tid proviantere i St. Thomas, trøstede en derboende dansk Embedsmand mig med, at hele Besætningen ombord i Briggen sandsynligviis vilde uddø, da han fra en tidligere Periode erindrede, hvorlunde dette havde været Tilfældet under en Epidemi ombord i en fransk Orlogsbrig der i Havnen; Skibet var til Slutningen bleven halt over i Gregoriet, hvor man sænkede det. Jeg takkede Manden for hans artige Maade at trøste mig paa, som jo under vore Forhold var meget opmuntrende, men gjorde ham opmærksom paa, at vi vilde arbeide paa, at hans Spaadom ikke skulde opfyldes. Vi vare, fra det Øieblik Lægen blev syg, dobbelt bundne til Frederiksted Rhed, da Sygdommen altid kom pludselig og udviklede sig i meget kort Tid til at blive ondartet og dødelig.

Jeg havde alt aftalt med Eierinden af et Boardinghouse, at hun, om nogen af Officiererne skulde blive syge, da vilde modtage dem i sit Huus, eftersom Hospitalet dernede intet passende Locale havde, men da det første Febertilfælde traf Second-Lieutenant Grove, og jeg erindrede hende om sit Løfte, undveg hun under forskiellige Paaskud, og jeg søgte da Eierinden af et andet Lignende for tilli-

gemed Hospitalslægen at overtale hende til at modtage den Syge. Hun gav os først sit Løfte, da Lægen erklærede at der ingen Fare var ved at tage imod vor Patient, men et Øieblik efter erklærede hun det umuligt at modtage ham, og vi maatte atter søge et tredie Sted, hvor den omhyggelige Doktor Worm, i Forening med Lieutenant Groves Onkel, Apothekeren i Frederiksted, fandt et godt Sygehuus med en flink Vaagekone. Afdøde Lieutenant Groves Onkel tilbød at tage sin syge Nevøu i Huset, men da der alt vare 2 Syge i dette Huus, fandt man det ikke tilraadeligt, saameget mindre, som det Sted, hvor han var indlagt, var ganske nær Onkelens og Lægens Hjem. Den Ængstelighed, jeg her opdagede for at have noget at gjøre med vore Syge, gav mig Stof til alvorlig Eftertanke, og da der ikke syntes særlig Grund for et længere fast Ophold paa Vestend Rhed, Hospitalet der fremdeles var overfyldt med Syge, og vi endog ingen Læge havde eller kunde vente at faae for lang Tid, søgte jeg Gouvernementet om Tilladelse til at gaae til Christiansted Havn for at være nær Hospitalet, som vi saameget havde behov, da Sygeligheden stadigen tiltog, og for tillige at udbede mig Tilladelse til at flytte hele Besætningen iland paa den lille Ø Kayen, som ligger deri Havnen. Til denne sidste Beslutning blev jeg mere og mere tilskyndet ved at en stor Deel af Mandskabet antog, at Sygdommen havde Sæde i Skibet, hvori de kraftigt bestyrkedes ved mange uvidende Menneskers Yttringer iland. Gouvernementet gik ind paa mit Forslag med sin sædvanlige artige Forekommenhed og da min Station paa Frederiksted Rhed hævedes ved en Ordre af 25de Novbr., besluttede jeg at krydse op til Christiansted d. 26de. Samme Dag døde den haabefulde unge Lieutenant Grove efter 4 Dages Sygdom. Jeg havde talt med ham to Dage forinden hans Død, og da var han i Bedring, idet det første Feberanfald næsten var hævet, han var ved godt Mod, og havde friskt Haab om at komme sig snart; men Feberen vendte med fornyet Heftighed tilbage og rev ham bort. Han havde ved sin Familie den kjærligste Pleie, idet der stadig var En eller Anden

hos ham, og hans Tante var ved hans Dødsseng. Dette var det andet Tab af Officierer, og det gik os Alle meget nær, thi det var en livlig, begävet, lovende og vakker ung Officier; han var en Enkes eneste Søn og hendes Fremtids Haab. Begge Frederiksteds Læger attenderede ham, men det gik i denne Sygdom som i Cholera, at Sygdommen, naar den først var overgaaet til at blive ondartet, ialmindelighed var ulægelig; Kunsten bestod i at standse den i dens Begyndelse. Premier-Lieutenant C. Michelsen kom til Tjeneste igien d. 21de Novbr., men var meget svag, og Premier-Lieutenant Schultz flyttede paa Landet i et privat Huus for at prøve, om hans svækkede Helbred ikke der vilde retableres, og saafremt udmærket Pleie og forekommende Artighed dertil kunde bidrage noget, saa mødte han det i høi Grad i Overkrigscommissair Gullichs Huus. Den 26de Novbr om Aftenen krydsede jeg op efter Christiansted og løb ind der i Havnen, og fortoiede Skibet d. 27de om Morgenen, og nu arbeidedes der raskt med at indrette den underste Etage i Boligen paa Kayen til at optage Skibets Besætning. Vi havde i Novbr. Maaned indtil den 28de mistet fire Mand i Frederiksted og fem i Christiansted. Ved min Ankomst dertil mødte jeg fra Gouvernementet al mulig Velvilligheed, ligesom det tilbødes mig at gaae til Nordamerika, Bermuda, eller hvorhen jeg troede at der snarest var Haab om at vinde Sundhed tilbage; men jeg havde nu ingen Læge, idet denne, uagtet han var i Bedring, dog for en længere Tid endnu ikke ventedes at komme til Tjeneste, og jeg maatte afslaae Gouvernementets artige Tilbud, som jeg, selv om min Læge havde været frisk, i det Øieblik neppe havde benyttet, da Sygdommen eengang havde taget fat blandt Mandskabet, og vi umuligt med nogen Udsigt om et godt Udfald kunde have begyndt en Søtour Nord paa, hvor vi i ganske faa Dage vilde have samlet et Antal Syge og Døde, der snart havde befængt Skibet med Smitte og paany bragt Ødelæggelse iblandt Mandskabet. Vi havde en sørgelig Erfaring for os fra Touren til Sydamerika, og det varede kun kort, forinden vi hørte om det store Mennesketab, den franske Fregat Armida havde havt paa sin Reise fra Martinique til Brest,

ligesom Damppakketterne beviste os, at den gule Feber ikke gav efter for Forandring af Climat, idet nogle af dem bragte Sygdommen til England, i Hjertet af Vinteren, og alle mistede de i den Tid paa hver Reise gierne i Giennemsnit 8—10 af Passagerer eller Mandskab. Det var saa naturligt, at Enhver, der tidligere har været med vore Orlogsmænd i Vestindien, maatte tænke: „men hvorfor søger Briggen Mercurius ikke Nord paa"; det har altid været gjort med Held og med mange Feberpatienter ombord, og jeg erkiender, at det saaledes ofte har været Tilfældet, og at et koldere Climat har i kort Tid bragt Sundhed tilbage blandt de syge Besætninger; men Feberen 1852—53 var af anden Art end den aimindelige Climatfeber: den havde som oftest hurtig Død med sig. Lægernes skriftlige Erklæringer til mig fraraadede paa det Bestemteste at gaae tilsøes, hvorimod de heelt deelte min Anskuelse om at flytte Besætningen iland for at stille Mandskabet under samme Betingelser som alle andre Mennesker paa Øen, og for at drage dem ud af den Vildfarelse, som ikke Faa havde, at Sygdommen laae i Skibet. Jeg fik Raad af alle Mennesker, som oftest uden at spørge dem. Nogle vilde, at jeg skulde gaae til Bermuda, — Andre, at jeg skulde gaae til England, og atter Andre, at vi skulde søge Nordamerica. De Læger, jeg henvendte mig til, lode mig see Sagen fra den fornuftige Side, og jeg er dem Tak skyldig for deres Raad. Den engelske Skrue-Dampfregat Dauntless, Capitain Holstedt, med hvem jeg i Novbr. laa sammen i St. Thomas, og som dengang endnu ikke havde havt Tanke af Sygdom ombord, gik til Barbadoes, hvor den havde Station, og mistede under Epidemien der henved 80 Mennesker, hvoriblandt 16 Officierer og Cadetter.

Det gik flinkt med Caserneindretningen paa Kayen, og Premierlieutenant C. Michelsen havde Æren af at vi to Dage efter vor Ankomst flyttede hele Besætningen ud af Skibet og kun efterlod 1 Underofficier og fire Mand til Vagt, som skiftede hver 12 Timer. Det var bestandig min Overbeviisning, at det ikke var Skibet som afgav Sygestoffet, idet der overalt var ypperlig frisk og reen Luft

siden den sidste Udluftning i Curazao, og der var efter den Tid aldrig holdt Syge ombord, men de afgik strax til Hospitalerne, fornemmelig efterat Lægen var bleven syg, og der var altsaa ingen Anledning til at give Skibet Skyld. Doctor Knudsen, Hospitalslæge i Christiansted, og Overskibslæge Struckmann vare begge af samme Anskuelse og Officiererne deelte ogsaa min Mening i denne Henseende, men det var af Vigtighed ogsaa at faae Mandskabet til at opfatte Sagen fra samme Side, og dette varede ei heller længe, idet Sygdommen fremdeles vedblev ligesaa ødelæggende efter Ilandflytningen, imedens der sjeldent blev Nogen syg umiddelbart efter sin Vagttour ombord i Skibet. Vi havde i November og December Maaneder sjeldent under tyve Mand i Hospitalerne, undertiden endog flere, og Dødeligheden var fra 15. Nov. til 15. Dec. — 15. Daglig Reengiøring og Pudsning fortsattes naturligviis ombord i Briggen, og det halve raske Mandskab mødte ombord efter Frokost til denne Tjeneste, ligesom vi paany tog enhver Ting op af Skibet for atter at rense og udlufte det ligened til Jernlasten og Vandkasserne. Kvietviet gjennemgik paany en Udvaskning og Omstopning, hvortil Mandskabet iland havde god Tid, og Seilene bleve fraslaaede, da det efterhaanden kneb at giøre los og fast saagodtsom hver Dag i den regnfulde Tid. Hver Dag blev afbrændt Krud nede i Skibet, idetmindste een Gang, og Lugerne vare bestandig aftagne; de 4 Mand og Underofficieren havde faaet Ruffet indrømmet til Brug Nat og Dag. Premier-Lieutenant Michelsen, Second-Lieutenanterne Holboll og L. Wolff indrettede sig først paa at bo paa Kayen i et luftigt Værelse ovenover Mandskabet, men de plagedes af Musquitos og maatte flytte ind paa et Hotel i Byen, paa ham nær, der havde Inspections-Tjeneste, men faa Dage efter sov ogsaa han iland. Jeg maatte ret paaskiønne det Gode, at have brave og flinke Underofficierer, som vi under disse Omstændigheder havde saamegen Brug for, og dette gjorde, at der altid var en anstændig og god Tone iblandt Mandskabet, og Drukkenskab var en Last, som vi i denne Sygdomsperiode saagodtsom ikke kiendte. Hver Dag blev Casernindretningen bedre ved Officiérernes Omsorg, og uagtet vi ikke

naaede noget Særdeles, efterſom Leiligheden var meget forfalden, og Gulvene i en daarlig Tilſtand, ſaa havde Mandſkabet dog et baade luftigt, ſundt og reenligt Opholdsſted og de fik at ſee, at man vilde giøre Alt for deres Sundhed. Jeg har hev hjemme hørt Kayen omtale, ſom et Sted, der, ved Lagunens Udløb i den østre Deel af Havnen, var udſat for ſyndne Dunſter med oſten Vind, men jeg har paa St. Croix kun hørt denne Plads omtale ſom særdeles heldig ved ſin høie Beliggenhed, og Lægerne have særdeles anbefalet den; hvſynderligt nok havde vi desuden det Efteraar ſaagodtſom altid ſydlig Vind, ſaa at Lagundunſterne, om de end naaede ſaa høit og ſaa langt ſom til Bygningen paa Kayen, dog næſten altid bleve førte i en anden Direction. Denne Station var ogſaa den eneſte, der ret paſſede for os, da enhver længere bortfjernet eller inde i Byen vilde have ført formange Ubeqvemmeligheder med ſig, og jeg var derfor Gouverneuren meget taknemmelig for Indrømmelſen af denne. Efter Lægernes Tilſkyndelſe fik Mandſkabet hyppigt ferſk Kiød og blødt Brød, og der blev Intet ſparet, hvor det kom an paa at bevare dem ſunde. De havde kun meget let Arbeide med Skibmanding, bleve holdte ude af Sol og Regn, havde hyppigt Landlov fra Kl. 4 til 6 Eftermiddag og nøde al den Frihed, der var forenelig med god Orden; men Sygdommen vedblev baade iblandt vort Mandſkab og Militairet iland ſamt Coffardiſkibenes Beſætninger, og i St. Thomas var Ødelæggelſen iſær iblandt Skibsmandſkaberne i Havnen meget ſtor. I denne Havn var desforuden den ſtore Ulykke, at Hoſpitalsvæſenet, med Hensyn paa Folk fra Handelsſkibene, var i en ſlet Forfatning, idet der i Byen egentlig intet Hoſpital er for denne Claſſe Mennesker, der bleve indlagte omkring hos couleurte Folk for en enorm Betaling, uden at man derfor var ſikker paa at de nøde nogen ordentlig Behandling. Et ſaa følelig Savn i en rig Frihavn er Noget, ſom umuligt kan være foreneligt med hvad Vid og Omſtændigheder fordrer, og jeg har den ſikre Overbeviisning, at det vil blive afhjulpet ſom ſnareſt og at der vil reiſe ſig et ſtort og velindrettet Hoſpital i denne den

rigeste By i Vestindien, naar kun de, der have hermed at gjøre, først kunne blive enige om dets Beliggenhed, thi det vil hverken mangle paa Midler eller god Villie fra Handelsstandens Side, eftersom det er i Havnens høieste Interesse at kunne byde Syge et anstændigt Sted hvor de kunne bøe eller igien blive karske. — Nogle Skibe mistede deres Besætning paa een eller to Mand nær, andre Halvdelen, men ingen slap ældeles uskadte fra et Besøg i St. Thomas i denne Periode.

Den 4de Decbr. blev Premier-Lieutenant C. Michelsen angreben af Feberen, og den 5te, Secönd-Lieutenant L. Wolff; begge forbleve efter Lægernes Ønske i deres Logis i et luftigt og godt Hotel, hvor der blev skaffet dem al den Pleie, det var tænkeligt, og hvor de havde Tilsyn af to Læger fra det første Øieblik de bleve syge, ligesom jeg, med Garnisonslæge Knudsens og Physikus Aagaards Tilladelse, tilkaldte endnu en tredie, iblandt Creolerne høit anseet Mand, Doctor. v. Britton. Det er muligt, at Sygepleien i et Hospital er bedre, end den kan skaffes i et privat Huus, men Hospitalet var overfyldt med Patienter, og complet inficeret ved den stærke Dødelighed; derfor foretrak Lægerne, at disse Patienter bleve i Hotellet, og Major Keutsch havde den Artighed at skaffe et Par bekiendte flinke Sygevogterske. Uagtet al tænkelig Omhu døde Premier-Lieutenant Michelsen om Aftenen d. 7de December til stor Sorg for os alle. Marinen tabte i ham en begavet, erfaren og udmærket flink Mand, og Officiererne en tröfast Kammerat. Lieutenant Wolff syntes i Begyndelsen at skulle gaae Sygdommen igiennem, og der var alt Tale om, at han, saasnart det var muligt, skulde flytte paa Landet hos en Familie, som havde henvendt sig til mig for at bede ham tilbringe sin Reconvalescenttid der, men da faldt han tilbage i en voldsom Feber, som ikke kunde standses, og den 12te December bukkede ogsaa han under for denne ondartede Sygdom. Han var en høist elskværdig, ung Mand, fuld af Liv og Kiærlighed for sin Stand, og han var sikkert bleven en udmærket Officier, om et længere Liv var bleven ham forundt. Disse

tunge Tab gik Alle til Hjertet, og de, der kiendte de Afdøde, sørgede med os over hvad vi havde mistet. Lieutenant Holbøll var nu alene tilbage med mig, og han var naturligt stærkt rystet ved saaledes i 4 Uger at have mistet fire Messekammerater. Han blev ansat som Adjutant hos Gouverneuren for at drage bam bort for nogen Tid fra de mange tunge Forretninger, og han holdt sig ogsaa rask og tappert under hele Epidemien. I Regelen er det kun nyankomne Europæere, der angribes af den gule Feber, men dennegang angrebes ogsaa Folk, som havde levet mange Aar i Vestindien, og næsten Ingen blev uberørt af Sygdom eller Ildebefindende i denne 3—4 Maaneders Epidemi. Det var en høist ubyggelig Tid, som Ingen skal ønske at leve om igien, og for mig, der hver Paketdag ikke kunde sende andet end slette Efterretninger til Hjemmet, var det en Pine, som jeg aldrig vil glemme, og som den Mand, i hvis Huus jeg boede, troligt hjalp mig at bære. Det er under saadanne Omstændigheder, at man lærer at kiende Folks Sindelag, og Mange paa St. Croix maae vi være taknemmelige for den gode Hjælp de viste os og for det deeltagende Sind, hvormed de kom os imøde. Netop ved denne Tid var der Spørgsmaal om at sende Briggen til St. Domingo for at udveksle en Handelstraktat for Nytaar 1853, men jeg maatte destoværre erklære, at vi for Øieblikket ikke vare istand til at foretage en saadan Reise, og paa Gouvernementets Opfordring til mig om at gaae derned med Regieringsskonnerten Vigilant for at foretage denne Udveksling, maatte jeg ogsaa undslaae mig, da jeg ansaae det uforsvarligt at forlade Besætningen under Forhold som de daværende.

Sygdommen vedblev at kræve sine Offere, uagtet den bestemt var i Aftagende henimod Slutningen af December for Mercurius's Besætning. Skibets dygtige Overcanoneer Grosmann døde den 15de December, og med ham var der nu efter vor Tilbagekomst fra Sydamerika død 19 Mennesker af guul Feber; naar dertil lægges 14 Mand, der tabtes tidligere, var den hele Dødelighed indtil medio December, 33, over Trediedelen af hele Besætningen, som var 98. Paa St. Croix troede Mange, at den gule Feber var

bragt til Landet ved Briggen Mercurius, uagtet den langt rimeligere Grund dog var, at den var kommen fra St. Thomas, hvor den havde huseret siden September, og hvorfra der saagodtsom daglig kom baade Personer og Gods, imedens der, længe efter vor Tilbagekomst til vore Øer var god Sundhedstilstand ombord, naar jeg undtager nogle Diarrhoeer, der alt i Midten af October indfandt sig, gik største Delen af Mandskabet igiennem og bleve, ligesom her for Cholera, Forløbere for den gule Feber. Jeg begyndte at føle Mangelen af Officierer, og da jeg erfarede, at Second-Lieutenant de Coninck var kommen til St. Thomas i et Coffardiskib, tillod jeg mig at kalde ham til Tjeneste i Mercurius, hvortil han mødte 1ste Januar 1853. Istedetfor afdøde Proviantforvalter Dæhnfeldt var bleven ansat en ung Mand, Jacobsen, der tidligere havde gjort Tjeneste i Hs. Maj. Kongens Skibe hjemme som Regnskabsfører. Doctor Struckmann begyndte efterhaanden at rette sig og lovede at komme til Tjeneste 1ste Januar. Slutningen af December var decideret bedre for os, og Sygeantallet tog efterhaanden godt af.

Jeg havde lovet Mandskabet Dands paa Kayen Jule-Aften, saafremt der ikke vare for mange Syge til den Tid, og da Dagen kom, gjorde de af alle Kræfter i Stand til deres Fest, til hvilken Lodsen Andrew skaffede Dandserinderne, som ellers langtfra vare enten unge eller smukke. Folkene toge imidlertid tiltakke, og det gik lystigt til, da jeg forlod dem Kl. 11 om Aftenen og bad Lieutenant Holboll af hæve Ballet Kl. 12 og sende alle Jomfruerne iland. Da jeg kom ind paa Broen, mødte mig en Ordonnants, der skulde kalde Lieutenant Holboll til Gouverneuren, hvor han fremdeles var Adjutant. Anledningen var Negerspektakler i Gaderne, hvortil Militairet var kaldet for at hjælpe Politiet, der af Pøbelen var bleven stenet og bortjaget. Militair-Patrouillerne, der vare udsendte i Gaderne, havde mødt samme Behandling; men efter lang Taalmodighed og mange Steenkast, der saarede Flere, bleve Soldaterne endelig kiede af denne slette Behandling og værgede sig ved at skyde, først løst, siden skarpt, paa den oprørske Pøbel, som

hidindtil ikke havde villet adsprede sig, men derimod nu søgte asted hver til Sit. Under denne Maade at rense Gaderne paa, var der bleven skudt 3 og saaret 5—6, forunderlig heldigt nok, af det værste og raaeste Pak, og Gouverneuren udtalte allerede samme Aften sin Tilfredshed, med den besindige Maade hvorpaa Militairet var gaaet frem, og den udtalte Tak var sandelig fortjent, thi det, at det endelig kom til et Spørgsmaal, om Autoriteternes Myndighed skulde hævdes eller om Pøbelens Villie skulde sættes igiennem, det fandt her en Løsning, der, som jeg troer, vil sikkre Gouvernementet Ro for mange Tider. Den couleurte Befolkning havde i mange Tider levet i den salige Tro, at den var et noli me tangere, som omtrent kunde gjøre, hvad den lystede uden at Regieringen turde vove at sætte Magten imod dem, og denne Følelse var ligefrem og naturligt opstaaet, idet man under en tidligere Periode havde været eftergivende imod denne Race Mennesker, som troer, at under „Emancipation" forstaaes, at al tænkelig Tøilesløshed er lovlig, og som for en lang Tid endnu sikkert vil leve i den salige Overbeviisning, at det Bedste vundne er, at man kan lægge Hænderne i Skjødet og leve hen i complet Dovenskab. Gouvernementet vandt Juleaften en Seier, hvortil Alle maae ønske det tillykke, som kiendte den utaalelige Nærgaaenhed og Indbildskhed, der sprudlede i den couleurte Befolkning paa St. Croix, og som saa saare let kunde havt et for Regieringen ubeleiligt og uheldigt Resultat, naar Overmodet ikke den Aften var bleven knækket, og Respecten for Autoriteterne atter retableret. Det er min fuldkomne Overbeviisning, at Gouvernementet skylder det Militaire en oprigtig Tak for den tilfældige Løsning et høist vigtigt Spørgsmaal fik, „om hvem der skulde bydes og hvem lyde", og Militairet fortjener dobbelt Paaskiønnelse, fordi Spørgsmaalet her blev løst uden noget stort Tab af Mennesker, og fordi der under den hurtige Gang af Optøiernes Dæmpning ikke blev spurgt om og ikke blev udstedt nogen særdeles Forholds-Ordrer; det var en Conduitesag, som Tropperne løste smukt paa egen Haand, og som noget senere maaskee vilde have kostet meget Blod. Anledningen til

Optøierne var, at Gouvernementet ved Politiet havde ladet forbyde Negerne og de Couleurte at holde deres støiende Juletids Dandse inde i Hjertet af Byen, eftersom der endnu var megen Sygelighed overalt i Staden, hvorimod det tillodes dem at more sig paa vanlig Viis i alle Udkanterne. Denne Befaling var maaskee ikke behørig publiceret, idetmindste beklagede Mange dette, og da der Juleaften begyndte Dandsespektakler midt i Staden paa det saakaldte Søndags-Torv, mødte Politiet og befalede Deeltagerne at ophøre og forføie sig til Udkanterne af Byen; herimod protesterede Pøbelen, og da Politiet brugte den sædvanlige, ingenlunde pacificerende, Maade, at skære Trommerne itu, brød Forsamlingens Raseri ud imod Politiet, som, stenet, banket og forfulgt, flygtede til Retsgaarden, hvor det sluttede sig inde; det var først nu, paa Politimesterens Requisition, at Militairet skred ind. Saasnart jeg erfarede, hvad der en Times Tid tidligere var foregaaet i Byen, vendte jeg tilbage til Kayen, sendte Lieutenant Holbøll til Gouverneuren, hævede Ballet, sendte de couleurte Dandserinder iland og samlede den Deel af vore Folk, som kunde anvendes til Reserve for Militairet; det var just intet stort Antal, da vi maatte efterlade Underofficierer og Mandskab baade paa Kayen og ombord i Briggen og vort Detachement var derfor kun 24 Mand ialt, som vare i Fortet vel armerede ½ Time efterat vi havde hørt om Spektaklerne. Da jeg havde afleveret dette Detachement under Skibets Canoneer til Fortchefen, gik jeg til Gouvernementshuset for at tilbyde Gouverneuren min personlige Tieneste, og her mødte jeg efterhaanden Stadens Embedsmænd, der kom til En efter Anden. Gaderne vare imidlertid blevne rolige, Pøbelen var flygtet, da den mærkede, der var Alvor hos Soldaterne, og under en behørig militair Escorte bleve de 3 Døde og de Saarede optagne af Mercurius' Detachement, uden at der var Nogen, der forstyrrede dem. Nogle rasende couleurte Madamer opfordrede forgjæves til Oprør og til at røre Allarmtrommen og Natten gik roligt hen. Mødet var knækket, og Patrouillerne forurolige des ikke mere hele Natten over.

Samme Nat lod Gouverneuren ved Estafette kalde Kingshills ridende Detachement til Staden, og Kl. 5 Morgen mødte denne lille raske Afdeling i et øsende Regnveir, der maaskee ogsaa den Nat bidrog Sit til at berolige de oprørte Gemytter. Der blev endnu om Natten tagen den rigtige Forholdsregel af Gouverneuren, at alle Fricorpserne skulde om Morgenen Kl. 6 desarmeres, da man ikke mere kunde stole paa dem, eftersom mange af Spektakelmagerne vare ansatte i disse Corpser og som saadanne havde Vaaben i Husene. En Officier af Tropperne, en Milits-Officier og en ridende Patrouille udgjorde den Styrke, der saaledes affordrede alle Vaaben, og 3 saadanne Afdelinger endte hele Desarmeringen i 2 Timer uden den ringeste Modstand. Kl. 3 om Natten forlode de Fleste Gouvernementshuset, da Alt forblev roligt, og Dagen efter hjalp Alle til at organisere Kræfter for at møde et muligt udbrydende Spektakel, og under en saadan bestandig Formodning, at der muligen vilde organisere sig en Opstand, drog Julehelligdage over. Gaderne vare som uddøde om Aftenen og Byen meget uhyggelig, men efterhaanden gik igien Alt over til de vante Syssler og man glemte Juleaften og dens Gade-Scener, som kun Forbørene endnu mindede om, idet der daglig blev arresteret adskillige compromitterede Personer. Begravelsen af de Døde gik for sig 1ste Juledag under stærk militair Vagt, og ogsaa her gik Alt meget roligt. Ovenpaa den strengere Tjeneste, Alle havde havt ved Nattevaagen, Patrouilleren i øsende Regn, etc., bleve atter Flere syge, baade Soldater og Matroser, og jeg mistede i Løbet af 8 Dage 3 Mand, hvorimod Coffardiskibene i Havnen nu alt noget havde været fri for Sygdom. Jeg havde med mine 2 Læge-Raadgivere aftalt, at naar Sundhedstilstanden i Havnen blev god, vilde jeg flytte Besætningen ombord i Mercurius, selv da, om der paa Kayen endnu indtraf Febertilfælde, thi Briggen var nu atter complet udluftet og renset, og viste det sig, at Coffardimandskaberne ombord i Skibene i Havnen holdt sig raske, saa havde ogsaa vi Grund til at haabe paa det Samme. Aftalen var endvidere, at naar Sundheden da i 8 Dage forblev tilfredsstillende ombord i Skibet, skulde vi tilsøes for atter

at vinde Kræfter; men det drog destoværre endnu noget hen, da Regn og sydlig Vind gav ubyggeligt og varmt Veir, og det var ønskeligt at begynde Opholdet i Skibet paany med nogenlunde stadigt Veir. 1ste Januar meldte Skibets Læge sig til Tjeneste igien, og samme Dag blev den nye Proviantforvalter Jacobsen syg og døde faa Dage efter, uagtet han dog havde været paa St. Croix et Par Aar og alt tidligere giennemgaaet en haard Climatfeber; en ung Mand, Iversen, antoges som Regnskabsfører, men da ogsaa denne døde af guul Feber den 1ste Februar, overtog Herr Aumont, der tilfældigviis opholdt sig paa St. Croix, Forretningerne som Proviantregnskabsfører, og uagtet Mange spaaede ham en kort Fornøielse i denne Post, holdt han dog tappert ud, og fulgte Skibet hjem til Danmark, hvor jeg vil haabe han maa finde Arbeide og Udkomme. Secondlieutenant de Coninck var, som tidligere meldt, mødt til Tjeneste den 1ste Januar 1853, og jeg havde Grund til at vente, at Marineministeriet snart vilde sende mig nogle Officierer, istedetfor dem, jeg havde tabt, da jeg alt medio December havde andraget herpaa. Premierlieutenant Schultz vedblev at være meget svag, og Lægerne erklærede, at han neppe vilde komme sig i det varme Climat, ligesom at hans Tilstand daglig forværredes. Jeg tilbød ham at gaae hjem med Paket, og jeg bad ham for sin egen og sin Families Skyld at komme til denne Beslutning, saamegetmere som der ikke var Udsigt til at vinde ham til Tjeneste mere paa den Tour; men han ønskede endnu at giøre et Forsøg paa at komme sig ved at gaae ombord i Briggen naar den atter gik tilsøes, og da Luft og Sundhedstilstand overalt bedredes, haabede han paa at ogsaa han maatte drage Nytte af denne Forandring. I Januar d. A. fik jeg de sidste Reconvalescenter tilbage fra Frederiksted, havde endnu kun meget faa i Christiansted Hospital, men mistede dog i Løbet af Maaneden og til d. 5. Febr. 3 Mennesker, saaledes at vi nu havde tabt ialt 39; men da var ogsaa vore Lidelser omme, og fra den Dag var der saagodtsom ingen Sygdom mere i Skibet. Marineministeriets Ordrer til mig under den lange sygelige Tid vi havde, vare alle af den Natur, at det blev mig saa let at handle

overensstemmende med Doctor Knudsens og Skibslægens Raad: Ministeriet gav mig fri Naadighed til at handle efter bedste Overbeviisning og befalede mig, kun at komme overeens med Gouvernementet, saafremt der foretoges noget af Betydenhed.

Den 29de Januar flyttede jeg Besætningen ombord i Mercurius, og Lieutenant Holbøll kom nu, tilligemed Lieutenant de Coninck, til Tjeneste derombord. Veiret vedblev at være smukt, Sundheden god, og den 10de Februar halte jeg ud af Christiansted Havn efter at have havt Mandskabet casserneret derinde i to Maaneder. Vi havde ingen Flere i Hospitalet, idetmindste ingen Febersyge, og det var med en egen taknemmelig Følelse jeg atter fandt mig under Seil med en smuk og kiølig Øst-Brise. I Januar Maaned døde ombord i sit Opmaalingsskib i Christiansted Havn, Chefen for Skonnerten Scorpion, Lieutenant Lawrance, af Feber: han havde tidligere paa sin Tour ned til Stationen mistet tre Officierer af samme Sygdom; selv havde han levet 14—16 Aar i de vestindiske Farvande under stadigt Arbeide for sin Regiering, og var nu for det Meste klar, da han bukkede under, den Fjerde af de 5 Officierer, den engelske Regiering det Aar havde udsendt paa Opmaaling. En Lieutenant Parsons fortsatte Arbeidet paa og omkring St. Croix, med hvilket han var saagodtsom færdig, da han ved en Misforstaaelse blev hjemkaldt. Commander Lieutenant Lawrance døde beklaget af Alle, der kiendte denne vakre og udmærket flinke Mand, og hele Mercurius' Besætning fulgte ham til sin Grav. Den engelske Admiral paa Stationen havde forbudt ham unødvendigt Samqvem med Land efter Tabet af de 3 Lieutenanter nede paa Turcks Island nogle Maaneder tidligere, og Lieutenant Lawrance tog denne Ordre saa bogstavelig, at han under sin Sygdom ikke var at bevæge til at flytte iland. Enhver der kiender til, hvor liden Pleie og Comfort man under en svær Sygdom kan have ombord i et lille Skib, i et varmt Climat, vil forstaae, at det maaskee var en Grund til hans Død, at han ikke forlod Skibet.

Den 14de Februar, efterat vi havde holdt krydsende nogle Dage mellem Øerne, løb jeg ind paa Vestend Rhed og fik Premierlieutenant Schultz ombord som Passagеer, for at prøve, om ikke denne Forandring vilde virke gavnlig paa ham; han var vel svag og maatte daglig bruge Medicin, men det var som om han atter levede op ved paany at være ombord i det Skib, hvortil han hørte, og efter at Doctor Struckmann havde taget ham under Cuur paany, kom han sig daglig, vandt i Kræfter og Udseende, og inden 8 Dage vare omme, havde han saagodtsom ophørt med at bruge Medicin, og meldte sig til Tjeneste, hvilken han fra det Øieblik uafbrudt besørgede. Den 18de Februar meldte sig Premierlieutenant Brang og Secondlieutenant Schive til Tjeneste i Mercurius, Dagen forud ankomne til St. Thomas med Paketten her hjemme fra. I Skrivelse fra Marineministeriet tillodes det mig, saafremt Gouvernementet ikke modsatte sig det, at forlade Vestindien, forinden der kom nogen Afløser, og da vi egentlig ikke mere var fuldstændig Orlogsmand, efter vort store Mandskab, da Mandskabet var meget afkræftet og gul Feber atter begyndte paa St. Thomas, hvor den egentligen ikke aldeles havde været forbi, ansaae jeg det ikke rigtig at visitere en tredie Epidemi iblandt Mandskabet, der nu begyndte at rette sig slinkt, og da vi egentlig kun nu figurerede som Orlogsmand, bad jeg Gouvernementet, om jeg maatte bestemme min Hjemreise fra Vestindien til ultimo April, hvorimod Det Intet havde at indvende, og jeg meldte til Marineministeriet, at jeg havde truffet denne Overeenskomst, saameget mere som Barkskibet Sagas Afgang fra Danmark var ubestemt, og jeg altsaa ikke kunde vente nogen Afløser for det Første.

Det var Gouvernementets Ønske at sende Briggen til Syd-America og Curazao, saafremt Sundhedstilstanden dernede ved den Tid var tilfredsstillende og Briggens Mandskab vedblev at være raskt, og os ombord glædede denne Bestemmelse meget, da vi til Curazao skulde medbringe nogle Decorationer, ligesom Forretningerne i Caracas tildeels vare af den Art, at de vare en behagelig Følge af mit tidligere Ophold der, og endelig ønskede Regieringen

at see Espera-Sagen endt. Dette Sidste vil, efter mit Skjøn, destoværre endnu drage noget hen, og jeg skal af Hjertet lykønske den der ender den ved personlig at afnøde den venezuelanske Regiering Afgjørelsen af dens Gjældsforpligtelser. Den 21de Februar meldte jeg Briggen Mercurius til Tjeneste og proviantered den for 8 Uger.

Netop medens jeg i St. Thomas proviantered og fyldte Vand for at være klar til Touren til Sydamerica, modtog jeg Breve fra Gouverneur Elsevier paa Curazao og Apotheker Styerup i Caracas, hvorefter Sundhedstilstanden paa begge Steder var mere end tvivlsom, især paa det første Sted. Jeg fandt det i sin Orden at give Gouvernementet paa St. Croix Underretning om Indholdet af disse Skrivelser, forsaavidt de angik Sundhedstilstanden paa disse Pladser, om hvilken jeg vidste at der fra Gouvernementet var forlangt Oplysninger i St. Thomas, og Resultatet blev, at Briggens Tour derved skulde opgives, og uagtet jeg meget gierne havde gjort denne Excursion forinden Hjemreisen til Europa, maatte jeg erkiende det Rigtige i, ikke at sende Skibet til et Sted hvor det saaledes igjen kunde være bleven nødt til at trække en Vexel paa Fremmedes Barmhiertighed. Forretningerne i Caracas, Espera-Sagen vedkommende, vilde vel neppe endes endnu for det Første. Allerbedst vilde det gaae, naar man, ved Siden af sine mundtlige Fordringer, havde Magt nok at vise dem til at stoppe Ud- og Indførsel i La Guayra og Porto Cabello, og paa den Maade tvinge Venezuelanerne til at betale, om de forøvrigt have Penge; men hertil hører større Magt end en lille Brig. Skulde der udrettes noget ved en Blokade paa den Kyst, da maatte den holdes paa den Tid Landet almindelig udskiber sine Produkter af Caffe, Indigo, Huder etc, med en Fregat og et mindre Skib for hver Rhed eller Havn, og Curazao være det Sted, hvorfra de mindre Skibe maatte hente Vand og Proviant for de større, men det er vel tvivlsomt, hvorvidt England og America godvillig vilde see disse Havne lukkede, da de have en betydelig Fart der og England desuden har faaet

det Meste udbetalt af sine Espera-Fordringer. Saavidt mig bekiendt ere de danske Fordringer (fra St. Thomas Kiøbmænd) kun 120,000 ₰, og denne Sum vilde snart medgaae til Expeditionen for at forskaffe alle forskiellige Nationers Kiøbmænd i St. Thomas deres Tilgodehavende i Venezuela. Der er maaskee ikke een dansk-født Undersaat der fra Begyndelsen har Part i disse Espera-Fordringer.

Fra medio Marts til den 20de April, da jeg forlod Vestindien, opholdt vi os bestandig mellem vore Øer og besøgte flere Gange St. Jans Havne, hvor der i Coralbay var lidt Opmaalingsarbeide. Jeg besøgte Virgin Gorda, der er ligesaa forarmet som Tortola, og havde giennem Francis Drakes Sundet en smuk Opkrydsning dertil mellem den utallige Mængde smaae Øer, hvoraf Sundet vrimler. Paa Touren ned stoppede jeg i Cruz-Bay og sagde Landfogeden paa St. Jan Farvel; gik i Begyndelsen af April til Christiansted og indtog der alle vore Pukhuussager; kom til Vestend den 9de April og gjorde klar til Hiemreise. De sidste 8 Dage af vort Ophold i Vestindien var jeg upasselig og maatte skriftlig sige Gouverneuren Farvel; han havde den Artighed at komme ombord i Briggen samme Morgen, som vi, den 16de April, forlod St. Croix. Den 17de April ankrede vi i St. Thomas, proviantered for 8—9 Uger og med Vand for 60 Dage, der nu med Lethed lod sig udføre, da Besætningen var saameget forringet fra det Oprindelige. Ogsaa i St. Thomas maatte jeg skriftlig sige Farvel til Commandanten, der ligeledes havde den Forekommenhed at besøge Mercurius for at ønske os en god Reise. Vi hastede med Proviantering og Vandfyldning, da gul Feber gjorde sig gieldende i Havnen; vare klar Aften den 19de April, saluterede ved Solnedgang og forlode St. Thomas den 20de April Morgen Kl. 2½ for hiemgaaende, med alt Mandskabet fuldkomment rask. Besætningen var da ialt 68, idet vi paa Øerne havde faaet en Tilgang af 3 Officierer, 3 Forvaltere, 4 hiemdimitterede vestindiske Soldater og 1 Mesterkok, imedens Afgangen havde været

39 Døde og 2 syge hjemsendte Menige. De Afdøde vare 3 Officierer, 3 Forvaltere, 1 Canoneer og 32 Menige.

Den venlige Forekommenhed og Deeltagelse, vi især i vore Prøvens Dage modtoge paa St. Croix, ville ingen glemme, som overlevede den tunge Tid, og iblandt disse vore Velgiørere vil jeg med Taknemlighed nævne Major Keutsh, Overkrigscommissair Güllich, Capitain Meincke, Fuldmægtig Nahr, Garnisonslæge Knudsen og Flere. Iblandt Lægerne var Doctor Knudsen den, der havde meest at bestille, idet Hospitalet bestandig var fuldt af Feberpatienter og saagodtsom Alle, baade Soldater og Matroser, vare under hans Tilsyn; intet Under, at han altsaa mistede mange af sine Patienter, imedens de øvrige Læger, der havde en anden Art Praxis, tabte Færre, og foruden det, at Doctor Knudsen havde en meget besværlig Tid, som han udholdt med Ære, idet han med rastløs Iver varetog sine tunge Forretninger Nat og Dag, maatte han i Begyndelsen høre meget ilde af sine Colleger, indtil den Erfaring endelig blev almindelig, at Alle vare lige kloge i Behandlingen af denne ondartede Feber, og forsaavidt som min Dom som Lægmand kan have Betydning, vil jeg med Erkiendtlighed paaskionne hans store Omhu for Alle ombord i det Skib, jeg havde den Ære at commandere, idet han stedse, naar der var Leilighed, arbeidede i Samklang med Skibets Læge.

Paa Hjemreisen vare vi paa 5te Dagen saavidt, at Thermometret var kommet ned til 18° R. Uldne Klæder vare alt ombyttede for de hvide, og Is, som i Vestindien er en saa stor Behagelighed ved Nydelse af alle Drikke, blev seet til med Foragt og kastet overbord. Den 18de Mai vare vi under Lizard efter en noget urolig Reise, havde smukt Veir og god Leilighed ned til Beachyhead, men derfra og til Skagen maatte vi krydse mod en N. O. og O. N. O. frisk Brise. Stoppede en modgaaende Strøm over tilankers i Downs, een Dag for Stille og østlig Strømsætning paa Hanstholms Flak og nogle Timer Synden for Anholt med stærk Taage, og naaede Kiøbenhavns Rhed 1ste Juni om Formid-

dagen. Den 3die og 4de Juni var Flaade-Inspecteuren ombord, halte ind til Desarmering den 6te Juni og strøg Flaget den 14de s. M., netop 13 Maaneder efterat det var heist.

Med Erkiendtlighed vil jeg erindre den trofaste Assistance, Premier-Lieutenant Schultz ydede paa denne Reise, og som kun nu og da blev afbrudt ved en svækkende Sygdom, der dog endelig saagodtsom heelt gav efter. Touren blev ikke, hvad jeg ved Begyndelsen haabede, en behagelig, og det er muligt at Mange vilde have vundet et heldigere Resultat; men i Ønske for og Villie til at finde det Rette staaer jeg tilbage for Ingen.

Kiøbenhavn i October 1853.

Om Redningsvæsenets Virksomhed paa vore Kyster.

Naar man seer tilbage i Tiden og erindrer alle de Jammer-Beretninger, der have lydt om Forliis paa Vestkysten af Jylland — og man behøver ikke at gaae langt tilbage, for endnu at høre om den Haabløshed med Hensyn til Tab af Menneskeliv og Gods, hvormed Somanden, og det med Grund, betragtede et Forliis paa Vestkysten af Jylland, — naar man seer tilbage derpaa og hører med hvilken Skræk den jydske Kyst endnu er betragtet, som farlig at passere: vide vi ikke nogen Foranstaltning, som Regieringen med Iver og Kraft i kort Tid har gjennemført, som mere fortjener en levende Paaskjønnelse, end den, at have oprettet Redningsstationer langs Landets farlige Kyster. Eibeller kunne vi, naar vi kaste Øiet paa Beretningen om de mange Menneskeliv, som i de to sidste Aar ere fravristede Havet ved Hjælp fra Redningsstationerne, ønske os et glædeligere Resultat, end det, der har lønnet disse Bestræbelser, og kunne ikke nokſom prise det Held, der har fulgt Redningsvæsenet siden dets Oprettelse. Det er ved denne Foranstaltning bragt dertil, at den hidtil saa befrygtede Kyst, hvorpaa Forliis med Grund måatte betragtes som den visse Død for Besætningerne, nu ikke er farligere i den Henseende end ethvert andet Sted, idet betimelig og sikker Hjælp til at frelse Mennesker overalt er tilveiebragt. Af nedenstaaende Liste sees, at der siden Oprettelsen af Redningsstationerne paa Vestkysten af Jylland og paa Bornholm er reddet 115 Mennesker ved disse fra Regieringens Side trufne Foranstaltninger. Omstændighederne, hvorunder Apparaterne ere blevne brugte, have ved alle disse Forliis været saadanne, at almindelige Hjælpemidler ikke have kunnet anvendes, saaledes

at disse Mennesker, efter al Sandsynlighed, vilde været omkomne, dersom Redningsapparater ikke havde været tilstede; ja, er der, efterat Redningsvæsenet er blevet organiseret og traadt i Virksombed, saavidt vides, ikke et eneste Menneske omkommet ved Forliis paa disse Kyster, saa er Resultatet i Sandhed stort og glædeligt af denne Regierings Foranstaltning

Efter den allerede gjorte Erfaring, tør man vel saaledes antage Antallet af de oprettede Stationer for tilstrækkeligt og Valget af Punkterne heldigt, idet Kysterne, naar Stationerne blive fuldstændigt completterede, kunne betjenes overalt fra de nuhavende Redningsstationer, — endvidere at Redningsfartøierne, at slutte efter dette Resultat, maae antages at være hensigtsmæssigt construerede og passende valgte efter de locale Forhold paa Kysten, idet Baadene, saavel ved de anstillede Øvelser for Mandskabet (ofte i haardt Veir), som ved de udførte Redningsforetagender, have viist sig fortrinlige, saa at Mandskabet stedse med større og større Tillid giver sig ifærd med hvad de under farlige Omstændigheder ved disse Baade kunne udrette. Med Hensyn paa det til Stationernes Betjening antagne Dennetske Raketapparat, synes dette ligeledes at være heldigt valgt for Localiteterne, da Rækningen af Raketterne har viist sig tilstrækkelig stor for den Afstand fra Kysten hvori Skibene almindeligviis strande og Apparatet maa prises for dets simple Betjening og sikre Skud, da Linen i de fleste Tilfælde ved første Kast er bleven udført til Vraget, og det uagtet Affyringen er bleven besørget af Opsynsmændene ved Stationerne, som i Regelen ikke have stor Øvelse i Brugen af andre Skydevaaben. Listen over Redningsforetagenderne*) udviser, at Raketapparaterne have været langt oftere anvendte end Fartøierne: af de 115 Mennesker ere nemlig 72 frelste alene ved Raketapparaterne; hvilket Resultat imidlertid ingenlunde er uventet, idet der er saamange flere Raketstationer end Baadestationer, og dernæst de Første som det hurtigste og nemmeste Mid-

*) See længer hen Pag. 424.

del, altid bør anvendes hvor de kunne, fremfor Baadene, uden at man dog deraf kan slutte, at de kostbarere Baade kunne undværes; thi det har allerede vist sig, at hvor Raketterne ikke kunde bringes i Anvendelse, have Baadene udført heldige Redningsforetagender, og ofte ville begge Apparater være nødvendige til at tilveiebringe et ønskeligt Resultat. Det vilde derfor være meget at beklage, om der ikke blev tilstaaet de nødvendige Midler til at complettere Vestkysten af Jylland med de nødvendige Baade. Der er nemlig til Complettering endnu foreslaaet Anskaffelse af to Baade, den ene ved Lill-Strand, — udenfor hvilket Sted ligger en landlös Grund, Bragen, ½ Miil fra Land, hvorpaa Skibene ofte stöde, og hvor altsaa det blotte Raketapparat er utilstrækkeligt, — og den anden ved Vædersö Klit, hvor der imellem de to nærmeste Stationer er en Afstand af 7—8 Miil. Til Betjening af disse to Stationer var det tidligere, da de andre Stationer oprettedes, vanskeligt at tilveiebringe det behörige Mandskab, hvilket imidlertid senere paa nogenlunde bequem Maade har ladet sig ordne, og man lod sig derfor dengang nöie med at oprette Raketstationer paa disse Steder. Endelig bliver en complet Redningsbaad önskelig ved Tuskjær Stationen, som endnu ikkun er forsynet med et paa Stedet bygget Fartöi, gjort synkefrit ved lufttætte Guttapercha Cylindre.

Da Redningsvæsenets Virksomhed endnu kun har været saa kort, tör man, uagtet hidtil intet Uheld er tilstödt under Udförelse af Redningsforsögene i den forlöbne Tid, vel neppe vente, at det samme Held altid skulde følge Foretagender, som udföres under saa vanskelige Omstændigheder som disse; men naar man seer, hvad der i England fra Tid til anden tilstöder Redningsvæsenet, med Forliis af Fartöier etc., maae vi dog føle os gjennemtrængte af Taknemmelighed over, at det hos os hidtil er lönnet med idel Held, og vi tör maaskee ogsaa haabe, at Interesse og Iver for denne velgiörende Institution ikke maa tabe sig, om

den i Fremtiden ikke altid kan have et saa udmærket tilfredsstillende Resultat af sin Virksomhed at paavise, som den omstaaende Liste fremviser.

Kiøbenhavn, Novbr. 1853.

Ipsen,
Capitain i Søetaten,
Medlem af Commissionen for
Redningsvæsenet.

Tabel over Redningsstationernes Virksomhed paa de danske Kyster.

Aar og Dato.	Stationens Navn	Det indstrandede Skibs Navn	Hvor Skibet har hjemme	Hvor mange Mennesker reddede	Ved hvilke Apparater
1850 og 51 indtil Juli	Under Oprettelsen af Stationen reddedes fra forskjellige Skibe			12 Mennesker	Raketapparat
1851 d. 10. Juli	Tybo Røn	Skonnert Astolf	Hjemme i Gothenborg	5 Mennesker	Raketapparat
d. 29. Octbr.	Flyvholm	Brig Charlotte	Hjemme i Gefle	13 Mennesker	Raketapparat
1852 d. 15. August	Sønder Lyngvig	Brig Aaltaa	Hjemme i Christianstad	13 Mennesker	Raketapparat og Redningsbaad
d. 4. Octbr.	Sønder Lyngvig	Skonnert-Kuff Svanette Gerhardine	Hjemme i Grønningen	8 Mennesker	Raketapparat
d. 28. Octbr	Kandestederne, anvendt i Aalebeksbugten.	Skonnert Concordia	Hjemme i Norge	2 Mennesker	Raketapparat
d. 9. Novbr.	Henne Strand	Kuff Freundschaft	Hjemme i Ribe	3 Mennesker	Raketapparat
d. 20. Novbr.	Lønstrup	Skonnert-Kuff Frau Antine	Hjemme i Grosin	4 Mennesker	Redningsbaad

1855 d. 31. Januar	Kirkeboel	Briggen Lucina	Hjemme i Memel	9 Mennesker	Raketapparat
d. 7. Juli	Bjerregaard	Galease Haabet	Hjemme i Sønderhoe	3 Mennesker	Raketapparat
d. 1. August	Blokhusene, anvendt ved Tranum Strand	Brig Tagus	Hjemme i Newcastle	10 Mennesker	Redningsbaad
d. 16. August	Løkken	Fiskerbaade fra Landet		7 Mennesker	Redningsbaad
d. 5. Octbr.	Klitmøller	Brig Herbert	Hjemme i Scarborough	9 Mennesker	Raketapparat
d. 5. Octbr.	Agger-Canal	Barkskibet Adonis	Hjemme i Drammen	9 Mennesker	Redningsbaad
d. 29. Sept.	Rønne, Bornholm	Brig Unna	Hjemme i Montrose	8 Mennesker	Raketapparat
			Ialt	115 Mennesker	

Om Ønskeligheden af Fyr-Anlæg paa Bovbjerg i Aggercanal.

Endskiøndt det Væsentligste af Nedenstaaende er bleven offenliggjort i et af Dagbladene, og jeg desaarsag tør formode, at Pluraliteten af Læserne af „Archiv for Søvæsenet" allerede er bekiendt dermed, har jeg dog troet det rigtigst, at anmode den ærede Redaction om Optagelse af samme, fordi saadanne Emner have deres rette Plads i dette Tidsskrift, og fordi min Mening i denne Sag er saa aldeles afvigende fra det Princip, der, mærkeligt nok, synes at finde ikke faa Forsvarere, nemlig: at Jyllands Vestkyst bør holdes mørk.

„I beg you on my knees keep the Sleeve open", saaledes stod der i ældre Nordsøes-Beskrivelser: det var en Advarsel, hvormed maaskee har været meent, hold Midten af Farvandet; den passede til de Tider, men ikke til de nuværende, da Regieringen har ladet foretage saa mange kostbare Fyranlæg, Oplodninger m. m., der, idet de afhjælpe hiin Vids mangelfulde Veiledning, sætter Sømanden istand til at gjøre sig Veien kortere.

Efterhaanden kændes flere Fyr paa Skagerrakets Kyster, og fra Hanstholm til Skagen, som fra Lindesnæs og østerefter, ville Kysterne snart være belyste, saa at det ene Fyr viser sig, idet det andet forsvinder.

Dog dette gielder kun selve Skagerrak; Jyllands Vestkyst, og navnlig den til Skagerrak grændsende Deel, er endnu Sledbarn, og kun faa Stemmer have ladet sig høre om Ønskeligheden af ogsaa der at see Fyr opstaae; imidlertid synes Sagen nu at vække Opmærksomhed, og en Discussion vil formaabentlig reise sig om denne Sag og ende med, at Trangen bliver indlysende.

Ved en 6 Maaneders uafbrudt Fart paa Jyllands og Slesvigs Vestkyst, har jeg samlet endeel Kiendskab til Forholdene og er

kommen til den Overbevisning, at Fyr paa Bovbjerg og i Agger-Kanal ere ønskelige, fordi de ville blive til Gavn for en ikke ubetydelig Deel af den aarlige Nordsøfart.

De tilsyneladende vigtigste Grunde, jeg har hørt anføre mod Fyr-Anlæg dersteds, ere: At paa en Jernkyst ere Fyr unødvendige, farende og farlige, idet de lokke Skibsfarten til sig, — at Nordsøfarten Intet har med Kysten at bestille. Hvad det Første angaaer, da er Jylands Vestkyst ei meer Jernkyst end en Deel af Englands Østkyst, og den er ganske af samme Beskaffenhed som Jyllands Nordkyst, der allerede har to og forhaabentlig ret snart vil faae et tredie Fyr.

At Fyr lokke Skibsfarten til sig, kan vel være, men jeg seer ikke, at de Mange, der ei lade sig lokke og dog komme under Kysten, af den Grund skulle savne en meget ønskelig Veiledning, ogsaa er denne Grund funden for let til at forhindre Oprettelsen af Hanstholm Fyr. At Skibsfarten har der at bestille, skal jeg søge at oplyse i det Følgende.

Jylands Vestkyst har fra ældre Tider været skyet af den Søfarende, fordi der hverken fandtes Tilflugtssteder, Veiledning eller Hjælp for den, der søgte under Land eller var saa uheldig at strande; næsten uden Undtagelse bleve de strandede Skibe Vrag, og Besætningen omkom under Forsøgene paa at bjerge Livet.

Forlisene i Aaret 1811 af 2 engelske Linieskibe, hvorved 1400 Mennesker omkom, leve endnu i Manges Erindring, og jeg troer, det er ene disse og lignende med Tab af mange Menneskeliv forbundne Strandinger, i Forening med Beboernes umenneskelige Behandling af de Skibbrudne i forrige Aarhundrede, der har paatrykket Vestkysten et for den nuværende Tid ufortjent Stempel. Den er ikke mere for Sømanden den haabløse Kyst som tidligere: foruden at der er foretagne Opladninger i dette Aarhundrede, have Sæder og Skikke forandret sig, og Beboerne ile de Skibbrudne tilhjælp og vove hyppigt Livet for at redde; Regieringen har ansat dygtige Embedsmænd, hvis Pligt det er at sørge for hurtig og sikker Hjælp, og den har endelig givet dem Midler dertil ihænde

ved at anvende betydelige Summer paa Oprettelsen af Redningsstationer med Baade og Raketapparater, og navnlig denne prisværdige Foranstaltning maa bidrage til, at Jyllands Vestkyst ei mere skyes af Skibsfarten som hidtil, idet de ved disse Foranstaltninger i kort Tid vundne udmærkede Resultater maae sige den Søfarende, at om han er saa ubeldig at forlise Skibet, vil Besætningen dog næsten uden Undtagelse blive bjerget.

I Aaret 1825 brød Vesterhavet igiennem Landstrimmelen mellem Bovbjerg og Aggerbjerg, ogsaa Blokkebjerg kaldet, og Bruddet har holdt sig til Dato med ubetydelige Forandringer; fra den Tid Løbet blev seilbart, har Farten derigiennem tiltaget aarlig og et betydeligt Antal Skibe, nogle af 8 Fods Dybgaaende, befare det. Alle disse maae selvfølgelig dybe Landet an, fordi de der have at bestille; men de ere ikke de Eneste, thi fra Østersøen og Norge komme en Mængde mindre og større Skibe Kysten nær, idet de søge de forskiellige Lodsepladse igiennem Nymindegab, List, Elben, Veser m. fl.; mange af disse Skibe følge Kysten, navnlig Sommerdage og med østen Vind.

Dampskibsfarten er i stadig Tiltagende og det kan forudsees at Dampen vil blive end mere almindelig anvendt i Handelens Interesse; allerede nu passeres Hanstholm af flere Dampskibe paa Veien til og fra Skagerrak, og disse komme jevnlig under Kysten, idet de søge den korteste Vei; dethændte saaledes flere Gange i Aar, at man iland forvexlede de imellem Norge og Hamborg regulairtfarende Dampskibe med „Jylland", idet disse i Regelen søgte langs Land, og af statistiske Tabeller over Hamborgs Handel for 1852 sees, at der i dette Aar af Dampskibe fra Norge og Sverrig er gjort 23 Reiser paa Hamborg; sydfra kommer den tydske Fart, og et stort Antal af samme kommer Landet temmelig nær, fordi de ved deres fladbundede Bygningsart ere i Strandingstilfælde mindre udsatte for Forlis og i Reglen med første indtrædende Hvivande atter kunne bringes i Søen; endelig er der den almindelige Nordsøfart, af hvilken vel en forholdsviis ringe Part kommer i Berørelse med Kysten, men hvilken Part dog, efter hvad jeg har erfaret, udgiør et temmelig be-

tydeligt Antal Skibe; det slog nemlig aldrig feil, at vi, naar vi nærmede os Landgrunden, fik større Skibe isigte, der ei kunne henregnes til de Førstnævnte, som styrede en N. O.-lig eller S. V.-lig Kours eller krydsede med østlig Vind og knebe ind mod Land for at søge smult Vande. Det er ganske almindeligt at høre Folk ved Agger fortælle om, hvorlunde de i Dagningen have seet, snart et snart et andet stort Skib pludselig faae travlt med at sætte Seil og søge fra Kysten, hvilken de i Løbet af Natten vare komne uforsvarligt nær, og for hvilket intet Fyr advarer dem.

Jeg har i det Foregaaende søgt at vise, at Jyllands Vestkyst har tabt meget af det Haabløse, som den tidligere havde for Sømanden, og at der gaaer en Fart langs Kysten og navnlig langs den nordligste Deel, som, trods Enkeltes Mening, at Skibsfarten der Intet har at bestille, dog ikke har ladet sig afvise, samt at der selv mellem dem, der søge at holde sig fjernt, er en Deel, der af Omstændighederne bringes derind, og jeg skal nu gaae over til at omtale Fyranlægene specielt.

For at have Hovedsagen stadig for Øie i det Følgende, skal jeg strax fremsætte som min Formening, at det var meget ønskeligt, at et Fyr af 1ste Orden oprettedes paa Bovbjerg, og at et Havnefyr opsattes i eller ved Agger-Kanal.

Afstanden mellem Hanstholm og Bovbjerg er 40 Qvartmiil; et Fyr af 1ste Orden kan med klart Veir sees i 20 Qvartmiils Omkreds; Synskredsene af et saadant paa hvert af nævnte Steder, vilde altsaa berøre hinanden; Mødestedet blioer 6 Qvartmiil nord for Agger-Kanal og noget nordligere end det i S. V. t. S. fra Hanstholm beliggende Aggerbjerg; et Fyr paa Bovbjerg vilde blive det yderste Led af Rækken fra Skagen og komme til at staae 17 Qvartmiil vestligere end Hanstholm Fyr; det vilde give den norsk-østersøiske og tydske Fart forøget Veiledning, tjene som Andubningsfyr for de til Agger bestemte Skibe og som Afviser for de Skibe, der om Natten, ved at forfeile Hanstholm, staae Fare for at løbe paa Strand, endelig vilde det for de i Nød stedte Skibe

være et haabopvækkende Lys, idet de, naar Stranding var unddgaaelig, ved et saadant sgttes istand til at søge ind der, hvor Mennesker og Hjælp ved Redningsapparater ere vedhaanden, og at undgaae de Steder, hvor Revlene ligge længere fra Land, samt Bovbjerg med sin til Stranden steilt staaende Klint.

Imellem Hanstholm og Aggerhjerg ligger Kysten i retvisende S. V. t. S. og N. O. t. N. Retning; denne er parallel med Coursen fra Hofden til Hanstholm, og Skibe, der paa denne Cours komme for lægt, underseile selvfølgelig Landet ved Aggerbjerg og forlise paa den meget farlige og lave Strimmel Land, der skiller Limfiorden fra Nordsøen, — farlig, fordi den endog i den klareste Nat sjelden sees, førend man er i Brændingen, og fordi Lodskuddene kun ufuldkomment advare, idet jeg af egen Erfaring kan anføre, at have hapt under 19 Favne, 10 Mile af Land, og 19½ Favn, med Land isigte.

De Forlis, der gientagende finde Sted paa den jydske Kyst, navnlig mellem Aggerbjerg og Bovbjerg, vidne med hvad der i det Foregaaende er sagt, tilstrækkelig om, at Nordsøfarten desværre faaer med denne Kyst at bestille, og hvo tør paastaa, at et Fyr, der belyste denne Strækning af Kysten, — som hvert Aar modtager nye sørgelige Vidnesbyrd om Elementernes Voldsomhed og Menneskets Forsømmelighed, og ikkun ligger 6 til 10 Mile fra Landets yderste Pynt, — ei vil kunne blive det frelsende Middel til at forebygge nogle af disse.

I October Maaned d. A. fandt jeg, ved Andubningen af Agger-Kanal, 4 Skibe, deraf eet i Stumper, strandede paa søndre Land, Harboøre kaldet, og da jeg havde indtaget min Ladning og atter stod ud, var et tremastet Skib strandet paa nordre Land, nogle Kabellængder fra Kanglen; dette kom fra London og var bestemt til Norge, to af de Forstnævnte vare bestemte til Østersøen, og eet hørte hjemme i Thisted; Skibet og det ene til Østersøen bestemte, en Skonnert, forfeilede Hanstholm Pynt, underløb den ved Agger eller Blokkebjerg fremragende Deel af Landet, hvortil Hanstholm Fyr, selv om det blev forandret til Fyr af 1ste Orden, ei

kunde naae, og da intet andet Fyr advarede dem, gik de Begge iland. Her indbendes naturligvis, at de kunde have brugt deres Lod; — det er sandt nok, men efter hvad jeg lagttog i Erfaring, var Besætningen paa det ene svag og udmattet efter anstrengende Arbeide, det andet havde mistet Lod og Line. Det til Limfjorden bestemte Fartøi, en Slup, havde holdt det gaaende paa Landgrunden i nogle Dage, fordi Dimstændighederne ei tillode det at staae ind, da endelig det ualmindelige haarde Veir, som kom paa Natten til den 30te September, blæste Seilene bort og kastede det iland. Det 4de Skib var en Kuf; den stod høit og tørt paa Land, og vil formodentlig med første gunstige Leilighed blive rullet i Søen, medens de tre andre tildeels allerede vare Vrag, da jeg tolv Dage senere atter stod Kanalen ud.

Skonnerten hørte hjemme paa Guernsey, var et godt udholt Skib med en god Besætning og en erfaren Capitain, og denne sagde, at han kunde have bjerget Skibet, der var meget betseilende, dersom han ved Fyr var bleven advaret; om Sluppen ved et kraftigt Fyr paa Bovbjerg kunde have været frelst, idet den derved kunde have holdt Landet isigte i længere Afstand, er tvivlsomt, men ikke umuligt.

Jeg har her tilfældigvis været Vidne til, at hver enkelt af Nordsøfiskerne kræver tunge Ofre og har erfaret, at hvorsomhelst man end vil søge Aarsagerne til disse Ulykker, saa bliver dog det sørgelige Resultat stedse det, at Skibe strande og det Spørgsmaal maa atter og atter med forøget Kraft opstaae. Skulde der Intet kunne gjøres for at frelse idetmindste Nogle af dem?

Agger-Kanal befares aarlig af henved 800 Skibe. For denne Fart vilde et Fyr i selve Kanalen være til megen Nytte og til jo større, jo nærmere det kunde placeres ved Løbet: det vilde advare for den lave usigtbare Kyst til begge Sider af Kanalen, — det vilde tjene Skibene til Mærke for stimme om Natten, og afløse Kæberne, der gjøre det om Dagen; — det vilde blive til Nytte og Veiledning

for Færdselen i og ved Kanalen, i hvilken Strømmen ofte løber voldsomt, — det kunde foranledige, at Fartøier, der vare iværk med at strande, derved kunde slippe Kanalen ind, hvilket flere Gange er skeet paa Slump uden Fyr, — det vilde afgive en nogenlunde, men, i Forbindelse med Fyr paa Bovbjerg, complet Veiledning til at finde Kanalmundingen ved Nattetid, hvilket bliver af særdeles Vigtighed, naar Høivandstiden falder i Dagningen, og endelig vilde det, i Forening med Fyr paa Bovbjerg, giøre Landsætning paa de mindst farlige Steder end mere mulig.

Agger-Kanal har temmelig gode Dagmærker: paa den saakaldede Signalkahe heises et Flag, naar Ebben løber, og mod denne kan intet Fartøi krydse sig ind, med mindre det er kort efter Høivandstid; „Ebben bærer ei heller op som Floden," sige Lodserne, og der bliver saaledes kun enkelte Tider i Døgnet, at man kan staae ind. I Sommermaanederne kan man have to Høivandstider, medens det er Dag, men naar Dagene blive kortere, har man kun een; at være i Kanalmundingen i rette Tid for at benytte Høivandstiden og om muligt med Flod, er altsaa en vigtig Sag. Naar denne nu falder tidlig paa Dagen, er det nødvendigt, især paa de Aarstider, hvor man kun har een, at søge til Land medens det endnu er mørkt; dette iværksættes ofte imod Eens bedre Overbeviisning og bliver til en „Laden staae til", fordi et 16—18 Timers gammelt Bestik, en altid usikker Polar-Brede, selv om Himlen har været klar — og et brat opgaaende Flak ei afgive synderlig Veiledning; Fyr vilde selvfølgelig i saadanne Tilfælde være et stort Gode.

Min Hensigt med at nedskrive ovenstaaende Linier har saaledes været, ligesaavel at henlede Opmærksomheden paa det saare ønskelige og Nyttige i, at der oprettes et Fyr af 1ste Orden paa Bovbjerg, hvilket kunde tjene som Anduvningsfyr for Overfarten, være veiledende for de Skibe, der seile langs Kysten og lyse advarende for den Deel af Nordsøfarten, der frivillig eller

ufrivillig kom indenfor dets Synskreds — som, efter Evne at bidrage Mit til at bevise den paatrængende — jeg tør sige — den uafviselig Nødvendighed — af Oprettelsen af **et Lampefyr med 2 Miles Lysvidde i eller ved Agger-Kanal**, og idet jeg tilfulde erkiender og paaskionner de gavnlige Virkninger af de mange Fyr-Anlæg, som Regieringen i de senere Aar har ladet foretage, tør jeg derpaa bygge det Haab, at den ikke vil lade dette ved en Naturrevolution frembragte og for Jyllands nordre Deel saa betydningsfulde Løb upaagtet, saa meget mindre, som den af mig paapegede Foranstaltning vil blive forholdsviis lidet bekostelig og kun svare til hvad der alt er gjort for andre befarede Indløb, medens den efter min Formening vil have uberegnelig gavnlige Følger til Sikkerhed for Seiladsen og til Frelse af Menneskeliv.

Kiøbenhavn i November 1853.

A. C. Schultz.
Capitain-Lieutenant.

Mere om Fyr paa Jyllands Vestkyst.

(Meddeelt af Commandeur-Capt. Secher.)

I Nr. 269 af den Berlingske Tidende d. A. har Hr. Capitain-Lieutenant Schultz ladet indrykke en Artikel: „Om Ønskeligheden af Fyranlæg paa Bovbjerg—og i Agger-Canal". At den ærede Forfatter, med Hensyn til et Fyranlæg paa Bovbjerg, er af modsat Mening med os skulde ikke have bragt os til at tage Pennen; men da visse Hentydninger i hans Artikel vise, at han sigter til vor, om samme Gienstand i dette Tidsskrift Nr. 46, indrykkede Artikel, saa finde vi os opfordrede til at tage til Gienmæle og lidt nærmere at drøfte hans Paastande.

Vi istemme Forfatterens Lovtale over de Foranstaltninger, der fra Regieringens Side ere foretagne i de senere Aar paa Vestkysten. Oprettelsen af Rednings Stationer, Anskaffelsen af Rednings Fartøier, den duktige Hjælp, som det er paalagt Embedsmændene at give de Skibbrudne, fortjente levende Anerkiendelse, ligesom den Iver og Uforsagthed, hvormed Beboerne afgive Hjælp i Strandings Tilfælde, er hævet over al Roes.

Men naar Forfatteren, paa Grund af de Foranstaltninger der ere trufne til Skibbrudnes Frelse, ikke længer vil have jydske Kysten anseet for farlig, og ligesom indbyder Skibsførere til dristig at nærme sig den, da kan man næsten være fristet til at spørge: Om han anseer Tab af Skib for intet, naar blot Besætningen bjerges? At den Skibsfører, der skal seile langs en Kyst, ved at bestemme den Afstand, hvori han skal holde sig fra den, skulde tage Hensyn til, om den er beboet af gode eller onde Mennesker, eller om der findes Rednings Apparater eller ikke, er for os en ny og saa aldeles skiev Theori, at vi anse dens Anvendelse kun mulig i det enkelte Tilfælde: **at en Skibsfører forsætlig vil forlise sit Skib.**

Forfatteren gaaer dernæst over til at omtale de forskiellige Skibe, der paa deres Fart over Nordsøen komme jydske Kysten nær. Vi indrømme Nødvendigheden af at nærme sig Kysten for de lidet dybgaaende Fartøier, der seile til og fra Agger og Nymindegab; men naar han opstiller den samme Nødvendighed at nærme sig Kysten for de Skibe, der seile fra og til Slesvigs Kyst og de tydske Floder, paa Norge, Østersøen, &c., da maae vi være af aldeles modsat Mening. Afstanden, hvori de bør holde sig fra Kysten, vil afhænge af Vindens Retning og Styrke, Luftens Beskaffenhed, Aarstiden, Skibets Seilevne m. m.; men under alle Omstændigheder tilsiger fornuftigt Sømandskab, at, idetmindste de, over 8 Fod, dybgaaende Skibe holde sig paa behørig Afstand fra en Kyst der intet Tilflugtssted byder dem. Vi kunne spare en videreløftigere Udvikling af vor Mening ved at henvise til vor Artikel i dette Tidsskrift Nr. 46, Side 229.

For Dampskibsfart i snævre Farvande, især paa Postruter, kan det blive nødvendigt at anbringe extraordinaire Fyr, men i et aabent Farvand som Nordsøen, kan, for at spare dem enkelte Miles Veilængde under visse Omstændigheder, en saadan Fordring neppe gjøres; de maae da hjælpe sig som andre Skibe.

Forfatteren anfører derpaa de af ham antagne Fordele, et Fyr paa Bovbjerg vil afgive for Nordsøfarten, vi skulle forsøge efter Ordenen at imødegaae dem.

1. „Det vilde give den norske, skotske og tydske Fart forøget Veiledning".

Svar: Loddet kan give dem al fornøden Veiledning; Fyret er derfor unødvendigt, ja endog skadeligt, da det vilde trække Skibene over imod Kysten, som de bør holde sig fra.

See videre dette Tidsskrift Nr. 46 Side 229.

2. „tjene som Anduvnings-Fyr for de til Agger bestemte Skibe."

Svar: Vi maae indrømme, at det vilde stifte Nytte som saadant, men tør paastaae, at man intetsteds i Verden har tænkt paa at opføre et kostbart 1ste Klasses Fyr alene i den Hensigt at tjene til Veiledning for Besejlingen af et Løb med høist 8 Fod Vand, og som man dertil kan beskytte vil lukke sig tidlig eller sildig.

3. „tjene som Advisør for de Skibe, der om Natten, ved at forfeile Hanstholm, staae Fare for at løbe paa Strand."

Svar: Da vi maae anse den Uforsigtighed, — hvormed mange Skibsførere sætte Cours for Skagerrakket vester fra, uden at vide hvor de ere, eller ikke engang ved Lodning forvisse sig om de ere tilstrækkelig nordlig i Farvandet, — for at være Aarsag til de fleste af de Forlis der finde Sted paa Jyllands Nordvestkyst, saa antage vi, at denne Uforsigtighed endog vilde betydelig tiltage, hvis der kom et Fyr paa Bovbjerg, idet mange Skibsførere vilde stole paa at hvis de ikke fik Hanstholm Fyr at see, da maatte Bovbjerg Fyr itide advare dem.

Nu maae vi vel indrømme, at i klare, sigtbare Nætter vilde den sidste Fyr, ved at kunne sees til 5 Miles Afstand, derved mulig frelse enkelte Skibe fra Forliis; men det er ikke under saadanne Veirforhold at Skibe almindelig forliise, hvorimod dette fornemmelig skeer i taaget eller disigt Veir, der saa hyppigt findes i Nordsøen, og da er selv de kraftigste Fyrs Lyskreds meget indskrænket; vi kunne derfor ikke komme til anden Slutning, end at et Fyr paa Bovbjerg, ved at bidrage til at Skibsførere bleve endnu mere uforsigtige, vilde forøge og ikke formindske Skibbruddenes Antal.

Da vi maae anse den af Forfatteren anførte fjerde Fordeel som aldeles secundair, skulle vi ikke videre indlade os paa at drøfte den.

Forfatteren anfører endvidere, at Lodsskibene under Aggerbjerg kun ufuldkomment advare for Fare; dette synes at tale for vor Anskuelse: at man bør holde Skibe fra at nærme sig Kysten formeget. Af Nordsøeskaartet sees nemlig, at Landgrunden langs Jyllands Vestkyst ikke overalt har lige Udstrækning, imidlertid troe vi ikke, at en saadan Forskiel kan omstøde den almindelige Regel: at Loddet langs den jydske Kyst angiver dens Nærhed. Det af ham anførte Exempel, at have havt 19 Favne 10 Mile fra Land og 19½ Favn med Land isigte, beviser efter vor Formening aldeles Intet; thi Enhver veed, at der paa Havets Bund findes Ujevnheder og Fordybninger lige saavel som paa Landjorden.

Ved at veie de Grunde, der tale for og imod Oprettelsen af et Fyr paa Bovbjerg, kunne vi ikke komme til anden Slutning, end den, at Manglerne ere større end Fordelene og Fyret saaledes utilraadeligt. Forfatteren er af en anden Mening og vi indrømme ham, ligesom enhver tænkende Sømand, der har tilstrækkelig praktisk Erfaring i at navigere et større Skib i Nordsøen til de forskiellige Aarstider, Berettigelse til en saadan; men det maa blive

Administrationens Sag at affige Dom, og dertil kunne vi ingenlunde indrømme Forfatteren nogen særlig Beføielse paa Grund af hans nærmere Localkundskab til Indløbet ved Agger, eftersom Spørgsmaalets Afgiørelse beroer paa at kiende Nordsøen, og vi ikke kunne anse en fuldstændigere Kiendskab til Kysten, end den der kan haves af Søkaart og Beskrivelser, at være fornøden. Vi troe derfor, at han havde gjort bedre i at tilbageholde Yttringer som dem om: „Menneskets Forsømmelighed", der synes at indeholde en Bebrejdning mod Fortidens Bestyrelse.

Med Hensyn til det af Forfatteren foreslaaede Havnefyr ved Agger, da driste vi os ikke til derom at udtale nogen bestemt Mening, fordi vi savne tilstrækkelig Localkundskab, der for Bedømmelsen af Havnefyrs Anlæg er nødvendig.

Da vi antage, nu tilstrækkeligen at have udviklet vor Mening om denne Sag, og det aldeles ikke er os om at giøre at beholde det sidste Ord, saa finde vi os beføiede til at erklære, at vi ikke ofttere, uden absolut Nødvendighed, agte at tage til Gienmæle i denne Sag.

Skrevet i November 1853.

Nedlægningen af den electromagnetiske Telegraphtraad i Belterne, Mai 1853.

Da jeg Undertegnede var beordret til Ingenieurcorpsets Assistance ved ovennævnte Arbeide, seer jeg mig istand til herom at tilstille Udgiveren af „Nyt Archiv for Søvæsenet“ følgende Meddelelser:

For at Nedlægningen af den electromagnetiske Telegraphtraad over Storebelt skulde kunne siges at være skeet paa den bedste og hensigtsmæssigste Maade, gjorde strax følgende Betragtninger sig gjældende: først, at Traaden, saavidt muligt, maatte overføres i den korteste Linie imellem Korsøer over Sprogøe til Knudshoved, dernæst, at den fordeelagtigste Beskaffenhed af Grunden maatte findes, baade for at undgaae de større Stene og for at lette Nedgravningen af Traaden i Landingerne. Derhos maatte man, for at faae det sikreste Leie for Traaden, undgaae de Steder, hvor Isen skruer værst, betrygge dens Leie imod den opgaaende Grund med Hensyn til den almindelige Strømsætning i Beltet og saavidt muligt lægge den fri af de almindelige Ankerpladse for Skibe.

For at begrunde Overveielserne med Hensyn til disse Betingelser for Søtraadens hensigtsmæssige Udlæggelse, foretoges, fra Vagtskibsstationen i Beltet, i Løbet af Sommeren 1852, Opmaalinger i Beltet fra Knudshovedlandet, omkring Sprogø over til Halskov samt Undersøgelser for Grundens Beskaffenhed paa de forskiellige Steder. Vinteren efter tilbød sig en med Hensyn til Isforholdene saa heldig Leilighed, at disse for Beltet eiendommelige og for Søtraaden særdeles farlige Forhold ligeledes paa det nøiagtigste bleve undersøgte.

Resultatet af disse forskiellige Undersøgelser og Opmaalinger blev derefter, at det bedste og sikreste Leie for Søtraaden, (cfr.

	Datum af Avancement.		
B. Rothe	$\frac{19}{8}$	1852.	
J. W. Rambusch	$\frac{1}{12}$	—	
P. J. Prösilius R.* . . .	—	—	
Michelsen	—	—	
Gjödesen	—	—	
S. Meldal	—	—	
Second-Lieutenanter.			
Falbe	$\frac{22}{9}$	1846.	St. Anna Ordenens 3die Klasse.
Schoustrup	—	—	
G. F. Garde	—	—	
C. Braag	$\frac{11}{10}$	1847.	
W. Lüders	—	—	
W. Schiwe	—	—	
A. Carstensen	—	—	
A. C. C. Wulff	—	—	
J. C. H. Holböll	—	—	
L. Holböll	—	—	
W. Bauer	$\frac{20}{11}$	—	
J. Pedersen	$\frac{6}{10}$	1848.	
J. G. Mac-Dougall . . .	$\frac{4}{11}$	—	
. Tegner	$\frac{6}{10}$	—	
L. Rohde	—	—	
H. Braëm	$\frac{17}{8}$	1849.	
de Coninck	$\frac{23}{9}$	—	
F. Gjödesen	$\frac{17}{12}$	—	
L. Mariboe	$\frac{23}{9}$	—	
A. Bille	$\frac{17}{12}$	—	Ridder af Æreslegionen.
C. R. Bærentzen	$\frac{23}{9}$	—	
. A. Holm	—	—	

	Datum af Avancement.	
H. L. M. Holm	$\frac{22}{15}$ 1850.	
J. de Lancy Pedersen . . .	$\frac{24}{8}$ —	
H. B. Duus	$\frac{13}{4}$ 1851.	
N. Jacobsen	$\frac{3}{8}$ —	
C. I. T. Carlsen	— —	
G. A. Friis	$\frac{22}{11}$ —	
L. E. A. G. Mac-Dougall . .	$\frac{9}{4}$ 1852.	
A. E. Christiansen	— —	
H. E. Bluhme	$\frac{8}{7}$ —	
G. J. J. P. Jacobson	— —	
A. V. Schneider	— —	
J. S. Hohlenberg	$\frac{31}{10}$ —	
A. W. Buchwald	— —	
O. L. M. M. de Morgenstjerne	— —	

Officierer der ere à la suite.	Datum af Avancement.	
Commandeur-Capt. *D. W. Holsten.*	$\frac{16}{9}$ 1847.	
— — *M. Meyer*, R.*	$\frac{8}{10}$ 1850.	
Capitain *F. W. Liebmann* . .	$\frac{21}{2}$ 1841.	
— *P. C. Simmelkiær* . .	— —	
— *J. A. K. Næser* . .	$\frac{27}{11}$ 1846.	
Capt.-Lieut. *E. W. Normann* .	$\frac{16}{6}$ 1840.	
— — *M. A. Thulstrup* .	$\frac{29}{8}$ 1846.	Hamborgske Medaille,
— — *C. S. Feilberg* . .	$\frac{16}{9}$ 1847.	
— — *E. C. C. Tuxen* .	$\frac{3}{8}$ 1851.	paa Vartpenge,

Anmærkning.

For ei idelig at gientage de Ordener og Decorationer, som Officie-
e have, er i det Efterfölgende blot anfört en * ved deres Navne,
ere decorerede; ved da at eftersee Listen paa Officiererne, vil findes
i disse Decorationer bestaae.

Officierernes Fordeling ved Divisionerne.

1ste Division.

nmandeur J. *Seidelin.** Chef.

---

nmandeur H. *Fisker.**
— C. L. *Ellbrecht.**
— P. W. *Tegner.**
nmand.-Capt. J. F. *Braëm.**
— — H. *Fæster.**
— — A. C. *Polder.**
— — C. L. *Prösilius.**
— — C. E. van *Dockum.**
itain R. *Aschlund.*
— E. R. F. Baron *Dirckinck-Holmfeld.*
— M. N. *Suenson.**
— E. *Raffenberg.**

Artilleri-Corpset.

mmandeur O. W. *Michelsen,** Chef, Töimester.
pt.-Lieut. E. A. *Wulff.**
— — E. W. *Holst.*
— — A. C. *Schultz.*
Capt.-Lieut. O. W. de Fine *Skibsted.**
— — G. E. *Tuxen.**
Premier-Lieut. H. J. A. *Hagen.*
— — R. C. M. *Bruun.**
— — G. P. *Schönheyder.*
— — W. C. L. *Jacobsen.*
— — J. C. *Kraft.*
— — F. E. A. E. *Lund.*
— — N. F. *Ravn.*
— — W. *Michelsen.*
Second-Lieut. P. J. C. H. *Holböll.*
— — H. B. *Duus.*
— — A. W. *Buchwald.*

Sötöihuus-Lieut. A. A. *Schmidt*, DM. HHM.
— N. F. *Ordrup*, HHM. Töivarter.
— J. P. *Gundil*, HHM.

Matros-Corpset.

Capitain F. C. G. *Muxoll,** Chef, Takkelmester.
Capitain-Lieut. C. A. *Meyer.**
— — F. L. F. *Sommer.**

Capitain-Lieut. P. A. *Seidelin.**
— — P. C. *Albeck.*
Premier-Lieut. W. H. *Köbke.*
— — F. A. *Gandil.**
— — C. A. *Obelitz.*
— — E. P. C. M. *Groth.*
— — A. J. L. *Roepstorff.*
— — A. T. *Ulrich.*
— — H. I. V. *Rambusch.*
Second-Lieut. F. L. *Holböll.*
— — A. C. R. *Bærentzen.*
— — N. *Jacobsen.*

Skipper ved Bradbænken J. D. *Lund*, DM. HHM. Medaillen for ædel Daad.
Skipper ved Takkelloftet C. M. *Höy.* DM. HHM.
Skipper i Flaaden, Höibaadsmand, *Chr. Sörensen*, const.
Skipper H. *Arentzen*, DM. HHM., Regnskabsförer ved Bradbænken og Chalupskuret paa Gammelholm.

1ste Compagnie.

Capitain P. C. *Holm.** Chef.
Capitain-Lieut. 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.*
— — P. F. *Gjödesen.*
Second-Lieut. J. U. A. *Holm.*
— — C. J. T. *Carlse*
— — H. E. *Bluhme.*

2det Compagnie.

Capitain J. L. *Gottlieb,** Chef.
Capitain-Lieut. H. *Ipsen.**
— — C. H. *Möller.**
— — H. H. S. *Grove*
— — O. C. *Pedersen*
Premier-Lieut. C. F. *Gottlieb.*
— — H. C. C. *Colsm*
— — E. *Duntzfeldt.*
— — D. R. *Braag.*
— — L. F. *Schmidt.*
— — G. *Gjödesen.*
Second-Lieut. H. L. M. *Holm.*
— — J. L. *Pedersen.*
— — G. A *Friis.*
— — A. W. *Schneider*

2den Division.

Commandeur E. *Blom,** Chef.

Commandeur C. C. *Paludan.**
Command. Capt. P. C. *Bruun.**
— — M. A. *Secher.**
— — J. A. *Meyer.**
Capitain H. E. *Krenchel.**

1ste Compagnie.

Capitain C. N. *Wulff,** Chef.

Capitain-Lieut. O. H. *Lütken.**
— — A. E. L. *Knudsen.*
Premier-Lieut. E. F. *Krieger.*
— — I. C. *Tuxen.*
— — T. W. *Pedersen.**
— — J. S. *Meldal.*
Second-Lieut. W. A. *Carstensen.*
— — G. J. G. *Mac-Dougall.*
— — St. A. *Bille.*
— — G. J. J. P. *Jacobsen.*

2det Compagnie.

Capitain P. W. *Flensborg,** Chef.
Capitain-Lieut. C. M *Meinertz.**
— — F. *Frölich.**
Premier-Lieut. I. P. *Schultz.**
— — J. S. C. *Albeck.*
Second-Lieut. V. *Falbe.*
— — L. C. *Braag.*
— — A. W. *Schiwe.*
— — M. A. C. C. *Wulff.*
— — W. I. *Pedersen.*

3die Compagnie.

Capitain F. *Paludan.** Chef.
Capitain-Lieut. H. P. *Rothe.**
Capitain-Lieut. A. *Bjelke.*
Premier-Lieut. A. R. *Hedemann.**
— — C. F. G. *Wrisberg.**
— — L. *Skibsted.**
Second-Lieut. J. *Schoustrup.*
— — F. W. *Lüders.*
— — I. C. *Tegner.*
— — L. E. A. *Mac-Dougall.*
— — J. S. *Hohlenberg.*

4de Compagnie.

Capitain J. P. F. *Wulff,** Chef.
Capitain-Lieut. A. J. H. *Agerskow.**
— — G. F. W. *Wrisberg.**
Premier-Lieut. O. A. K. *Wilde.*
— — J. A. *Garde.*
— — A. B. *Rothe.*
— — C. P. J. *Prösilius.**
Second-Lieut. W. de *Coninck.*
— — W. L. *Mariboe.*
— — A. E. *Christiansen.*
— — O. L. M. *Munthe-Morgenstjerne.*

Officierer ansatte ved Holmene m. m.

Vice-Admiral *Zahrtmann,** Over-Equipagemester.
Commandeur S. L. *Tuxen,** Eqvipagemester paa Nyholm.
— J. P. *Gandil,** Eqvipagemester paa Gammelholm.
— O. W. *Michelsen,** Töimester.

Capitain-Lieut. O. W. de Fine *Skibsted*,* Undertöimester.
Capitain F. C. G. *Muxoll*,* Takkelmester.
Capitain-Lieut. O. F. *Suenson*,* Fabrikmester.
Premier-Lieut. G. P. *Schönheyder*, Underfabrikmester.
Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*,* Chef for Maskincorpset, og Söetatens Vandbygmester.

Flaade-Inspecteur.

— — — — —

Inspections-Officierer.

Ved Sö-Artilleriet.

Premier-Lieut. H. J. A. *Hagen.**
— — W. C. L. *Jacobsen.*
Second-Lieut. L. *Braag.*

Ved Takkelvæsenet.

Premier-Lieut. C. A. *Obelitz.*
Second-Lieut. W. J. *Pedersen.*
— — N. *Jacobsen.*

Paa Gammelholm.

Premier-Lieut. E. *Krieger.*
Second-Lieut. G. A. *Friis.*

Paa Nyholm.

Premier-Lieut. I. S. C. *Albeck.*
— — A. I. L. *Roepstorff.*
Second-Lieut. W. L. *Mariboe.*

Ved Reberbanen og Seildugvæver-Værkstedet paa Gammelholm.

Capitain H. *Schierbech.**

Cand. polyt. F. *Grove*, Assistent ved Seildugvæver-Værkstedet.

Ved Dokken.

itain-Lieut. N. E. *Tuxen.**

---

ond-Lieut. R. W. *Bauer*, ved de Capt.-Lieut. *Tuxen* underlagte Værksteder og Arbeider, med Undtagelse af Arbeiderne i Dokken.

Constructions- og Reglerings-Commissionen.

nmandeur S. L. *Tuxen.**
— J. P. *Gandil.**
— O. W. *Michelsen.**

nmand.-Capt. C. E. van *Dockum.**
itain E. *Suenson.**
— J. P. F. *Wulff.**
— F. C. G. *Muxoll.**

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen.**
— — O. F. *Suenson.**
— — O. W. de Fine *Skibsted.**
Pr.-Lieut. G. *Schönheyder.*

Krigsraad G. F. *Lipke*, const. Commissionssecretair.

Navigations-Directeur.

t.-Lieut. G. E. *Tuxen.**

Navigations-Examinator i Hertugdömmerne.

itain-Lieut. S. *Middelboe*, R.*

Lector Matheseos.

fessor, Magister Artium C. *Jürgensen*, R.*

Sökaart-Archivet.

e-Admiral C. C. *Zahrtmann*,* Directeur, er tillige Generalinspecteur over Etatens Chronometre og Sö-Uhre

Capitain-Lieut. H. P. *Rothe*,* Vice-Directeur.

F. C. *Möller*, DM. HHM., Assistent.

Commissionen for de studerende Sö-Officierers Underviisning.

Commandeur J. *Seidelin.**
— O. W. *Michelsen.**
Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen.**
— — O. F. *Suenson.**
— — G. E. *Tuxen.**
Lector Matheseos Professor C. *Jürgensen.**

Regnskabsförer ved Sö-Officierernes Bibliothek, Krigs-Assessor, Fuldmægtig U. A. *Rung*.

Defensions-Commissionen.

General-Major af Ingenieurcorpset, C. O. E. v. *Schlegel*, C.* DM.
Contre-Admiral E. K. *Mourier.**
Commandeur O. W. *Michelsen.**
Oberstlieutenant af Artilleri-Brigaden W. A. v. *Ulstrup*, R.* DM.
— - Ingenieur-Corpset I. C. V. v. *Steenstrup*, R.*
Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen.**

Overkrigs-Commissair C. F. *Krabbe*, Secretair og Forvalter ved Defensionsværkerne.

Fungerende Havne-Capitain paa Kiöbenhavns Rhed

Commandeur-Capitain J. A. *Meyer*, R.*

Havne-Capitain paa St. Thomas.

nmandeur-Capt. L. J. *Rohde*, R.* DM. Ridder af Sværdordenen.

---

ommissionen for Kiöbenhavns Opmudringsvæsen.

nmandeur S. L. *Tuxen.**
— J. P. *Gandil.**
itain-Lieut. N. E. *Tuxen.**

---

itenant F. A. *Sommerfeldt*, DM., Opmudrings-Controlleur, constitueret. (Rang med Sö-Töihuuslieutenanter).

. *Sönderup*, *Bærentzen*, } Undercontrolleurer, constituerede.

---

gsassessor J. L. *Möller*, constitueret Commissionsskriver, Materialforvalter og Kasserer.

Nyboder.

mandeur-Capitain C. L. L. *Harboe*,* Commandant.

. *Kröyer*, Copist.

Huusbygmester.

essor, Stadsbygmester P. *Malling*.

Sö-Qvæst- og Assistentshuset i Kiöbenhavn.

r E. *Möller*, R.* DM.
-Krigscommissair N. *Wiborg.** } Directeurer.
-Krigscommissair C. E. *Albeck.*
Med. Stabslæge F. W. *Mansa.**

A. *Jerndorff*, (Rang VII Cl. No. 3), Inspecteur ved Söqvæsthuset.

Over-Krigscommissair C. H. *Hegedahl*, Forvalter.
Krigs-Assessor M. C. *Bjerager*, Controlleur og Auctions-incassator. } ved Assistenthuset.
— — J. R. *Harboe*, Fuldmægtig.

Sö-Etatens Hospital i Nyboder.

Gen.-Krigscommissair N. *Wiborg*.*
Command.-Capt. C. L. L. *Harboe*.* } Directeurer.
Dr. Med. Stabslæge F. W. *Mansa*.*

Dr. Med. F. W. *Mansa*, 1ste Overlæge.
— — H. O. C. *Sommerfeldt*, 2den Overlæge.

Krigscancellie-Secretair L. C. *Bondrup*, Inspecteur.
Capellan C. F. *Gram*, Sygetröster og Prædikant.
P. M. *Knudsen*, Ooeconom.

Sö-Etatens Læger.

F. W. *Mansa*, R.*, Med. Dr., Stabs- og Overlæge. Ridder af Nostierneorden. (Rang med Commandeur-Capitainer.)

Ved 1ste Division.

F. W. *Mansa**, Overlæge.
P. L. *Seidelin*, har Prædikat af Overlæge.
C. W. *Hornemann*, R.*, Underlæge.
A. L. *Bech*, Underlæge. (Ansat for en Tid af 4 Aar.)

Ved 2den Division.

H. O. C. *Sommerfeldt*, Med. Dr., Overlæge. (Rang med Capt.-Lie
C. *Müllertz*, har Prædicat af Overlæge.
J. C. *Krieger*,
J. G. G. *Courlænder*, R.* } Underlæger.

ed Vagtstationen paa Batteriet Trekroner.

Drachmann, R.*, Læge

Holmens Kirke.

al-Krigscommissair N. *Wiborg*,* } Kirkeværger.
aad T. C. *Tillge*, R.*, tillige Kirkeskriver, }
ünter, R.*, DM., Dr. Theol., Hofprædikant, Provst.
Mynster, 1ste residerende Capellan.
Gram, 2den — —
Kierumgaard, 1ste Katechet.
Paludan, 2den —
essen, 3die —
Stjerne, DM., Klokker.
essor, Kammermusicus R. *Bay*, Cantor.
Raven, Succentor.
Rauch, Organist.
Gerdtzen, DM., Overgraver.
Kiær, Graver.

Commissionen for Sö-Etatens Drengeskoler.

mandeur E. *Blom*.*
— C. L. *Ellbrecht*.*
mand.-Capitain C. L. L. *Harboe*.*
itain I. L. *Gottlieb*, Inspectionsofficier.
vst ved Holmens Kirke, Dr. theol. *Münter*, R.* DM.
titsraad N. R. *Petersen*, R*, Expeditionssecretair under Marineministeriet.

Commissionen for Sö-Etatens Pigeskoler.

mandanten i Nyboder.
vsten og 1ste og 2den Capellan ved Holmens Kirke.
titsraad N. R. *Petersen*.*

Proviantgaarden.

Over-Krigscommissair S. P. *Nyeland*, R.*, Forvalter.
— — — Fuldmægtig.

Sö-Etatens Overmunderings-Commission.

Command.-Capt. J. F. *Bräem.**
Capitain E. R. F. Baron *Dirckinck-Holmfeld.**
— M. N. *Suenson.**
— E. *Raffenberg.**
Divisionsqvarteermester L. *Esskildsen.*
— — *Wellmann.*

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 Mater
forvalter. Hamborgske Medaille.
C. C. E. *Schouboe*, Garnisons-Læge. (Rang med Underlæger ved
Etaten).
H. L. R. *Müller*, Garnisons-Præst.
C. M. F. *Hoegh*, Kirkesanger og Skolelærer.

Qvarantainen paa Kyholm.

Capitain-Lieut. J. C. *Krüger*, Plads-Commandant.

Kongelig Jagt-Capitain.

Capitain C. L. C. *Irminger.**

Adjutant hos Hs. Majestæt Kongen.

Capitain-Lieut. P. H. C. *Smidth.**

Lodsvæsenet.

Overlodser.

ellands District: Commandeur F. A. *Paludan*, C.* DM.

---

ivisions-Qvarteermester L. *Esskildsen*, Skriver hos Overlodsen.

---

apt.-Lieut. M. B. *Böcher*.* const,
apitain P. E. *Sletting*, } Lods-Inspecteurer.

alands, Falsters og Möens District: Commandeur F. A. *Paludan**; indtil videre.

ens og Langelands District: Capitain A. C. *Kierulff*; indtil videre.

lske Distrikt: Capitain A. C. *Kierulff*.

Kyholms og Langöres Lodseri: Pladscommandanten paa Kyholm.

esvigke District: Commandeur-Capitain G. A. W. *Varendorff*, R.*

olsteenske District: Capitain J. P. *Schumacher*, R.*

Fyr- og Vagervæsenet.

ier-Lieut. F. E. A. E. *Lund*, Fyr- og Vagerinspecteur paa Östkysten,
— *Hammer**, — — paa Vestkysten af Halvöen.

enant C. F. *Grove*, Fyrvæsens-Inspecteur og Ingenieur.

Tilsynshavende Inspecteurer.

. *Rauberg*, ved Anholt Fyr.

t *Bruun*, ved Baagö Fyr.

igs-Commissair J. *Lorentzen*, ved Christiansö-Fyr. Commandanten paa Fæstningen har Overtilsyn.

. v. *Barner*, ved Fakkebjerg Fyr.

hunboe, ved Fornæs Fyr.

krigs-Commissair C. F. *Brodersen*, ved Giedserodde Fyr,

— — — —, ved Hammerhuus Fyr.
Fuldmægtig *Christensen* i Skielskör, ved Helholm Fyr.
J. *Mathiesen*, ved Hesselö Fyr.
Toldassistent *Dahl*, ved Hirtsholm Fyr.
H. I. *Wörmer*, ved Hantsholm Fyr.
Prem.-Lieut. C. C. A. v. *Licht*, DM., ved Kronborg Fyr.
Vadum, ved Kyholm Fyr.
Forvalter *Löve*, ved Möens Fyr.
V. A. *Faber*, ved Nakkehoved Fyr.
Proprietair *Barner*, ved Refsnæs Fyr.
Skipper N. *Henningsen*, Fyrmester ved Seirö Fyr.
W. M. T. *Meyer*, ved Skagens Fyr, const.
Toldcontrolleur *Breyen*, ved Sliphavns Fyr.
— — *Trolle*, ved Spotsbjerg Fyr.
Kastrup, ved Stevns Fyr.
Sognepræst C. W. F. *Bendz*, ved Thunö Fyr const.
Höistcommanderende paa Batteriet Trekroner, ved Batteriets Fyr.
J. A. *Lund*, ved Veirö Fyr.
G. J. *Jensen*, Förer af Fyrskibet Drogden.
Due, — - — Knoben.
Ditzel, — - — Trindelen.
Larsen, DM., — - — i Læssö Rende.
P. C. *Lassen*, ved Kikenæs Fyr.
A. *Pryss*, ved Frederiksort Fyr.
Lods J. H. B. *Hernbrodt*, ved Bülck Fyr.
Major P. *Suensson*, ved Marie Fyr.
Toldassistent *Drewes*, ved Peltzerhagen Fyr.
T. *Möller*, ved Fyrene paa List.
Toldforvalter *Larsen*, ved Stör Fyr.

Udskrivningsvæsenet i Hertugdömmerne, Sökrigstjenesten angaaende.

Indrulleringschefer.

Slesvigs District: Commandeur-Capt. G. A. W. *Varendorff.**
Holsteens District: Capitain J. P. *Schumacher.**

Sö-Cadet Corpset.

apitain E. *Suenson,** Chef.

Subalterne-Officierer.

apitain-Lieut. O. C. *Pedersen.**
remier-Lieut. L. *Skibsted.**
econd-Lieut. *Falbe.*

Lærere.

apitain-Lieut. G. E. *Tuxen,** }
remier-Lieut. J. C. *Tuxen,* } i de mathematiske Videnskaber.
— — N. F. *Ravn,* }
ommandeur O. W. *Michelsen,** i Artilleri.
adet-Officiererne, i Sömandskab.
and. polyt. C. *Knap,* i Chemie og Physik.
rofessor H. P. *Holst,* R. DM., i Dansk.
and. *Berg,* i Historie og Geographi.
and. juris H. *Christensen,* i Retslære.
and. phil. P. *Jürgensen,* i Tydsk.
. A. *Bay,* } i Fransk.
M. *Fries,* }
ustitsraad H. *Rosing,* R.* } i Engelsk.
rigs-Assessor C. *Jork,* }
remier-Lieut. J. C. *Tuxen,* i Regning.
Helsted, i Frihaandstegning.
onstructionsassistent C. C. *Kildentoft,* i geometrisk Tegning.
and. Theol. E. *Glahn,* i Christendom.

Bjerring, i Skrivning.
Second-Lieut. A. V. *Schive*, i Fægtning, Gymnastik og Svömning.
Dandser G. *Brodersen*, i Dands.

Overlæge J. J. *Zahlmann*, Læge.
J. E. W. *Boëtius* (Fuldmægtig under Finants-Ministeriet), Inspecteur Regnskabsförer, Bibliothekar og Haandskriver hos Chefen.

Cadetter.

1ste Classe.

Underofficierer.

1. C. S. *Dorph.*
2. P. C. H. U. *Jessen.*
3. C. N. *Hansen.*
4. O. *Suenson.*
5. L. A. *Mourier.*
6. C. F. *Recke.*
7. T. *Jessen.*
8. P. U. *Bruun.*
9. C. A. *Garde.*
10. V. E. *Ellbrecht.*
11. N. A. *Wolff.*
12. G. J. *Blom.*
13. C. A. *Bruun.*
14. N. J. *Jespersen.*
15. F. P. A. *Uldall.*

2den Classe.

16. A. B. *Mynter.*
17. L. A. *Stjernholm.*
18. H. H. *Koch.*
19. F. H. *Jöncke.*
20. H. J. *Marcher.*
21. J. E. V. *Hansen.*
22. O. F. H. *Irminger.*
23. C. L. C. E. *Thienen.*
24. N. C. R. *Möller.*
25. V. F. *Koefoed.*
26. L. H. *Thalbitzer.*
27. H. *Holm.*
28. J. C. *Oldenborg.*
29. H. J. *Hohlenberg.*
30. F. C. *Irminger.*
31. T. *Braëm.*
32. A. W. *Bonnesen.*
33. Grev P. J. *Scheel.*

Sö-Etatens Justitsvæsen.

General-Auditeur. Conferentsraad og Höiesterets-Assessor H. J. *Koefoed*, C.* DM.
Over-Auditeur. Justitsraad I. N. *Suenson*, R.*

Auditeur ved Sö-Etatens combinerede Ret. Kammerjunker, Baron J. H. *Rosenkrantz*, R.*

Garnisons-Auditeur paa Fæstningen Christiansö. Over-Auditeur C. O. *Malling*.

Krigs-Procureur. Etatsraad og Höiesterets-Advocat P. G. H. L. *Salicath*, R.*

Divisions-Qvarteermestere.

. *Esskildsen*, ved 1ste Division.

. W. *Wellmann*, ved 2den Division.

H. L. *Nimb*, Assistent.

M. P. *Secher*, Medhjælper.

Holmens Contoirer:

Eqvipage- og Commando-Contoir.

Justitsraad P. A. *Börgesen*, R.* DM. Chef; Eqvipage- og Commandoskriver.

Krigs-Assessor I. *Lind*,
P. G. *Börgesen*,
U. *Lang*,
} Fuldmægtige.

N. *Pagh*,
C. *Draskau*,
} Copister.

Hoved- og Klædnings-Magazins-Contoir.

Justitsraad D. C. *Wibe*, R.* Chef; Forvalter.

— — — Fuldmægtig.

S. *Knub*,
P. *Sörensen*,
} Copister.

Veier-Contoir.

Krigs-Assessor J. L. *Möller*, Veiermester.

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 Skibsreparationsarbeidet og Dokken.
C. *Henrichsen*, DM. R.* HHM., Constructeur.
N. S. *Jessen*, DM., Bössemager.
J. C. *Hansen*, DM. HHM., Underconstructeur.
P. *Berg*, DM., Seil- og Compasmagermester. (Rang med de af Holmens Mestere, der ere benaadede med HHM.)
H. W. *Lind*, DM. HHM., Snedker- og Stolemagermester.
J. C. *Fugelsang*, DM. HHM., Underskibbygmester; har Prædikat 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 Maskincorpset.

W. *Wain*, DM., Overmaskinmester.
S. *Steele*,
S. *Hickins*, DM.,
D. *Nelson*,
L. *Blom*, DM.,
J. *Bindesböll*,
L. H. *Ursin*,
} Maskinmestere af første Classe.

Liste over Flaaden

Linieskibe.

Skjold	84	Kanoner.
Frederik den 6te . .	84	—
Valdemar	84	—
Dannebrog	72	—
Danmark	66	—

Fregatter.

Dronning Marie (raseret)	60	—
Thetis	48	—
Bellona	46	—
Havfruen	46	—

Rota	46	—
Freia	46	—
Tordenskjold	44	—

Corvetter.

Galathea	28	—
Valkyrien	20	—
Flora	20	—

Brigger.

Örnen	16	—
St. Thomas	16	—
Mercurius	12	— stationeret i Vestindien.
St. Croix	12	—

Barkskib.

Saga	12	—

Skonnerter.

Elben	8 Kanoner, stationeret paa Elben.
Pilen	1 Kanon.
Delphinen	1 — stationeret ved Nyborg.

Cuttere.

Lystjagten Neptun . . 6 Falconetter.

Ro-Flotillen.

Bombe-Kanonchaloupper . .	23.
do. *Joller* . .	17.
Almindelige *Kanonchaloupper* .	40, hvoraf 24 indrettede til Brug ved Troppetransporter.
Kanonchaloupper fra den forhenværende holsteenske Marine-Afdeling	7.
Fremdeles fra samme Marine-Afdeling: Skruedampkanonbaaden *Stören*	1.
ialt	88.

Dampskibe.

Thor (Skrue) .	paa 260	Hestes Kraft,	12	Kanoner.
Holger Danske	— 260	—	—	1 Bombekanon, 6 Kanoner.
Hekla . . .	— 200	—	—	1 Bombekanon, 6 Kanoner.
Geiser . . .	— 160	—	—	2 Bombekanoner, 6 Kanoner.
Skirner . . .	— 120	—	—	2 Kanoner.
Ægir (Jernskib)	— 80	—	—	2 Kanoner.

Kongelige Reſcripter og Reſolutioner, ſamt Marineminiſteriets Befalinger ꝛc.

Avancement, Anſættelſe, Afgang, Udcommando ꝛc.

1852. Under 3die Decbr. har Hs. Maj. Kongen, paa derom nedlagt allerunderdanigſt Foreſtilling, allernaadigſt ophævet Directionen for Kiøbenhavns Navigationsſkole, og befalet, at Directionens Medlemmer, Capt.-Lieut. G. E. Turen, Ridder af Dannebrog, Etatsraad, Bankdirecteur L. N. Hvidt, Comm. af Dbg. og Dbmd. og C. J. Leth, Oldermand for Kiøbenhavns Skipperlaug, ſkal tilkiendegives Hans Majeſtæts allernaadigſte Tilfredshed med det af dem udførte Hverv. Endvidere har Hans Majeſtæt under ſamme Dato allernaadigſt bemyndiget Miniſteriet til fremtidigen at udnævne Beſtyrelſen for Kiøbenhavns udvidede Navigationsſkole.

Under 7de ſ. M. er emaneret følgende Bekiendtgiørelſe angaaende Afholdelſen af Navigationseramen udenfor de Steder, hvor Navigationseraminatorer ere anſatte:

1. Navigationseramen vil for Fremtiden blive at afholde 3 Gange aarligt i Tønningen, Kiel og Altona, i Tiden mellem 1ſte og 15de April, 1ſte og 15de September og 1ſte og 15de December, forſaavidt Navigationseraminator reſp. inden den 20de Marts, 20de Auguſt eller 20de November, fra Forſtanderne af vedkommende Navigationsſkoler, modtager Anmeldelſe om og hvormange Elever, der i den foreſtaaende Examenstermin ønſke at indſtille ſig til Navigationseramen.

Efter Modtagelſen af diſſe Anmeldelſer har Examinator at faſtſætte og giennem Flensborg- og Altonaer-Zeitung, Kieler- og Tønninger-Wochenblatt at bekiendtgiøre, paa hvilke Dage der i hver af de nævnte Byer bliver afholdt Navigationseramen.

2. Endvidere vil Navigationseramen for Fremtiden blive at afholde tre Gange aarligt i Aalborg, Randers, Aarhuus og Svendborg i Tiden mellem den 15de og 30te April, 15de og 30te September, 10de og 24de December, forſaavidt Navigationsdirecteuren

resp. inden 31te Marts, 31te August eller 24de November, fra Forstanderne for vedkommende Navigationsskoler, modtager Anmeldelse om og hvormange Elever der i den foreestaaende Examenstermin ønske at indstille sig til Navigationsexamen.

Efter Modtagelsen af disse Anmeldelser har Navigationsdirecteuren at fastsætte og giennem Berlingske Tidende, Aalborg Stiftstidende, Randers Avis, Aarhuus Stiftstidende og Svendborg Amtstidende at bekiendtgiøre paa hvilke Dage der i hver af de nævnte Byer bliver afholdt Navigationsexamen.

Under 9de Decbr. er Vice-Admiral H. D. B. Seidelin allernaadigst tildeelt Dannebrogsordenens Storkors.

Under s. D. har det allernaadigst behaget Hans Majestæt Kongen at udnævne Gouvernøren over Curaçao, Herr Rammelmann Elsevier, til Commandeur af Dannebrog, samt Overlæge Nicolas Royer og Hospitalslæge Salomon de Leon sammesteds til Riddere af Dannebrogsordenens 3die Classe.

Under 10de s. M. har Ministeriet, i Henhold til allerhøieste Resolution af 3die ds., udnævnt Navigationsdirecteuren Capt.-Lieut. G. E. Tuxen Ridder af Dbg. og Medlemmerne af Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme til Bestyrelse for Kiøbenhavns udvidede Navigationsskole.

Under 18de s. M. har Ministeriet beskikket Baadsmandsmath Nr. 41 G. F. W. Kreutzkampf til Havnefoged i Ebeltoft, med den for denne Post og den dermed forbundne Litsenbroder- og Havnelodstjeneste bestemte aarlige Løn af ialt 140 Rbd.

Under 18de s. M. er Secondlieutenant Friis beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficier paa Gammelholm, istedetfor Lieutenant Duus, der, ifølge meddeelt Permission til at gaae i Coffardifart, fratræder denne Tjeneste.

Under 20de s. M. er Secondlieutenant Lüders, efter Ansøgning, allernaadigst sat à la suite i Etaten indtil Septbr. 1854

Under s. D. er det allernaadigst tilladt Capt.-Lieut. Thulstrup, i endnu et Aar, at staae à la suite i Etaten med Extragage.

Under 21de Decbr. har Ministeriet beordret Commandeur Tegner og Commandeurcapitainerne J. A. Meyer og Prosilius til ved Udgangen af Aaret at fratræde, samt Capitainerne Dirckinck-Holmfeld, M. Suenson og Raffenberg fra samme Tid at tiltræde Søetatens Overmunderingscommission.

Under 22de s. M. har Ministeriet resolveret, at der for Linieskibe og Fregatter reglementeres:

4 Ankerkiettinger à 90 Favne,

2 Sværtouge med dertil hørende Forløber-Kiettinger.

Under 23de s. M. er Premierlieutenant Hagen beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficier ved Artilleriet, hvilken Tjeneste Premierlieutenant J. Albeck fratræder.

Under 30te s. M. paadraget Capitainlieutenant Agerskov Bestyrelsen af Skovarbeidet for Marinen i de kongelige og flere Skove paa Sjelland i indeværende Vinter.

Under 31te s. M. er Premierlieutenant J. Albeck beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficier paa Nyholm, hvilken Tjeneste Secondlieutenant Wulff fratræder.

Under s. D. har det behaget Hs. Majestæt Kongen ved allerhøieste Rescript allernaadigst at udnævne Marineminister, Commandeur Steen Bille til Contra-Admiral med det for denne Charge reglementerede Gehalt.

Under 1ste Januar 1853 har Hans Majestæt allernaadigst udnævnt Commandeurerne Blom og Seidelin til Commandeurer af Dannebrog, samt Capitainlieutenant Frølich og Premierlieutenant Hagen til Riddere af Dannebrogsordenens 3die Klasse.

Under 5te s. M. har Ministeriet resolveret, at de Officierer, der have Bolig i Søetatens Bygninger, skulle fritages for at svare den Fattigskat af 2 pCt. af Gagen, der ved allerhøieste Rescript af 9de Juni 1819 er paalagt Embedsmænd, som have fri Bolig, samt at Fritagelsen for at erlægge Fattigskat skal regnes fra October Flyttetid f. A. for de Officierer, hvis Qvarteerpenge indeholdes for Bolig, men at den for de Officierer, der svare Leie,

først skal indtræde efterhaanden som Officiershusene overdrages til Andre end de nuværende Beboere mod forhøiet Leieafgivt.

Under 7de Januar har Hans Majestæt Kongen, paa derom nedlagt allerunderdanigst Forestilling, allernaadigst resolveret, at Behandlingen af Søværnepligtssagerne i Hertugdømmet Slesvig overdrages det Kgl. Ministerium for bemeldte Hertugdømme, fra 1ste Februar d. A. at regne.

Under 15de s. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Contre-Admiral **Mourier**, som Følge af hans Avancement til Contre-Admiral, fra 1ste Marts d. A. fratræder Posten som Directeur for Ministeriets Admiralitets-Bureau, og har Hans Majestæt derhos fra samme Tid allernaadigst udnævnt Commandeurcapitain **Polder** til Directeur for bemeldte Bureau.

Under 16de s. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at den Premierlieutenant A. **Krieger** meddeelte Tilladelse til at staae à la suite i Staten for at fungere som Lodsinspecteur, Pakhuusforvalter og Havnemester i Tonning maa forlænges til 3 Aar.

Under 17de s. M. ere Premierlieutenant **Braag** og Secondlieutenant **Schive** beordrede at afreise til Vestindien for at gjøre Tjeneste paa den der stationerede Brig **Mercurius**.

Under s. D. er Skipper **Hans Nansen Rasch** ansat som Fyrmester ved Hammershuus Fyr fra 1ste April d. A. at regne.

Under 23de s. M. er Secondlieutenant **Falbe** allernaadigst udnævnt til Premierlieutenant med Gage fra den 1ste i næste Maaned at regne.

Under s. D. er Commandeurcapitain **Prostilius** allernaadigst meddeelt Afsked i Naade af Marinen fra 1ste Marts d. A., for, efter Ansøgning, at ansættes som Lodsinspecteur ved Helsingør Lodserie og Lodsoldermand for Hornbek og Gilleleie Lodserier, og er han derhos under samme Dato allernaadigst udnævnt til Færge-

laugsinſpecteur og Vaterſkout i Helſingøer ſamt til Beſtyrer af Obſervatoriet paa Kronborg, Alt fra 1ſte Marts d. A. at regne.

Under 26de Januar er Vagtſkibet paa Elben, Skonnerten **Elben**, beordret oplagt i Altona, hvor endeel af Beſætningen forbliver under Commando af Premierlieutenant **Rambuſch**.

Under 31te Januar ere til Poſtdampſkibet **Eideren**, beſtemt til ſnareſt at ſættes i Fart mellem Korsøer og Kiel, beordrede indtil videre: Premierlieutenant **Bruun** ſom Fører og Premierlieutenant **A. Rothe** ſom ſubalterne Officier.

Dødsfald.

Den 26de Novbr. 1852, Secondlieutenant **V. Grove**,
Den 7de Decbr. — Premierlieut. **C. J. S. Michelſen**,
Den 12te — — Secondlieutenant **C. L. Wolff**,
ſamtlige ombord i Briggen **Mercurius** ſtationeret i Veſtindien.

Den 31te Decbr. Vice-Admiral **A. Schifter**, SK.* DM. Holmens Over-Equipagemeſter.

Den 1ſte Febr. 1853, Commandeur **L. Blom**, C.* DM. Chef for 2den Diviſion.

Officielle-Deel.
II.

Kongelige Reſcripter og Reſolutioner, ſamt Marineminiſteriets Befalinger ꝛc.

Avancement, Anſættelſe, Afgang, Udcommando ꝛc.

Under 1ſte Februar er det allernaadigſt beſtemt, at den under Bygning værende Corvet ſkal kaldes Najaden.

Under 2den ſ. M. ere Premierlieutenanterne Hagen og A. Garde beordrede til Førere reſp. af Dampſkibene Geiſer og Slesvig i Poſtfarten i indeværende Aar.

Under 5te ſ. M. er Capitainlieutenant Böcher beordret til Chef for Barkſkibet Saga, beſtemt til Stationen ved de danſk veſtindiſke Øer.

Under 6te ſ. M. har Hs. M. Kongen allernaadigſt reſolveret, at Marineminiſteren ſom Diſtinctionsflag ſkal føre Orlogsflaget med et kronet Anker i Korſets Midte foran paa ſin Chalouppe.

Under ſ. D. er det allernaadigſt tilladt Generaladjutanten, Capitain Irminger, at anlægge og bære den ham af Hs. M. Keiſeren af Rusland tildeelte Decoration ſom Ridder af St. Annaordenens 2den Claſſe med Keiſerkronen.

Under 7de ſ. M. er Premierlieutenanterne A. Hedemann og Schmidt, Secondlieutenanterne M. Wulff, Mariboe og Bluhme beordrede til Tjeneſte paa Barkſkibet Saga.

Under ſ. D. er Secondlieutenant L. Holm beordret til Inſpectionsofficier paa Nyholm.

Under 9de ſ. M. er, ved allerhøieſte Reſcript til Marineminiſteriet, Commandeur-Capitain Proſilius, ved hans Udtrædelſe af Marinen, allernaadigſt tillagt Characteer ſom Commandeur.

Under 10de ſ. D. ere Commandeur Michelſen og Capitainlieutenant N. Turen beordrede at ſammentræde med de af Krigsminiſteriet paa dertil af Marineminiſteriet given Foranledning de-

signerede Officierer, Oberst v. Lønborg og Oberstlieutenant v. Kauffmann, i en Commission for at tage under Overveielse, hvorvidt og hvorledes den kongelige militaire Høiskole kunde benyttes til Uddannelse, deels af Marine-Ingenieurer og deels af de Søofficierer, der maatte ønske at erhverve en høiere militair videnskabelig Dannelse.

Under 10de Februar er Commandeur C. Paludan allernaadigst udnævnt til Chef for Søetatens 2den Division.

Under s. D. er Capitainlieutenant Schultz beordret til Fører af det kongelige Dampskib Jylland.

Under 15de s. M. er Capitain Dirckinck-Holmfeld beordret til Medlem af Commissionen for Søetatens Drengeskoler.

Under 18de s. M. har Ministeriet bestemt, at Heisningen af Dispensationsflaget, paa Grund af Veirliget, indtil videre skal undlades, og at der af det mødende Mandskab ikkun skal hjemvises den Deel, hvis Arbeide er af den Beskaffenhed at det forhindres ved Veirliget.

Under 24de s. M. er Secondlieutenant Holboll beordret til subalterne Officier i Postdampskibet Slesvig.

Under 25de s. M. har Ministeriet resolveret følgende Avancement og Antagelse ved Maskincorpset:

Maskinassistenterne i 1ste Klasse, Henriksen og Jorgensen, forfremmes til Maskinmestere i 3die Klasse;

Maskinassistent i 3die Klasse, Olrick, forfremmes til Maskinassistent i 2den Classe;

Solsted antages til Formand i Smede- og Kiedelværkstedet og Chr. Alsing til Formand i File- og Dreierværkstedet.

Endvidere har Ministeriet resolveret, at Antallet af Fyrbøderne i 1ste Kl. nedsættes til 18.

Under 28de s. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret følgende Avancement i Marinen:

Char. Commandeur-Capitain C. E. van Deckum oprykker i Commandeur-Capitains Gage; Capitain J. P. S. Wulff op-

rykker i den for de ældste Capitainer reglementerede Gage, og Capitainlieutenant Meinertz ydnævnes til Capitain paa yngste Gage.

Under 4de Marts har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret:

„Vi ville allernaadigst have de allerhøieste Avancementsbestemmelser af 11te Februar 1844, Puncterne 1, 2 og 3, som en Følge af Pensionsloven af 5te Januar 1851 og de iøvrigt forandrede Forhold, for Fremtiden saaledes anvendte, at den paagjældende Officier af vor Marine, som ved Avancement til høiere Grad forbigaaes, ikke af den Grund behøver at afskediges med Pension, men derimod, naar han derom allerunderdanigst ansøger, maa anses berettiget til at erholde Pension efter Pensionslovens almindelige Forskrifter.

Under s. D. har Hs. Maj. Kongen, paa derom nedlagt allerunderdanigst Foreſtilling, allernaadigst bifaldet, at Behandlingen af Sværnepligtssagerne i Hertugdømmet Holsteen, fra 1ste April d. A. henlægges under det Kongelige Ministerium for Hertugdømmerne Holsteen og Lauenborg.

Under 5te s. M. er Styrmand Nis Nissen Truelsen allernaadigst tildeelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under 7de s. M. har Ministeriet beskikket Overkanoneer og Dannebrogsmand A. L. Kirkebye til Havnefoged i Christianshavns District og Bromand ved Langebro fra 1ste April d. A. med de for denne Post reglementerede aarlige Indtægter, nemlig 727 Rbd., foruden den for Langebroes Aabning fastsatte Betaling af 1 Rbd. 16 ß for hvert Fartøi.

Under s. D. har Ministeriet beskikket Høibgadsmand Johan Gerhard til Havnefoged i Randers fra 1ste April med den for Posten reglementerede aarlige Løn af 300 Rbd. og fri Bolig.

Under 10de s. M. er Contre-Admiral Mourier allernaadigst udnævnt til Flaadeinspecteur foreløbig for 2 Aar fra 1ste i næste Maaned at regne.

Under s. D. bifaldet, at Skibsbygmester Funch, foreløbig

paa eet Aar, fra 1ste April d. A. at regne, constitueres som Tømmeroplags-Inspecteur, for at forestaae og besørge Alt hvad der udfordres i Henseende til Tømmermaterialet, ligefra dets Hidkomst til Holmen og indtil dets Udtagelse eller Udlevering til Forarbeidelse eller Anvendelse, med Undtagelse af Besigtelsen og af den egentlige Regnskabsføring, hvormed bliver at forholde som hidtil, og fremdeles, at Skibbygmestersvend J. Petersen paalægges at varetage Mestertjenesten medens Skibbygmester Sunch saaledes er constitueret.

Under 12te Marts er Fregatten Havfruen beordret indrettet til Logisskib for de iaar udskrevne Sovværnepligtige under Inspectionscommando af Takkelmesteren Capitain Muroll.

Under 15de s. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret følgende Avancement i Marinen:

Commandeur-Capitain J. F. Braëm udnævnes til Commandeur uden Division;

Capitain L. R. S. Baron Dirckinck-Holmfeld udnævnes til Commandeur-Capitain;

Capitain F. C. G. Muroll oprykker i den for de ældre Capitainer reglementerede Gage;

Capitainlieutenant H. Ipsen udnævnes til Capitain paa yngst Gage;

Capitainlieutenant A. C. Schultz oprykker i den for de ældre Capitainlieutenanter reglementerede Gage;

Premierlieutenanterne S. Lund og A. Kriger meddeles Capitainlieutenants Character;

Premierlieutenant H. J. A. Hagen udnævnes til Capitainlieutenant paa yngst Gage;

Secondlieutenant J. Schoustrup udnævnes til Premierlieutenant.

Under s. D. ere følgende Officierer beordrede til Chefer for Vagtskibene iaar:

Capitainlieutenant C. A. Meier for Vagtskibet i Sundet, Corvetten Flora;

Capitainlieutenant Rothe for Vagtskibet i Storebelt, Skonnerten Delphinen;

Capitainlieutenant E. A. Wulff for Vagtstationen paa Batteriet Trekroner;

Capitainlieutenant Sommer for Vagtskibet paa Elben, Skonnerten Elben.

Under 16de Marts ere følgende subalterne Officierer udcommanderede til Vagtskibene:

Vagtskibet i Sundet:

Premierlieutenanterne Gottlieb og C. Wrisberg,

Secondlieutenanterne P. Gisdesen og Schneider.

Vagtskibet i Storebelt:

Premierlieutenant Obelitz,

Secondlieutenant N. J. Petersen.

Vagtskibet paa Elben:

Premierlieutenant C. Schønheyder,

Secondlieutenant H. Garde.

Batteriet Trekroner:

Premierlieutenant E. Krieger.

Under 17de Marts ansat N. H. Knoph, som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Vagtskibet paa Elben i indeværende Aar.

Under s. D. beordret Lieutenant M. Aagesen at tiltræde sin Tjeneste som Proviantregnskabsfører og Secretair ved Vagtskibet i Sundet for indeværende Aar, og

Søkrigs-Commissair Nielsen fra 1ste April som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Batteriet Trekroner for indeværende Aar, samt Krigscancelli-Secretair Mariager, ligeledes fra 1ste April i samme Egenskaber ved Vagtskibsstationerne Store-Belt for indeværende Aar, og som Regnskabsfører ved Stationen i Vintermaanederne $18\frac{3}{4}$.

Under 21de Marts er Capitainlieutenant **Knudsen** og Secondlieutenant **Buchwald** beordrede til Tjeneste i Logisskibet Fregatten **Havfruen**.

Under s. D. er Secondlieutenant **L. Braag** beordret til Tjeneste i det kongelige Dampskib **Jylland**.

Under 23de s. M. ansat **J. J. Dahl** til Skibslæge paa Vagtskibet paa Elben i indeværende Aar, og

Reservechirurg **Clementsen** som Skibslæge paa Vagtskibet i Sundet i indeværende Aar.

Under 26de s. M. er emaneret følgende Bekiendtgiørelse angaaende Passagen giennem Toldbodløbet:

For at kunne overholde Orden ved Passagen igiennem Toldbodbomløbet, og for at forhindre Sammenstød mellem de giennemseilende Fartøier, vil der, fra 1ste April d. A. blive heist følgende Signaler fra den paa Toldbodbroen værende Signalstang:

1. Een sort Kugle, for at bekiendtgiøre, at Toldbodbommen er lukket eller at Passagen giennem Løbet ikke er fri;
2. To sorte Kugler, for at tilkiendegive, at de Fartøier, som komme inde fra Havnen, skulle standse, men at det eller de, som komme fra Reden, kunne passere, og
3. Tre sorte Kugler, for at tilkiendegive, at de Fartøier, som komme ude fra Reden, skulle standse, men at det eller de som komme inde fra Havnen, kunne passere.

Naar Bomløbet ikke kan passeres, skulle de Skibe eller Baade, der komme fra Reden, enten ankre østen for Dybet og for Estacadernes nordvestligste Duc d'Albe, eller fortøie ved Pælene paa längs af Løbets Vestside, naar dette kan skee uden at belemre Farvandet, og de Fartøier, der komme fra Havnen, skulle holde sig sönden for den nordligste Duc d'Albe i Havnen.

Under s. D. er Secondlieutenant **Tegner** beordret til Inspectionsofficier paa Gammelholm.

Officielle-Deel.

III.

Kongelige Reſcripter og Reſolutioner, ſamt Marineminiſteriets Befalinger ꝛc.

Avancement, Anſættelſe, Afgang, Udcommando ꝛc.

Under 8de Februar anſat C. C. Buſch ſom Proviantregnſkabsfører og Secretair paa Barkſkibet Saga paa dets Togt til Veſtindien i indeværende Aar, og

Under 17de ſ. M. anſat Cand. med. & chir. P. H. Dorph ſom Skibslæge paa ſamme Skib.

Under 5te April 1853 har Miniſteriet approberet Budene paa den mellem Store Kongensgade, Nygade, Borgergade og Bryggerlængen beliggende Quarré.

Under 6te ſ. M. er Skipper C. M. Høy allernaadigſt meddeelt Afſked i Naade fra ſin Tjeneſte ſom Skipper ved Takkelloftet, for, efter hans derom indgivne Anſøgning, at anſættes ſom 2den Graver ved Bremerholms Kirke.

Under 7de ſ. M. er Commandeurcapitain C. van Dockum beordret til Chef for Linieſkibet Dannebrog, og Capitain E. Suenſon til Chef for Cadetſkibet, Corvetten Valkyrien.

Under ſ. D. er til Tjeneſte paa Linieſkibet Dannebrog endvidere følgende Officierer commanderede:

Capitain Meinertz,

Capitainlieutenanterne Holſt, O. W. Skibſted og Moe,

Premierlieutenanterne Røbke, Wilde, Groth og Prøſilius,

Secondlieutenanterne J. Pederſen, Carlſen, Mac-Dougall, Chriſtianſen og G. Jacobſen,

ſamt Premierlieutenant Secher, af Land-Staten.

Under ſ D. er Graver N. P. Kjær beſtikket til Overgraver, og Skipper C. M. Høy til 2den Graver ved Holmens Kirke.

Under 8de ſ. M. anſat Underlæge ved Søetatens Hoſpital, Reſervechirurg C. W. Hornemann, ſom Overſkibslæge, Candidat E. Holſt ſom Skibslæge og Stud. chir. & med. E. Hanſen ſom Underſkibslæge paa Linieſkibet Dannebrog paa dets Togt i

indeværende Aar, og, som Proviantforvalter og Secretair paa Skibet, Cancelliſt Velſchou.

Under 8de April anſat Cand. med. & chir. P. F. C. L. Salicath ſom Skibslæge paa Cadetſkibet, Corvetten Valkyrien, paa dets Togt i indeværende Aar, ſamt, ſom Proviantregnſkabsfører og Secretair paa Skibet, J. Ligtved.

Under 9de ſ. M. er Contreadmiral Mourier, Commandeurcapitain Secher, Commandeurcapitain Polder og Fyrvæſenets Inſpecteur og Ingenieur, Lieutenant Grove, beordrede til at ſammentræde i Commiſſion for at udarbeide en Plan til en fuldſtændig og hensigtsmæssig Belysning af det danske Monarchies Farvande, saavel til Veiledning for Skibsfarten i Almindelighed ſom til Sikkerhed paa Poſtrouterne.

Under 11te ſ. M. er Premierlieutenant Schouſtrup beordret til ſubaltern Officier paa Dampſkibet Geiſer i Poſtfart i indeværende Aar.

Under ſ. D. ere følgende Officierer udcommanderede med Cadetſkibet Corvetten Valkyrien:

Capitainlieutenant Bjelke, ſom Meddommer;

Premierlieutenant Gandil og Secondlieutenant G. L. Rothe, ſom Skibsofficierer;

Premierlieutenant L. Skibſted, og Falbe, ſom Lærere i Sømandſkab, den Første tillige ſom Meddommer;

Premierlieutenant J. Turen, ſom Lærer i Styrmandſkab.

Under ſ. D. er det beſtemt, at 8 Aſpiranter, efter endt Adgangseramen ved Academiet, antages til at gjøre Prøvetogt med Cadetſkibet.

Under 12te April er Rationen ombord af preserved meats (Suppe og Kjød tilſammen) anſat til $1\frac{1}{3}$ Pund, iſtedetfor 1 Pund pr. Mand.

Under 14de ſ. M. ere Fyr- og Vagerinſpecteuren paa Østkyſten, Premierlieutenant Lund og Fyrvæſenets Inſpecteur og Ingenieur, Lieutenant Grove, beordrede til, paa Miniſteriets Vegne,

at modtage de Det, ifølge kongelig Resolution af 18de Marts d. A., fra 1ste April d. A. underlagte Postfyr.

Under 16de April er Commandeur S. L. **Tuxen** beordret til, midlertidigen at overtage Overeqvipagemesterens Forretninger.

Under 23de s. M. er Premierlieutenant **Ravn** beordret til, under Capitainlieutenant **Rohdes** Fraværelse, at varetage de løbende Forretninger ved Søkaartarchivet.

Under 24de s. M. er Mægler **S. Hoskjær** allernaadigst udnævnt til 2det borgerligt Medlem af Directionen for Søqvæst- og Assistentshuset.

Under s. D. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Uniformen for Søofficierer, naar de møde som Præses eller Assessorer i Søetatens combinerede Ret, for Fremtiden skal være Frakke med Brandebourgs, trekantet Hat og Sabel.

Under s. D. har Hans Majestæt allernaadigst resolveret, at Dampskibene **Mercur** og **Løven** udgaae af Flaadens Tal.

Under s. D. er Høibaadsmand Nr. 7 **Peter Lorentzen** allernaadigst ansat som Skipper ved Takkelloftet.

Under s. D. er kgl. dansk Vice-Consul **G. A. Gaedtke** i Leba allernaadigst udnævnt til Ridder af Dannebrogordenens 3die Classe.

Under 26de s. M. er Secondlieutenant **Duus** beordret til Inspectionsofficier paa Nyholm.

Under 28de s. M. er Contre-Admiral **K. E. Mourier** allernaadigst udnævnt til Vice-Admiral, Commandeur **J. Seidelin** til Contre-Admiral og Commandeur **S. L. Tuxen** til Chef for Søetatens 1ste Division.

Under s. D. er Cand. jur. **W. M. C. Orenbøll** allernaadigst udnævnt til Garnisonsauditeur paa Fæstningen Christianssø.

Under 29de s. M. er Capitain **P. Wulff** beordret til Chef for Fregatten **Havfruen**, bestemt til Exerceerskib for Søværnepligtige, som skulle uddannes til Sø-Artillerister.

Under s. D. er Commandeur **Gandil** beordret, midlertidigt at overtage Overeqvipagemesterens Forretninger, Capitain **Flens-**

borg til, midlertidigt at forrette Tjeneste som Eqvipagemester paa Nyholm, og Capitain Schierbeck at assistere ved Eqvipagen paa Gammelholm.

Under 30te April er til Tjeneste paa Fregatten Havfruen følgende Officierer udcommanderede:

Capitainlieutenant Knudsen,

Premierlieutenanterne Jacobsen og Rambusch,

Secondlieutenanterne Braëm, J. Holm, Hohlenberg, Buchwald og Morgenstjerne.

Under 2den Mai bestemt, at Fregatten Hylla, hvorpaa der ved de afholdte Auctioner ikke er skeet noget Bud, skal ophugges.

Under 4de s. M. er Capitain P. W. Flensborg allernaadigst udnævnt til Eqvipagemester paa Nyholm, for 3 Aar, saaledes, at han forbliver staaende i Detaillen, og er det allernaadigst bestemt, at Functionstiden for Capitain Muxoll, som Takkelmester, fastsættes til 3 Aar fra 1ste Januar 1852 at regne.

Under s. D. har Hans Majestæt allernaadigst approberet, at Commandeur S. L. Tuxen udtræder af Constructions- og Reglerings-Commissionen, og ere Contre Admiral J. Seidelin og Capitain Flensborg allernaadigst udnævnte til Medlemmer af bemeldte Commission.

Under s. D. er Føreren af Fyrskibet ved Læsø Trindelen, Ditzel, ansat som Fører af Fyrskibet i Drogden fra 1ste Juli d. A. at regne.

Under 6te s. M. ansat Underlæge ved Søetatens-Hospital, A. L. Beck, som Skibslæge med Overskibslæges Characteer paa Fregatten Havfruen paa dens forestaaende Togt, og

Under 7de s. M. ansat Krigs-Assessor Mühlensteth som Proviantsforvalter og Secretair paa Skibet.

Under 12te s. M. er Capitainlieutenant Rothe allernaadigst udnævnt til Directeur for Søkaartarchivet samt til Generalinspec-

teur over Søetatens Chronometre, og er det derhos overdraget ham at varetage og observere Søetatens Chronometre.

Under 12te Mai er Styrmand Farrer beordret at fungere som Fører af Fyrskibet i Drogden indtil 1ste Juli og fra 1ste Juli ansat som Fører af Fyrskibet ved Læsø Trindelen.

Under 14de s. M. er Controlleur ved Opmudringsvæsenet, Lieutenant, Dbmd., F. A. Sommerfeldt, allernaadigst udnævnt til Krigsraad med Rang efter Rangforordningens 7de Classe Nr. 4.

Under 17de s. M. ere Cand. med. & chir. J. Lund og Stud. med. & chir. H. P. T. Seidelin constituerede som Underlæger ved 1ste Division og Søetatens Hospital, medens Underlægerne C. W. Hornemann og A. L. Bech ere udcommanderede med Linieskibet Dannebrog og Fregatten Havfruen.

Under 18de s. M. er Secondlieutenant H. L. M. Holm beordret at afreise til Hertugdømmernes Vestkyst for at assistere Fyr- og Vagerinspecteur, Premierlieutenant Hammer, ved forskjellige Opmaalingsarbeider.

Under 19de s. M. er Premierlieutenant Kraft beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficier ved Skibbyggeriet under Underfabrikmesterens, Premierlieutenant G. Schønheyders, Fraværelse paa en Reise i Udlandet.

Under 31te s. M. er Capitain C. Wulff beordret til Chef for Dampskibet Holger Danske, naar det iaar maatte blive brugt.

Dødsfald.

Den 15. April 1853, Vice-Admiral Christian Christopher Fahrtmann, Storkors af Dannebroge og Dannebrogsmand. Kammerherre; Holmens Over-Equipagemester, Directeur for det Kgl. Søkaartarchiv og General-Inspecteur over Søetatens Chronometre.

Officielle-Deel.

IV.

Kongelige Reſcripter og Reſolutioner, ſamt Marineminiſteriets Befalinger ꝛc.

Avancement, Anſættelſe, Afgang, Udcommando ꝛc.

Under 15de Juni 1853 approveret Interims Taxt for Reſervelodſen i Koſter under Stege Lodſeri.

Under 17de ſ. M. har Hans Majeſtæt Kongen allernaadigſt reſolveret, at en Skrue-Dampcorvet, efter de af Fabrikmeſteren til et ſaadant Skib udarbeidede Tegninger, ſkal ſættes i Bygning ved Holmen.

Under 23de ſ. M. er Chefen for Dampſkibet Holger Danſke, Capitain C. Wulff, beordret at foranſtalte Skibet gjort klart, for dermed at overføre til Cronſtadt et for Hs. Majeſtæt Keiſeren af Rusland beſtemt Eſpingolbatteri. Til ſubalterne Officierer paa Skibet ere beordrede:

Premierlieutenanterne Holck og D. Braag ſamt Secondlieutenanterne F. Holbøll og Bauer.

Under ſ. D. blev, i Anledning af at Choleratilfælde havde viiſt ſig i Nyboder, befalet, at en almindelig Huusviſitation ſkulde foretages.

Under 24de ſ. M. er, i Anledning af Overlærer Seidelins Afgang fra Sø-Etatens Drengeſkoler, Underlærer Hog oprykket til Overlærer og cand. theol. S. F. M. U. Thomſen anſat ſom Underlærer ved bemeldte Skoler.

Under 26de ſ. M. har Hs. Majeſtæt Kongen allernaadigſt reſolveret, at Feſtningen Chriſtianssøes Batterier ſkulle monteres og Garniſonen forſtærkes i Overensſtemmelſe med Marineminiſteriets Forſlag.

Under 27de ſ. M. er Generalkrigscommisſair Wiborg, Directeur for Marineminiſteriets Commisſariats Bureau, allernaadigſt

tilkiendegivet Hs. Majestæts allerhøieste Naade og Tilfredshed med hans 50-aarige indsigtsfulde og tro Virken i Marinens Tjeneste, og som et allerhøieste Bevis herpaa allernaadigst tillagt Rang efter Rangforordningens 2den Classe Nr. 5.

Under 27de Juni er Secondlieutenant Schive beordret til Tjeneste som Inspectionsofficier ved Equipagen paa Nyholm.

Under s. D. ansat Underlæge ved Sø-Etaten, Reservechirurg **Courlænder**, som Overskibslæge og J. Claesen som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Dampskibet Holger Danske paa dets forestaaende Togt.

Under 28de s. M. er Capitainlieutenant **Moller** beordret til, under Capitain-Lieutenant Smidths Sygdom, at føre Kutteren **Neptun**.

Under s. D. ere cand. med. & chir. **Reiz** og stud. med. & chir. **Gerber** engagerede til at assistere Søetatens faste Læger med at besørge de Syges Tilsyn i Qvartererne og med daglig at undersøge Husene.

Under s. D. resolveret, at der maa anbringes en Prik paa hver Side af Løbet imellem Alrø Hage og Borre Knop ind til Horsens Fjord.

Under 29de resolverede Ministeriet, at de Syge, der ligge paa Søetatens Hospital uden at være angrebne af Cholera, skulle henbringes til Qvæsthuset, for at Søetatens Hospital udelukkende kunde anvendes til Cholerahospital.

Under s. D. er det, i Forbindelse med de under 16de September f. A. givne Bestemmelser om Officiérernes Meldinger efter afbenyttet Reise-Tilladelse, ifølge Hs. Maj. Kongens allerhøieste Befaling, bekiendtgjort for Officiérerne:

at de Officierer, som efter at være hjemkomne fra Reiser eller efter at have udført et Hverv eller i anden Anledning have

at melde sig til Hs. Majestæt Kongen, for Fremtiden skulle melde sig om Mandagen paa Christiansborg Slot.

Under 1ste Juli har Hs. Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Overlodserne som saadanne tillægges Rang med Commandeurcapitainer i Søetaten og at det tillades dem paa Søofficiers-Uniformen at bære Commandeur-Capitains Distinctioner, forsaavidt de ikke efter deres Tjeneste i Etaten have en høiere Charge.

Under s. D. har det allernaadigst behaget Hs. Maj. Kongen at tildele Capitain **S. Paludan**, Ridder af Dannebrog, Dannebrogsmændenes Hæderstegn, at udnævne Overskibslæge **Struckmann** til Ridder af Dannebrog, samt tildele Kanoneer Nr. 36 **Stephan Hans Magnussen** og Baadsmandsmath Nr. 38 **Wilhelm August Christopherſen** Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under 4de s. M. er Qvarantainelæge paa Kyholm **M. J. Gjørling** allernaadigst udnævnt til Garnisonslæge paa Fæstningen Christiansø.

Under 6te s. M. er Divisionerne paadraget, at have nøie Indseende med, at der i Nyboders Huse holdes den størst mulige Orden og Reenlighed og, om fornødent, at lade enkelte Huse for kort Tid evacuere, for at de efter Omstændighederne kunne blive udluftede og hvidtede.

Under 10de s. M. er Overlæge **Mühlertz** constitueret som Overlæge ved Søetatens Hospital i Nyboder.

Under 11te s. M. er Commandanten paa Fæstningen Christiansø, Commandeurcapitain **Ellbrecht**, beordret at begive sig til Kiøbenhavn for at indtræde i en Commission, der er bestemt at skulle nedsættes til Undersøgelse af Fæstningens Forhold, og er Commandeur **Braëm** beordret at afreise til Christiansø for, som Interimscommandant, at overtage Commandoen over Fæstningen.

Under 16de s. M. har Hs. Majestæt Kongen allernaadigst

approberet, at Vice-Admiral Mourier udtræder af Defensions-Commissionen, og derhos allernaadigst udnævnt Commandeurcapitain Secher til Medlem af bemeldte Commission.

Under 16de Juli har Hs. Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Fregatten Freia skal udgaae af Flaadens Tal og foranstaltes realiseret paa den for Staten nyttigste Maade.

Under 20de s. M. ansat stud. med. & chir. J. A. E. Rohde til at fungere som Læge, under Garnisonslæge Giørling, ved den forøgede Besætning paa Fæstningen Christianssø.

Under 21de s. M. er Premierlieutenant Holck og Secondlieutenant S. Holboll beordrede midlertidigt at forrette Tjeneste som Inspectionsofficierer paa Nyholm.

Under 26de s. M. er aabnet et Anmeldelsesbureau for Cholerasyge i Ulvegaden Nr. 30.

Officielle-Deel.

V.

Kongelige Reſcripter og Reſolutioner, ſamt Marineminiſteriets Befalinger ꝛc.

Avancement, Anſættelſe, Afgang, Udcommando ꝛc.

Under 1ſte Auguſt 1853 er Styrmand P. H. Møller antaget ſom Fører af Fyrſkibet Nr. 5 ved Kobbergrunden.

Under 3die ſ. M. ere Cadet-Underofficiererne C. S Dorph, P. C. H. U. Jeſſen, L. A. Mourier, C. N. Hanſen og C. F. Recke allernaadigſt udnævnte til Secondlieutenanter i Søetaten.

Under 3die ſ. M. er det allernaadigſt tilladt Premierlieutenant Holck at anlægge og bære den ham af Hs. Høihed Hertugen af Anhalt tildeelte Decoration ſom Commandeur af Albrecht der Bår Ordenen.

Under 5te ſ. M. ere Cadetterne Jeſſen, P. Bruun, Wolff, Garde og Ellbrecht oprykkede til Underofficierer, og Aſpiranterne A. Müller, Bardenfleth, Normann og Gyldencrone antagne til Cadetter ved Søcadetcorpſet.

Under ſ. D. er Commandeur-Capitain van Dockum beordret, ſom Eſkadrechef at overtage Commandoen af Linieſkibet Dannebrog, Fregatten Havfruen og Corvetten Valkyrien og Dampſkibet Holger Danſke. Capitain Meinertz er beordret til Chef for Linieſkibet Dannebrog og Capitain Holm til Chef for Corvetten Valkyrien, der ophører at være Cadetſkib, idet Cadetterne fordeles paa ſamtlige Eſkadrens Skibe.

Under 8de ſ. M. bifaldet, at Skibbygmeſter Funch, i Forbindelſe med Poſten ſom Inſpecteur ved Tømmeroplaget, overtager Tømmerregnſkabsvæſenet.

Under 17de ſ. M. anſat Candidat C. M. Reiß ſom Skibslæge og J. Claesſen ſom Proviantregnſkabsfører og Secretair paa Dampſkibet Holger Danſke paa dets foreſtaaende Togt.

Under 20de August bifaldet, at stud. med. & chir. Gerber constitueres som Læge ved Holmen, i Reservechirurg Clementsens Fraværelse som Skibslæge paa Vagtskibet i Sundet.

Under 22de s. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret, at der indtil videre maa tillægges Navigationsskolerne i Svendborg, Aarhuus, Randers og Aalborg samme Ret til Andeel i Examinationsgebyret, som ved allerhoieste Resolution af 17de April 1839 sammenholdt med Forordningen af 11te April 1837 § 9 er tillagt Kiøbenhavns Navigationsskole, dog med den nærmere Bestemmelse, saavel for Kiøbenhavns Navigationsskole som for de øvrige her nævnte Skoler, at der, i de Tilfælde, i hvilke en Elev dimitteres fra een af disse Skoler, men examineres ved en anden, tilfalder den Skole, ved hvilken Dimittenden examineres, 1 Rbd af det omhandlede Gebyr, medens den øvrige Deel af Gebyret tilfalder den af Skolerne, fra hvilken han er dimitteret.

Under s. D. ere de constituerede Cancelliister C. W. Schmidt og H. C. Schwartzkopff allernaadigst udnævnte til Cancelliister under Marineministeriet.

Under s. D. har Hs. Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at den kongelige militaire Høiskole for Fremtiden maa benyttes som Uddannelses-Anstalt, saavel for de Sooffiicerer, der ønske at erholde en høiere videnskabelig Uddannelse i Almindelighed som for de egentlige Marineingenieur-Elever, og at, som Følge heraf Commissionen for de studerende Sooffiicerers Underviisning ophæves fra 1ste October d. A. samt Posten som Lector matheseos inddrages. (vide Circulaire af 6te Sept. d. A.) cfr. Pag. 60.

Under 28de s. M. er det allernaadigst tilladt Capitain C. Wulff at anlægge og bære den ham af Hs. Maj. Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som Ridder af St. Anna Ordenens 2den Classe.

Under s. D. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst bifaldet, at Mastemager-Qvarteermand af 3die Comp. Nr. 35, Søren Pe-

ter Leerager, beskikkes til Mastemagermester, og Høibaadsmand Nr. 13, Johan Detlev Freese, beskikkes til 3die Skipper, med de for disse Poster reglementerede Gager og Emolumenter fra 1ste i næste Maaned at regne.

Under 1ste September er det bestemt, at det Bibliothek for Søofficiererne, som hidtil har været underlagt den nu ophævede Commission for de studerende Søofficierers Underviisning, skal forenes med den ved Søkaart-Archivet værende Bogsamling, under Archiv-Directeurens Overbestyrelse, og er udgivet følgende Reglement for Benyttelsen af det saaledes oprettede „Marinens Bibliothek":

1. Bibliotheket, der fra 1ste October d. A. er opstillet i Søkaartarchivets Locale og henhører under Archivdirecteurens Overtilsyn, er udelukkende bestemt til Brug for Søofficiererne og Marinens civile Embedsmænd.
2. To Gange om Ugen, til visse af Søkaartarchivets Directeur bestemte Tider, skal Regnskabsføreren ved Bibliotheket være tilstede i Localet for at gjøre Udlaan af Bøger, hvilket altid skeer paa 14 Dage og kun med Directeurens Tilladelse kan fornyes. Localet skal desuden staae aabent hver Søgnedag visse bestemte Timer af Dagen og om Vinteren være opvarmet, for at Marinens Officierer og civile Embedsmænd kunne have Adgang til der at læse, gjøre Extracter o. s. v.
3. I Læselocalet henlægges en Protocol, hvori Enhver under sit Navn kan indføre, hvilke Bøger han maatte ønske anskaffede til Bibliotheket. De i Marinens videnskabelige Poster ansatte Officierer ville behage at indsende Requisition paa hvilke Bøger, de ønske anskaffede, til Søkaartarchivets Directeur, med Tilføiende om hvorvidt Anskaffelsen ønskes strax, hvorom da Directeuren gjør Indstilling til Ministeriet. Forøvrigt gjør Directeuren qvartaliter Forslag til de Bøger, som det ansees rigtigt at anskaffe, og har han derhos at indberette, hvilke

Bøger der paa ovennævnte Maade ere bragte i Forslag, samt hvad han i saa Henseende finder Anledning til at bemærke. Ministeriet bestemmer dernæst, hvorvidt Anskaffelserne skulle finde Sted.

4. Udlaan af Bøger til udgaaende Krigsskibe kan vel tilstedes, dog kun paa Directeurens Indstilling, med Ministeriets Tilladelse.

5. Hvis nogen Bog forkommer eller beskadiges, er den Paagjældende forpligtet til Erstatning, i første Tilfælde af Værkets fulde Værdie, og i sidste Tilfælde efter Skiøn.

Under 6te September er udgaaet følgende Circulaire:

Paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling har det behaget Hs. Majestæt Kongen ved allerhøieste Resolution af 22de f. M. allernaadigst at approbere:

1) „at den kongelige militaire Høiskole, under de af Krigsministeriet vedtagne særlige Bestemmelser, for Fremtiden maa benyttes som Uddannelsesanstalt, saavel for de Søofficerer, der ønske at erholde en høiere videnskabelig Uddannelse i Almindelighed, som for de egentlige Marineingenieur-Elever, hvad enten disse allerede staae i Sø-Etatens Tjeneste eller ikke.

2) at Søofficierer, som have gjennemgaaet Høiskolens yngste Afdeling og have bestaaet dens Oprykningsexamen, i Fremtiden fortrinsviis blive allerunderdanigst at foreslaae til saadanne af Marinens specielle Poster, hvad enten disse ere temporaire eller faste, som, i Forbindelse med Krav paa høiere videnskabelig Uddannelse, give en høiere for Posten normeret Lønning, hvortil bør henregnes, saavel de i denne allerunderdanigste Forestilling nævnte Poster (Directeuren for Marineministeriets Bureau, Directeuren for Søkaartarchivet og den under ham sorterende Officier, Chefen for Søcadet-Academiet, Navigationsdirecteuren, Fyr- og Vagerinspecteuren, Takkelmesteren), som ogsaa andre muligt af Forholdene sig udviklende lignende Stillinger.

3) at der for Fremtiden udfordres at have giennemgaaet Høiskolens trende Afdelinger med de nærmere specielt af Ministeriet vedtagne Modificationer for at kunne indtræde blandt Marinens Ingenieurer, om hvis Organisation der skal udkomme nærmere allerhøieste Bestemmelse.

4) at Commissionen for de studerende Søofficierers Underviisning ophæves til 1ste October d. A., og at Posten som Lector matheseos ved Sø-Etaten inddrages."

Paa Krigsministeriets allerunderdanigste Forestilling, angaaende de som Følge af Foranstaaende flydende Forandringer i Planen for den kongelige militaire Høiskole, har det endvidere behaget Hs. Majestæt under 29de f. M. allerhøist at approbere som følger:

1) „Ved Høiskolen oprettes 3 Pladser for Sø-Etaten, og forøges, som Følge heraf, det nu reglementerede Elevantal med 3 Elever. Disse Pladser kunne besættes saavel med Søofficierer, der ønske at erholde en høiere videnskabelig Dannelse i Almindelighed, som med andre Elever, der ønskes uddannede til Marineingenieurer.

2) De Søofficierer, som ville besøge Høiskolen, skulle i Reglen først have været udcommanderede til et længere Søtogt.

De skulle underkaste sig Adgangsprøve med samme Indskrænkning i Fagene som den, der gielder for dem, der have bestaaet Officiersexamen ved det kongelige Landcadetcorps, og de skulle bestaae Proven efter de gieldende Bestemmelser; dog kunne Proverne i Korttegning og Croquering bortfalde.

De følge alle Fagene i yngste Afdeling og underkastes Oprykningsexamen i Lighed med de andre Elever.

Efter at have bestaaet denne, kunne de enten forlade Skolen eller overgaae til ældste Afdeling for at giennemgaae dennes almindelige Deel alene eller for tillige at følge fuldstændig eller tildeels en af dens særlige Retninger. Efter endt Cursus underkastes de Prove i Lighed med de andre Elever i de Fag, hvori de have nydt Underviisning.

De Søofficierer, som besøge Høiskolen, ere underkastede

Skolens almindelige Disciplin i Henhold til Planen. De nyde, medens de ere ved Skolen, den Gage og de Emolumenter, som svare til deres Stilling i Etaten, og som udredes af Marineministeriet, der ligeledes, efter Regning fra Høiskolen, udreder Bekostningen af de Bøger og Læremidler, som det paalægges dem at anskaffe.

3) Naar det af Marineministeriet forlanges, ville 1—2 af fornævnte Pladser blive besatte paa sædvanlig Maade, idet Elevantallet i yngste Afdeling forøges med et saadant Antal Elever, uden dog at nogen af yngste Afdelings Elever udpeges som bestemte for Marinen. Efter Oprykningseramen vil dernæst Concurrence til Pladserne for Marineingenieurelæreverne blive aabnet for de i denne Examen bestaaede Elever efter de samme Regler, som følges med Hensyn til Uddannelsen for de under Armeen henhørende specielle Corps, saaledes nemlig, at Eleverne vælge til de forskiellige Corps og Marinen i den Følgeorden, i hvilken de have bestaaet fornævnte Examen, og ville de, der saaledes vælge at træde i Marinens Tjeneste, overgaae i ældste Afdeling som Marineingenieurelever.

4) De af Marinens Elever, hvad enten de tidligere have staaet i Etatens Tjeneste eller ikke, der overgaae til Høiskolens ældste Afdeling i det Øiemed at uddanne sig til Marineingenieurer, ville af Marineministeriet blive underrettede om, hvilke Fag de skulle uddanne sig for, hvorefter igien Høiskolen bestemmer, hvilke Disciplíner de skulle giennemgaae.

Marineministeriet vil ligeledes have at udrede Gagen for de for Marinen bestemte Elever, som ikke ere Søofficierer og at erstatte Bekostningen af de fornødne Bøger og Læremidler efter Regning fra Høiskolen.

Under 6te September er Capitainlieutenant Holst beordret at overtage Commandoen af Linieskibet **Dannebrog** som Logisskib for de Indrullerede, der holdes tilbage til Arbeide paa Holmene.

Under 13de Sept. er Premierlieutenant **Prøsilius** og Secondlieutenant **Jessen** beordrede til Tjeneste som Inspectionsofficierer ved Takkelvæsenet.

Under 19de s. M. er Ministeriet allernaadigst bleven bemyndiget til at tilkiendegive Commandeur-Capitain **van Dockum** Hs. Majestæts allerhøieste Tilfredshed med hans udviste Dygtighed og gode Conduite under Toget med Linieskibet Dannebrog iaar, og ligeledes at tilkiendegive, saavel Holmens styrende Embedsmænd i det Hele, hvorunder Skibbygmester **Funch**, Snedkermester **Lind** og Skibbygmesterssvend **J. Petersen**, som Statens Fabrikmester Capitainlieutenant **O. Suenson** i Særdelshed, Hs. Majestæts allerhøieste Tilfredshed med Linieskibet **Dannebroges** hele Udrustning fra Værftet og navnlig den hensigtsmæssige Installation og gode Afbenyttelse af Materiale og Rum ombord.

Under 19de s. M. har Hs. Majestæt allernaadigst udnævnt følgende Officierer af den svenske Marine: Contre Admiral **von Krusenstjerna**, til Commandeur af Dannebrog, Premierlieutenanterne **Odelstjerna** og Grev **Cronstedt**, til Riddere af Dannebrogsordenens 3die Classe.

Under 20de s. M. er den paa Stabel staaende Corvet Najaden beordret at sættes i Vandet den 4de October næstkommende.

Under 22de s. M. er resolveret, at det, i Slutningen af Aaret 1848, indtil videre nedlagte Lodseri i **Aasens** atter oprettes.

Under 24de s. M. er Commandeur-Capitain **Ellbrecht** beordret at afreise til **Christianso** for atter at overtage Commandoen over Fæstningen, der fratrædes af Commandeur **Braëm**.

Under s. D. er Premierlieutenant **Groot** beordret at forrette Tjeneste som Næstcommanderende paa Fæstningen **Christianso**, hvorimod Premierlieutenant **C. Hedemann** er beordret at afgaae.

Under 27de s. M. beordret bekiendtgjort paa Fæstningen **Christianso**, at de Børn, som ved Cholera-Epidemien have mistet

deres Forældre eller Forsørgere, og derved ere komne i en hjælpeløs Tilstand, ville blive forsørgede andetsteds og at Ministeriet vil drage Omsorg for, at de kunne blive anbragte hos Familier her i Staden.

Under 28de Sept. er Premierlieutenant Rambusch og Secondlieutenant L. Hollbol beordrede, resp. til Fører og subalterne Officier paa Dampskibet Eideren i Poststarten.

Under 29de s. M. er Capitain Krenchel allernaadigst meddeelt Afsked i Naade af Søetaten med Commandeur-Capitains Characteer og allernaadigst udnævnt til Havnecapitain paa Kiøbenhavns Rhed samt yngste Havnemester og Medlem af Kiøbenhavns Havneadministration.

Under s. D. er Professor C. Jürgensen, paa Grund af at Posten som Lector matheseos i Søetaten skal inddrages, allernaadigst meddeelt Afsked i Naade fra bemeldte Post med Vartpenge.

Under 30te s. M. ere Examinatus juris H. Jacobsen og A. L. Blaamann ansatte, resp. som Cancelliist og Assistent under Ministeriet, og placerede i Commissariats- og Bogholder-Contoiret.

Officielle-Deel.

V.

Kongelige Reſcripter og Reſolutioner, ſamt Marineminiſteriets Befalinger ꝛc.

Avancement, Anſættelſe, Afgang, Udcommando ꝛc.

Under 1ſte Auguſt 1853 er Styrmand P. H. Møller antaget ſom Fører af Fyrſkibet Nr. 5 ved Kobbergrunden.

Under 3die ſ. M. ere Cadet-Underofficiererne C. S Dorph, P. C. H. U. Jeſſen, L. A. Mourier, C. N. Hanſen og C. F. Recke allernaadigſt udnævnte til Secondlieutenanter i Søetaten.

Under 3die ſ. M. er det allernaadigſt tilladt Premierlieutenant Holck at anlægge og bære den ham af Hs. Høihed Hertugen af Anhalt tildeelte Decoration ſom Commandeur af Albrecht der Bår Ordenen.

Under 5te ſ. M. ere Cadetterne Jeſſen, P. Bruun, Wolff, Garde og Ellbrecht opryklede til Underofficierer, og Aſpiranterne A. Müller, Bardenfleth, Normann og Gyldencrone antagne til Cadetter ved Søcadetcorpſet.

Under ſ. D. er Commandeur-Capitain van Dockum beordret, ſom Eſkadrechef at overtage Commandoen af Linieſkibet Dannebrog, Fregatten Havfruen og Corvetten Valkyrien og Dampſkibet Holger Danſke. Capitain Meinertz er beordret til Chef for Linieſkibet Dannebrog og Capitain Holm til Chef for Corvetten Valkyrien, der ophører at være Cadetſkib, idet Cadetterne fordeles paa ſamtlige Eſkadrens Skibe.

Under 8de ſ. M. bifaldet, at Skibbygmeſter Funch, i Forbindelſe med Poſten ſom Inſpecteur ved Tømmeroplaget, overtager Tømmerregnſkabsvæſenet.

Under 17de ſ. M. anſat Candidat C. M. Reiß ſom Skibslæge og J. Claesſen ſom Proviantregnſkabsfører og Secretair paa Dampſkibet Holger Danſke paa dets foreſtaaende Togt.

Under 20de August bifaldet, at stud. med. & chir. Gerber constitueres som Læge ved Holmen, i Reservechirurg Clementsens Fraværelse som Skibslæge paa Vagtskibet i Sundet.

Under 22de s. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret, at der indtil videre maa tillægges Navigationsskolerne i Svendborg, Aarhuus, Randers og Aalborg samme Ret til Andeel i Examinationsgebyret, som ved allerhøieste Resolution af 17de April 1839 sammenholdt med Forordningen af 11te April 1837 § 9 er tillagt Kiøbenhavns Navigationsskole, dog med den nærmere Bestemmelse, saavel for Kiøbenhavns Navigationsskole som for de øvrige her nævnte Skoler, at der, i de Tilfælde, i hvilke en Elev dimitteres fra een af disse Skoler, men examineres ved en anden, tilfalder den Skole, ved hvilken Dimittenden examineres, 1 Rbd af det omhandlede Gebyr, medens den øvrige Deel af Gebyret tilfalder den af Skolerne, fra hvilken han er dimitteret.

Under s. D. ere de constituerede Cancellister C. W. Schmidt og H. C. Schwartzkopff allernaadigst udnævnte til Cancellister under Marineministeriet.

Under s. D. har Hs. Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at den kongelige militaire Høiskole for Fremtiden maa benyttes som Uddannelses-Anstalt, saavel for de Søofficierer, der ønske at erholde en høiere videnskabelig Uddannelse i Almindelighed som for de egentlige Marineingenieur-Elever, og at, som Følge heraf Commissionen for de studerende Søofficierers Underviisning ophæves fra 1ste October d. A. samt Posten som Lector matheseos inddrages. (vide Circulaire af 6te Sept. d. A.) cfr. Pag. 60.

Under 28de s. M. er det allernaadigst tilladt Capitain C. Wulff at anlægge og bære den ham af Hs. Maj. Keiseren af Rusland tildeelte Decoration som Ridder af St. Anna Ordenens 2den Classe.

Under s. D. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst bifaldet, at Mastemager-Quarteermand af 3die Comp. Nr. 35, Søren Pe-

ter Leerager, beskikkes til Mastemagermester, og Høibaadsmand Nr. 13, Johan Detlev Freese, beskikkes til 3die Skipper, med de for disse Poster reglementerede Gager og Emolumenter fra 1ste i næste Maaned at regne.

Under 1ste September er det bestemt, at det Bibliothek for Sofficererne, som hidtil har været underlagt den nu ophævede Commission for de studerende Sofficerers Undervisning, skal forenes med den ved Søkaart-Archivet værende Bogsamling, under Archiv-Directeurens Overbestyrelse, og er udgivet følgende Reglement for Benyttelsen af det saaledes oprettede „Marinens Bibliothek":

1. Bibliotheket, der fra 1ste October d. A. er opstillet i Søkaartarchivets Locale og henhører under Archivdirecteurens Overtilsyn, er udelukkende bestemt til Brug for Sofficererne og Marinens civile Embedsmænd.
2. To Gange om Ugen, til visse af Søkaartarchivets Directeur bestemte Tider, skal Regnskabsføreren ved Bibliotheket være tilstede i Localet for at gjøre Udlaan af Bøger, hvilket altid skeer paa 14 Dage og kun med Directeurens Tilladelse kan fornyes. Localet skal desuden staae aabent hver Søgnedag visse bestemte Timer af Dagen og om Vinteren være opvarmet, for at Marinens Officierer og civile Embedsmænd kunne have Adgang til der at læse, gjøre Extracter o. s. v.
3. I Læselocalet henlægges en Protocol, hvori Enhver under sit Navn kan indføre, hvilke Bøger han maatte ønske anskaffede til Bibliotheket. De i Marinens videnskabelige Poster ansatte Officierer ville behage at indsende Requisition paa hvilke Bøger, de ønske anskaffede, til Søkaartarchivets Directeur, med Tilføiende om hvorvidt Anskaffelsen ønskes strax, hvorom da Directeuren gjør Indstilling til Ministeriet. Forøvrigt gjør Directeuren qvartalliter Forslag til de Bøger, som det anseés rigtigt at anskaffe, og har han derhos at indberette, hvilke

Bøger der paa ovennævnte Maade ere bragte i Forslag, samt hvad han i saa Henseende finder Anledning til at bemærke. Ministeriet bestemmer dernæst, hvorvidt Anskaffelserne skulle finde Sted.

4. Udlaan af Bøger til udgaaende Krigsskibe kan vel tilstedes, dog kun paa Directeurens Indstilling, med Ministeriets Tilladelse.

5. Hvis nogen Bog forkommer eller beskadiges, er den Paagjældende forpligtet til Erstatning, i første Tilfælde af Værkets fulde Værdie, og i sidste Tilfælde efter Skiøn.

Under 6te September er udgaaet følgende Circulaire:

Paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling har det behaget Hs. Majestæt Kongen ved allerhøieste Resolution af 22de f. M. allernaadigst at approbere:

1) „at den kongelige militaire Høiskole, under de af Krigsministeriet vedtagne særlige Bestemmelser, for Fremtiden maa benyttes som Uddannelsesanstalt, saavel for de Søofficerer, der ønske at erholde en høiere videnskabelig Uddannelse i Almindelighed, som for de egentlige Marineingenieur-Elever, hvad enten disse allerede staae i Sø-Etatens Tjeneste eller ikke.

2) at Søofficierer, som have giennemgaaet Høiskolens yngste Afdeling og have bestaaet dens Oprykningsexamen, i Fremtiden fortrinsviis blive allerunderdanigst at foreslaae til saadanne af Marinens specielle Poster, hvad enten disse ere temporaire eller faste, som, i Forbindelse med Krav paa høiere videnskabelig Uddannelse, give en høiere for Posten normeret Lønning, hvortil bør henregnes, saavel de i denne allerunderdanigste Forestilling nævnte Poster (Directeuren for Marineministeriets Bureau, Directeuren for Søkaartarchivet og den under ham sorterende Officier, Chefen for Søcadet-Academiet, Navigationsdirecteuren, Fyr- og Vagerinspecteuren, Tækkelmesteren), som ogsaa andre muligt af Forholdene sig udviklende lignende Stillinger.

3) at der for Fremtiden udfordres at have giennemgaaet Høiskolens trende Afdelinger med de nærmere specielt af Ministeriet vedtagne Modificationer for at kunne indtræde blandt Marinens Ingenieurer, om hvis Organisation der skal udkomme nærmere allerhøieste Bestemmelse.

4) at Commissionen for de studerende Søofficierers Undervisning ophæves til 1ste October d. A., og at Posten som Lector matheseos ved Sø-Etaten inddrages."

Paa Krigsministeriets allerunderdanigste Forestilling, angaaende de som Følge af Foranstaaende flydende Forandringer i Planen for den kongelige militaire Høiskole, har det endvidere behaget Hs. Majestæt under 29de f. M. allerhøist at approbere som følger:

1) „Ved Høiskolen oprettes 3 Pladser for Sø-Etaten, og forøges, som Følge heraf, det nu reglementerede Elevantal med 3 Elever. Disse Pladser kunne besættes saavel med Søofficierer, der ønske at erholde en høiere videnskabelig Dannelse i Almindelighed, som med andre Elever, der ønskes uddannede til Marineingenieurer.

2) De Søofficierer, som ville besøge Høiskolen, skulle i Reglen først have været udcommanderede til et længere Søtogt.

De skulle underkaste sig Adgangsprøve med samme Indskrænkning i Fagene som den, der gjælder for dem, der have bestaaet Officiersexamen ved det kongelige Landcadetcorps, og de skulle bestaae Prøven efter de gjældende Bestemmelser; dog kunne Prøverne i Korttegning og Croquering bortfalde.

De følge alle Fagene i yngste Afdeling og underkastes Oprykningsexamen i Lighed med de andre Elever.

Efter at have bestaaet denne, kunne de enten forlade Skolen eller overgaae til ældste Afdeling for at giennemgaae dennes almindelige Deel alene eller for tillige at følge fuldstændig eller tildeels en af dens særlige Retninger. Efter endt Cursus underkastes de Prøve i Lighed med de andre Elever i de Fag, hvori de have nydt Undervisning.

De Søofficierer, som besøge Høiskolen, ere underkastede

Skolens almindelige Disciplin i Henhold til Planen. De nyde, medens de ere ved Skolen, den Gage og de Emolumenter, som svare til deres Stilling i Etaten, og som udredes af Marineministeriet, der ligeledes, efter Regning fra Høiskolen, udreder Bekostningen af de Bøger og Læremidler, som det paalægges dem at anskaffe.

3) Naar det af Marineministeriet forlanges, ville 1—2 af fornævnte Pladser blive besatte paa sædvanlig Maade, idet Elevantallet i yngste Afdeling forøges med et saadant Antal Elever, uden dog at nogen af yngste Afdelings Elever udpeges som bestemte for Marinen. Efter Oprykningsexamen vil dernæst Concurrence til Pladserne for Marineingenieureleverne blive aabnet for de i denne Examen bestaaede Elever efter de samme Regler, som følges med Hensyn til Uddannelsen for de under Armeen henhørende specielle Corps, saaledes nemlig, at Eleverne vælge til de forskjellige Corps og Marinen i den Følgeorden, i hvilken de have bestaaet fornævnte Examen, og ville de, der saaledes vælge at træde i Marinens Tjeneste, overgaae i ældste Afdeling som Marineingenieurelever.

4) De af Marinens Elever, hvad enten de tidligere have staaet i Etatens Tjeneste eller ikke, der overgaae til Høiskolens ældste Afdeling i det Øiemed at uddanne sig til Marineingenieurer, ville af Marineministeriet blive underrettede om, hvilke Fag de skulle uddanne sig for, hvorefter igien Høiskolen bestemmer, hvilke Discipliner de skulle gjennemgaae.

Marineministeriet vil ligeledes have at udrede Gagen for de for Marinen bestemte Elever, som ikke ere Søofficierer og at erstatte Bekostningen af de fornødne Bøger og Læremidler efter Regning fra Høiskolen.

Under 6te September er Capitainlieutenant Holst beordret at overtage Commandoen af Linieskibet **Dannebrog** som Logisskib for de Indrullerede, der holdes tilbage til Arbeide paa Holmene.

Under 13de Sept. er Premierlieutenant **Prosilius** og Secondlieutenant **Jessen** beordrede til Tjeneste som Inspectionsofficierer ved Takkelvæsenet.

Under 19de s. M. er Ministeriet allernaadigst bleven bemyndiget til at tilkiendegive Commandeur-Capitain **van Dockum** Hs. Majestæts allerhøieste Tilfredsbed med hans udviste Dygtighed og gode Conduite under Toget med Linieskibet Dannebrog iaar, og ligeledes at tilkiendegive, saavel Holmens styrende Embedsmænd i det Hele, hvorunder Skibbygmester **Funch**, Snedkermester **Lind** og Skibbygmesterssvend **J. Petersen**, som Soetatens Fabrikmester Capitainlieutenant **O. Suenson** i Særdelesbed, Hs. Majestæts allerhøieste Tilfredsbed med Linieskibet **Dannebrogs** hele Udrustning fra Værftet og navnlig den hensigtsmæssige Installation og gode Afbenyttelse af Materiale og Rum ombord.

Under 19de s. M. har Hs. Majestæt allernaadigst udnævnt følgende Officierer af den svenske Marine: Contre Admiral von **Krusenstjerna**, til Commandeur af Dannebrog, Premierlieutenanterne **Odelstjerna** og Grev **Cronstedt**, til Riddere af Dannebrogsordenens 3die Classe.

Under 20de s. M. er den paa Stabel staaende Corvet Najaden beordret at sættes i Vandet den 4de October næstkommende.

Under 22de s. M. er resolveret, at det, i Slutningen af Aaret 1848, indtil videre nedlagte Lodseri i **Asfens** atter oprettes.

Under 24de s. M. er Commandeur-Capitain **Ellbrecht** beordret at afreise til **Christianso** for atter at overtage Commandoen over Fæstningen, der fratrædes af Commandeur **Braëm**.

Under s. D. er Premierlieutenant **Groot** beordret at forrette Tjeneste som Næstcommanderende paa Fæstningen **Christianso**, hvorimod Premierlieutenant **C. Hedemann** er beordret at afgaae.

Under 27de s. M. beordret bekiendtgjort paa Fæstningen **Christianso**, at de Børn, som ved Cholera-Epidemien have mistet

deres Forældre eller Forsørgere, og derved ere komne i en hjælpeløs Tilstand, ville blive forsørgede andetsteds og at Ministeriet vil drage Omsorg for, at de kunne blive anbragte hos Familier her i Staden.

Under 28de Sept. er Premierlieutenant Rambusch og Secondlieutenant C. Hollbol beordrede, resp. til Fører og subalterne Officier paa Dampskibet Eideren i Postfarten.

Under 29de s. M. er Capitain Krenchel allernaadigst meddeelt Afsked i Naade af Søetaten med Commandeur-Capitains Character og allernaadigst udnævnt til Havnecapitain paa Kiøbenhavns Rhed samt yngste Havnemester og Medlem af Kiøbenhavns Havneadministration.

Under s. D. er Professor C. Jürgensen, paa Grund af at Posten som Lector matheseos i Søetaten skal inddrages, allernaadigst meddeelt Afsked i Naade fra bemeldte Post med Vartpenge.

Under 30te s. M. ere Examinatus juris H. Jacobsen og A. L. Blaamann ansatte, resp. som Cancelliist og Assistent under Ministeriet, og placerede i Commissariats- og Bogholder-Contoiret.