

Nyt

Archiv for Søværnenet.

Udgivet

af

N. Rung,

Fuldmægtig under Marineministeriet.

Anden Række.

Niende Bind.

Kjøbenhavn.

Trykt paa Udgiverens Forlag
hos H. G. Brill.

1854.



35.5

T. 27

1854

55331

Indhold

af 9de Bind.

Slipperen „Great Republic“. (Meddeelt)	Pag. 1
Notisser over Vice-Admiral Zahrtmann's Liv og Virksomhed. (Udfastede af Premier-Lieutenant Roepstorff og oplæste i Solicitant-Selskabet)	9
Officiel Rapport over Søtræfningen ved Sinope den 18. Novbr. 1853, med tilhørende Situationskaart over Skibenes Stilling. (Meddeelt af Kammerherre, Capt. Irminge)	17
Nordpolerpeditioner. Nordvestpassagen, med Kaart over den fundne Væjsage	22
Om Strømningerne i Havet og Hvalernes Opholdssteder der. (Ud- drag af Com. Wilkes's Beretning om de forenede Nordameri- kaniske Staters Opdagelsesexpedition 1838-42) (Indsendt)	63
Griffith's, Maudslayi's og Smith's Drivstruer. (Meddeelt af Ca- pitain-Lieutenant Seidelin)	100
Undersøgte electriske Telegraphlinier	108, 329, 343
Om Søkaart-Archivet. (Blandt afdøde Vice-Admiral Zahrt- mann's Papirer)	119
Om Placeringen af Contra-Magneterne i Dampskibet „Zylland“; af Capt.-Lieut. Schulz	147
Om Robos Verne. (Indsendt)	150
Nordpolarexpeditioner	22, 153, 343
Optegnelser paa en Reise til China med det senere forliste engelske Strømdampskib Reynard. (Fortsættelse)	158
3standsættelsen af Telegraph-Sotraaden i Storebælt i Marts 1854. Af Ingenieur-Capitain v. Pehmann	166

	Pag.
Om Teact (Teet)-Træes Anvendelse ved Skibbyggeriet	182
Skibbygningstømmer i Provindsen Santander (Spanien)	194
Den engelske Orlogsskade i Østersøen og det sorte Hav 1854	198
Det sorte Hav og det azovske Hav	202
Telegraphering mellem Rationers Skibe, hvis Sprog ialmindelig- hed er bekendt paa Søen. Af Commandeur-Capt. Rohde	205
Historisk og statistisk Oversigt over den tyrkiske Marine	235
Kort historisk Fremstilling af den russiske Marine og dens nærværende Forsatning	248
Bestemmelser om Afgang og Antagelse til Søcadet og om Søcadetacademiets Ordning	262
Den arktiske Strømning. Med Strømkaart. (Af Kammerherre, Capitain E. Zrminger.)	280
Den franske Orlogsskade i Østersøen og det sorte Hav 1854	297
Regler tilføes for „Sigte efter Gåsning“ og „Sigte taget isforveien“. (Uddrag af memoire sur le tir au jugé et sur le pointage anticipé convergent, par E. de Jonquières. Meddeelt af Capt.-Lieut. Seidelin.	307
Om Angreb paa Fæstninger fra Søfiden. (Uddrag af Sir P. Douglas' Manuscript: Treatise on Naval gunnery)	318
Electriske Telegraphlinier	329
Om en electrisk Telegraphlinie mellem Europa og Amerika	340
Den amerikanske Expedition til Japan. (Indsendt)	348
En Dag paa Tristan d'Accunha	365
En simpel og sikker Behandlingsmaade af den gule Fieber; af en- gelsk Cossardicapitain Richardson; med Bemærkninger af Stabs- læge, Professor Mansa	371
Commissionsbetænkning i Aylekning af de med det nye Fyrskib Nr. 6 anstillede Prøver i Henseende til Lysvidden af dets 3 Fyr r.	377
Udskrift af et Andragende fra nylig afdøde Chronometermager Dent til det engelske Underhuus, angaaende aarlige Præmier for de bedste Chronometre, og	
Om den saakaldte „secondaire Hjælpe- eller Tillægs-Compensation ved Chronometre, af Louis Urban-Jürgensen	382
Om Trembley's Æther-Dampmaskine	392
Det engelske Krigsskib Serpents Reise fra Hongkong til Sydney 1833	395
Nogle Bemærkninger om Mandstabet's Betslædning i vore Farvande. Oplæst i Sølæutenant-Selskabet. Af Premier-Lieutenant J. P. Albed	409

Et Par Ord om Engländernes Soopmaalinge i de vestindiske Far-	
vande. Af Premier-Lieut. J. P. Schults	416
Expeditionen til Grim, 1854. (Indsendt)	423

Efterretninger for Søfarende:

Bager paa Vesterfløys Flak	59
Bakelyr paa Frederiksort Rev	—
Bagerlønde ved Indløbet til Kørshavn	60
Fyrstibenes Stationstid m. m.	—
Fyrstibet ved Læso-Trindelen	61
Forholdelse af et Bakelyr paa Lyst	—
Bager ved Linieskibet Neptuns Brag borttaget	—
Bager ved Skonnert Alex. Humboldts Brag borttaget	62
Mærke for Seilladsen gennem Lille-Belt	140
Fyrstibene paa Station	—
Mærker fra Graaby til Ny-Høver	141
Ny Betønding af Ny-Høver	—
Lændingen af Fyret paa Lindesnæs og Fyrene paa Lister	—
Dro Fyr	143
Farlig Grund ved Fleetwood	—
Fyr og Signaler ved Leiths Havn	—
Cap Machicaco	144
Pynten Galea	—
Cap Penas	—
Rykduins Fyr	—
Fyr paa Cap Corrobede	146
Fyr i Piave-Bugten (venitianske Ryf)	—
Omdreieude Fyr paa Cap Carbon (Algerien)	—
Bager paa Døveleboen	218
Nye Mærker fra Manogyde til Knudebybet	—
Mærker i Liimsfjorden	—
Indløb til Høverstrømmen og Husum	220
Middel Høver	222
Nyt Fyr ved Nord Ronaldshay, og Startpoint Fyr forandret	—
Indløbet til Spithead	223
Fyrtaarnet ved Winterton	—
Devaar Fyrtaarn	—
Lillags-Fyr for det vestre Indløb til Plymouth Sund	224
Fast Fyr i Tralee-Bay	—
Fast Fyr ved Cap Prior	225
Fyr paa Giovanni Rock	—

	Pag.
Stibe i østerrigste Havne skulle vise Lanterner om Natten . . .	226
De portugisfste Fyr	—
Fyr paa Sydpynten af Barbadoes	—
Havnesyr ved Port San Lucar	227
Fyr ved lille Curaçao	228
Forandret Fyr ved Cap Pattaras, Noby Island og Deracofe . . .	—
Fyr udfor Frying-Pan Banke, Cap Fear	229
Fyr ved Nantucket Ny South Shoal	230
Abelsaide Havn	231
Wakefield Havn	—
Fartlig Banke udfor Cap Van-Diemen (Ny Zeeland)	232
Blinde Skær udfor Browns Island, Auckland	—
Danger Point Skær	—
Bagerboie paa Whittle Rock, Falso Bay	233
Nyopdagede Der	234
Bragmærker ved Indløbet til Knieperdyb og i Smalddybet . . .	302
Lodser ved Rødvig Standse	—
Stene borttagne af Farvandet giennem Drogden	303
Ny Kade i Aggercanalen	—
Nyt Mærke ved Lysegrunden	—
Nyt Mærke ved Schultsgrunden	—
Bulls Island	304
Fyrstibet ved Sand Key	—
Fyr paa Navy Island	—
Blinde Skær udfor Cap Itapacoroya (Brasilien)	—
Fyret paa Manila	305
Flere Fyr ved Port Philip (Australien)	—
Boie paa Anonyma Klippe i Port Philip Bay	306
Afens Havnesyr	438
Nyt Fyrstib ved Kobbergrunden	439
Ombytning af Fyrstib ved Kobbergrunden	—
Nyt Mærke paa Djævløen	440
Forandring i Betondingen af Ny Høversfrem	441
Vinterbetonding af Graadyb	—
Fyr ved Düsfernbrook	443
Underføist Telegraph i Sundet	—
Nyt Fyr ved Stormundingen	444
Ny Signalkabe ved Agger-Canalen	—
Lænding af Egervens Fyr	—
Edligere Lændingstid for nogle norffe Fyr	445
Forandring af Røster Fyr (Bahus Bugt)	—

VII

	Page.
Lillægsslyr paa Den Binga og Forandring ved Fyret paa Den Buskar	445
Mærker paa Ost- og Vest-Hinn Grunde og paa Grundkalle Grund (Bothnisk Bugt)	446
Fast Fyr paa Den Schiermonnikoog	446
Forandring ved Holms Gadd Fyr	447
Fyr paa Cerigo	—
Fyr paa Den Plana (Tabarca) (Spanien)	—
Fast Fyr paa Kinsales gamle Brohoved (Irland)	448
Omdreieude Fyr paa Whalsey Skerries	—
Midsertidigt fast Fyr paa Nord-Unst	449
Stratheden Rock (Indløbet til Manila ad Nordløbet)	—
Peacoe's Lillflugtsvagerboie ved Needles Channel og Indløbet til Portsmouth	450
Fast Fyr paa Alcatraz Island (Californien)	—
Fast Fyr paa Plum Point (Jamaica)	—
Corsar Klippen	452
Prince Shoal (Atlantisk Hav)	453
Farer i det Atlantiske Hav	454
Farer i det Stille Hav	—
Selemague-Grunden	455
Coralreevene ved Comoroerne	456
Fast Fyr med Blink paa Sea Horse Cay	—

VIII

Officielle Deel.

	Pag.
Liste over Søetaten den 1ste Januar 1854	1
Liste over Flaaden	27
Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marine-Ministeriets Be-	
sølinger. — Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando &c.	29
	39, 51, 59, 73

Slipperen „Great Republic”.

(Efter en amerikansk Beretning.)

Imidlertid de mange vidunderlige Resultater, som Opdagelsen af Californiens Guld medførte, indtager uægtelig den prægtige Flaade af Slippere, som i Løbet af faa Aar er bygget, for at tilføre Guldlandet Americas Produkter, en af de første Pladser. Skibe, der i Skønhed og Styrke overgik Alt hvad der hidtil var bygget, fremstode med korte Mellemrum og bleve udrustede ved privat Foretagelsesaaend, for, ladede med Alt, hvad der hører til Forsyningen af en sig hurtig udviklende Coloni, at giennemflyve de mellemlygende Have. Americas første Skibbyggere og driftigste Kiøbmænd kappedes med hverandre i Væddeløbet om Cap Horn. De Principer, der i en Række af Aar havde indskrænket det mekaniske Geni til visse Klasser og Former af Skibe, bleve forladte, idet Kapitalisterne kun fordrede Hurtighed og Styrke. Skibe, af 1500 til 2000 Tons, bleve snart byggede og sendte til søs, og deres forbausende Reiser, forøgede, istedetfor at tilfredsstille, Ønsket om at være den Første paa Verdenshavet, og denne Lyst er endnu ikke dæmpet. The Flying Cloud, bygget af Mr. McKay, tilbagelagde ikke alene Veien imellem New-York og St. Francisco hurtigere end hidtil var skeet, men opnaaede derhos paa sin første Reise den største Fart der hidtil var kendt af et Seilskib. Reisen vilde

nemlig tilbagelagt i 89 Dage, og i eet Døgn giennemløb den 374 geographiske Qvartmile, altsaa med en Giennemsnitsfart af $15\frac{1}{2}$ Miil i Dagten. Dette Resultat vilde vel have tilfredsstillet de Fleste og ladet dem antage at have frembragt en Model der kunde udholde enhver Sammenligning; men dette var ikke Tilfældet med „Flying Cloud's“ dristige Bygmester, der, efter omhyggeligt at have giennemgaaet de Resultater, han hidtil havde opnaaet, holdt fast ved den Formening, at man endnu var langt fra det Fuldkomne, og at man, for at overgaae Andre, maatte vedblive at rette og forbedre. Under dette Indtryk udlastede han Tegningerne til „The Sovereign of the Seas“ paa 2400 Tons, det største, længste og skarpeste Handelskib som til den Tid var bygget. Omendskiøndt det ikke gjorde saa hurtig en Reise som „Flying Cloud“, kom det dog 7 Dage forud for det hurtigste af den Flaade der afseilede samtidigt med det, uagtet det undervejs mistede sin Reisning. Paa Hjemreisen overgik det i Fart hvad man hidtil havde kiendt. Saaledes udløb det i eet Døgn 430 Qvartmiil, altsaa med en Giennemsnitsfart af 18 Mile i Dagten, og i et Tidsrum af 10 Dage tilbagelagdes 3144 Qvartmile.

Men længe førend disse Resultater vare den dristige Bygmester bekendte, havde han allerede gjort et nyt Spring fremad, ved at sætte The great Republic paa 4000 Tons i Bygning. Erfaringen havde nemlig viist, at Reisen til Californien blev forlænget ved de haarde vestlige Storme, der hyppigt indtræffe ved Cap Horn, og at der udfordredes større Skibe, end man hidtil havde forsøgt, for at trodse og beseire dette stormfulde Hav. „Great Republic“, der ventes færdig i Januar 1854, er 325 engelske Fod lang, 53 Fod bred og hele dens Dybde er 39 Fod. Skjøndt den kun er opført (registered) til 4000 Tons, har den dog fulde 6000 Tons Stuverum (stowage capacity). De 60 forreste Fod af Kiølen bære sig jevnt fra den lige Linie og smelte i en Cirkelbue sammen med Forstevnen, istedetfor at Kiøl og Stevn i Regelen danne en Vinkel. Dets Linier ere hule for og agter, indtil et Par Fod ovenover Vandlinien, hvorfra de opefter jevnt overgaae til converge.

Bougen er noget af det skarpeste, skionneste og stærkeste, der endnu er frembragt i Amerika, uden anden Zirat end et Ornehoved, der skyder sig frem under Sprydet. Speilet er af halv elliptisk Form og er prydet med den nationale Orn, der holder det amerikanske Vaaben i sin skarpe Klo; Udstrækningen imellem Vingspidserne er 36 Fod. Compositionsforbudningen naaer op til 25 Fods Dybgaaende. Istedetfor Skandklædning, har det Netklædning som de store Damppaketter.

Det har fire Dæk. Hviden imellem de to øverste er 7 Fod, medens der imellem de andre er 8 Fod. Agten for Fokkemasten er en Hytte, 23 Fod lang og 16 Fod bred; dens forreste Afdeling er bestemt til Arbejdsstammer i vaadt Veir, medens den agterste Deel er indrettet til Lazareth. Agten for den forreste Nedgangsluge er et andet Ruf, 25 Fod langt, 16 Fod bredt og $6\frac{1}{2}$ Fod høit, hvori Kabysen, og agtenfor denne er et Smedeværksted og et Maskinrum med en Maskine paa 15 Hestes Kraft. Hensigten med denne er at udføre alt det svære Skibsarbejde, saasom at løsse og lade, sætte Godsæt, heise Mersseil, pompe o. s. v.; med denne er tillige et Destillations-Apparat sat i Forbindelse for at destillere fersk Vand af Søvandet. Fordelen af bemeldte Maskine ombord i et saa stort Skib maa være meget betydelig, ligesom den vil blive til stor Lættelse for Mandskabet. Agten for Stormasten er et tredje Ruf, 40 Fod langt og 12 Fod bredt, indrettet til Officiers-Messe; fra dennes forreste Deel fører en Trappe ned til Underofficierernes og Drengenes Lukaser paa 2det Dæk. Længere agterude er endnu et fjerde Ruf, 17 Fod langt og $11\frac{1}{2}$ Fod bredt, der dækker Nedgangstrappen til de to store Saloners Forværelse, og benyttes med det samme til Afslukker af forskiellig Art. Ved Hallebrættet staaer endelig Matbuset. Skibet har to Mat og Jernroerpind med Grundtallier, som i en Orlogsmænd. Paa Dækket staae 4 Fartøier, hvoraf de to ere paa 20 Tons og af 30 Fods Længde; desuden har den 4 Laaringsfartøier, 26 Fod lange, og en 22 Fods Sig. Saa stort er Skibet, at Dækket synes meget ryddeligt, uagtet de fire Ruf og Fartøierne. Den største

af de fire Arbejdsluger er 14 og 11 Fod i Kant. Vare-Epirene ligge paa andet Dæk; for at optage dem, er der udbugget aflange Luger i det øverste Dæk, hvilke kun aabnes naar de skulle afbenyttes. Vare-Merserøer ville blive surrede i Nosterne.

Folkelufkaffet er forude paa 2det Dæk. Den agterste Deel af samme Dæk er optaget af de forskellige Saloner og Kabytter. For at skaffe Luft og Plads til Fortøininger, er der anbragt 3 Porte med Tilkastnings-Pullerter i hver Side paa dette Dæk.

Igiennem de 3 Dæk er midtskibs anbragt 2 store Jerncylindere til Vandbeholdning, der ere placerede, den ene 64 Fod foran og den anden 24 Fod agtenfor Stormasten; disse træde paa Kiølsvinet og rumme hver 8000 Gallons.

Pladsen imellem de to andre Dæk saavel som Lasten er udelukkende forbeholdt til Ladningen, og for at lette dens Indtagelse og Losning er der imellem 2det og 3die Dæk anbragt 3 Ladeporte i hver Side.

Skibets Forbinding er indenbords styrket ved diagonallagte Jernskinner af 36 Fods Længde, 4 Tommers Brede og 1 Tommes Tykkelse, som krydse hverandre, og hvoraf der findes 90 paa hver Side. Endvidere ere Dækkene afslibede ved Støtter imellem disse og Skibets Bund.

„Great Republic“ har 4 Master, af hvilke den agterste, Barkmasten, er af eet Stykke Træ, 110 Fod lang, deri indbefattet 14 Fods Top, og af 26 Tommers Diameter. Barkstangen og Bommen ere 40 Fod lange, Gaffelen 36 Fod. Den er taklet efter Captain Forbes Methode paa For-, Stor- og Krydstoppen, med dobbelte Mersseil og Bergineseil.

Efterfølgende Tabel viser Dimensionerne af Skibets Rundholter.

Mast og Stænger.

		Diameter, Tommer.	Længde, Fod.	Top, Fod.	
Sokke-Mast		44	130	36	
For-Stang		24	76	12	
eet Stykke Træ	{	Bram-Stang	18	28	0
		Boven-Bram	15	22	0
		Styskraber	11	19	12
Stor-Mast		44	131	36	
— Stang		24	76	12	
eet Stykke Træ	{	Bram-Stang	18	28	0
		Boven-Bram	15	22	0
		Styskraber	11	19	12
Mefans-Mast		40	122	33	
— Kryds-Stang		22	69	10	
eet Stykke Træ	{	Boven-Kryds do.	16	22	0
		Boven-Boven-Kryds	10	19	0
		Styskraber	8	15	8

Ræerne, Raanof.

Sokke Raa	26	110	6
underste Merseraa	24	90	5
øverste —	19	76	4 $\frac{1}{2}$
Bram do.	15	62	4
Boven-Bram do.	12	51	3 $\frac{1}{2}$
Skyskraber	9	40	3
Stor-Raa	28	120	6
underste Merseraa	24	92	5
øverste do.	19	76	4 $\frac{1}{2}$

	Diameter, Tommer.	Længde, Fod.	Top, Fod.
Bram-Merseraa	15	62	4
Boven-Bram do.	12	51	3½
Skystraber	9	40	3
Bergine-Raa	24	90	5
underste Kryds	19	76	4½
øverste do.	15	62	4
Boven do.	12	51	3½
Boven-Boven do.	9	40	3
Skystraber	6	29	2

Bugspydet er 44 Tommer i Diameter og 30 Fod langt udenfor Judasørerne. Rhyverbom og Jagerbom ere i et Stykke Træ af 38 Fods Længde udenfor Hjelhovedet og af 22 Tommers største Diameter.

Undergodset samt Stænge-Bardunerne paa For- og Stor-Reisningen ere af 12½ Tomme Tong, og paa Kryds Toppen af 11 Tommers. Det øvrige staaende Gods paa For- og Stor-Stangen er af 8 Tommers Førlighed. Den har 6 Hovedtonge paa hver Side over Langsalingerne til Undervant og 2 Hovedtonge paa hver Side fra Undermasts Hjelhovederne. Stængerne have paa hver Side 2 Spænd Vant, samt 3 Faste- og Flytte-Barduner og Bram- og Boven-Bram-Stængerne have 2 Barduner paa hver Side. Saavel til Stænge- som til Bram- og Boven-Bram-Bardunerne benyttes Outriggers i Mersene og paa Stængesalingerne. Foruden dobbelte Under- og Stænge-Stage, ere der tillige enkelte Stage fra Topperne af Undermasterne ned til Dækket. Den største Deel af Spydd-Godset, saavelsom alle Løbslage (Jack-stays) samt Mersseils Fald og Skibder, ere af Kietting.

Seilene ere af Bomuld. Der er dobbelte Reb i Underseilene og de underste Mersseil, og enkelte Reb i de øverste Mersseil og Bramseilene. Alt Tongværket i Seilene er af Manilla Hamp.

Da Underlæseilene ere trekantede, undgaaes de uhandelige Underlæseilskomme, og Seilene kunne føres meget længere.

Alle Topperne ere forsynede med Harris Lynilds-Afleder.

Skibet har 3 Svær-Ankere og 1 Barpanker, paa respective 8500, 6500, 2500 og 1500 Pund; det sværeste er et Porters Anker. Ankerkæderne ere af 120 Favnes Længde og $2\frac{1}{2}$ Tomm. Førlighed. Barpankerets Række er $1\frac{1}{2}$ Tomme. Desforuden er den ogsaa forsynet med Louge. Der er 2 Beddinger og et dobbelt Gangspil af Støbejern, der staaer foran for Fokkemasten. Det underste Spil er efter det Barbotinske Princip og har en Afholdningsrulle placeret midtskibs, foran for Spillet. Det øverste Spil kan sættes ud af Forbindelse med det underste og benyttes til Arbejde paa Dækket.

Løt indenfor Rlydsene er anbragt Cranes' selvvirkende Riettingstopper, der roses, uden nærmere at beskrives.

Besætningen vil komme til at bestaae af 100 Mand og 30 Dreng.

Foruden den ovenfor beskrevne, „Great Republic“, har Mr. Mc. Kay endvidere bygget efternævnte Clippere, der fare eller have faret imellem New-York og St. Francisco, nemlig:

	Drægtighed, Tons.	Korteste Reise, Dage.
Flying Cloud	1700	89
Flying Fish	1600	92
Sovereign of the Seas	2400	103
Bold Eagle	1600	107
Empress of the Seas	2250	118
Staghound	1550	112 via Val- paraiso.
Westward Ho	1700	107
Staffordshire	1950	101

De to sidstnævnte ere afgaaede fra Boston til St. Francisco.

Af disse Skibe ere nogle meget skarpe og andre forholdsvis fyldige. Grunden til de længste Reiser angives at ligge i at vedkommende Skibe vare blevene overladede med Dækslast; saaledes havde *Empress of the Seas*, foruden sine Ruf, Bandsade etc., endvidere 100 Tons Kiedler paa sit øverste Dæk, der gjorde den saa rank, at den ofte maatte gaae med dobbeltrebede Mersseil, hvor den, uden denne Dækslast, vilde kunne have ført fulde Seil.

Alle anførte Fodmaal ere engelske.

Samtidigt med ovenbestrevne Clipper, *Great Republic*, bygges der paa Mr. Griffith's Værst i Green-Point et Dampskib, der er bestemt til Linien imellem Green-Point og Galway i Irland, og som Mr. Griffith haaber skal komme til at overgaae alle hidtil byggede Dampskibe i Hastighed.

Det er 225 Fod lang, 37 Fod bred og 16 Fod dyb; dets Drægtighed er opgivet til 1267 Tons og det skal kun være af 6 Fods Dybgaaende. Uagtet dette ringe Dybgaaende, venter man dog, at det vil blive et meget godt Søskib, og da det faaer ligesaa stor Maskinkraft og samme Dimensioner af Hjul, som *Collins* Dampbaade, medens det kun er halv saa drægtig som disse, antager Mr. Griffith, at „*William Norris*“, saaledes er Navnet paa bemeldte Dampskib, vil kunne tilbagelægge Reisen fra Green-Point til Galway i 7 Dage eller med en Middelhastighed af 20 Mile i Dagten. Masterne ere til at lægge ned, og det er Meningen kun at reise dem naar nødvendigt.

Bemeldte Dampskib, der er meget spinkelt bygget, men hvis Styrke er opnaaet ved en forenet Anvendelse af Træ og Jern, er nærmest bestemt for Passagerer og lette Varer, og ventes færdigt i Januar Maaned 1854.

Medfølgende

Notitser over Vice-Admiral Zahrtmann's Liv og Virksomhed,

der ere udlastede af Premier-Lieutenant A. Koepstorff, og oplæste i Solieutenant-Selskabet den 21de Decbr. 1853, beder jeg Dem, i dette Selskabs Navn, at optage i „Nyt Archiv for Søværnet“.

Kiøbenhavn, den 5te Januar 1854.

Deres

J. C. Tuxen,

p. l. Formand.

Til

Udgiveren af

„Nyt Archiv for Søværnet“.

Afsøde Vice-Admiral, Christian Christopher Zahrtmann, Directeur for Sølaart-Archivet, General-Inspecteur for Sætatens Ubre, Medlem af Defensions-Commissionen, Holmens Over-Equipagemester, Kammerherre, Storkors af Dannebrog, Dannebrogsmænd, Ridder af den Franske Orden pour le merite militaire, af den Svenske Sværd-Orden, Græske Frelserens-Orden, Russiske St. Anna-Orden, og Preussiske Røde-Orn, blev født den 21de December 1793 i Viborg, hvor hans Fader var Præst, — blev indskreven til Cadet 1801, blev Søcadet 1805. Fra sin tidligste Barndom var han vant til Flid og Orden i en sjelden Grad; han besad derhos en rask Handsnærværelse, Djærvhed og en brændende Kiærlighed til Fædrelandet og til den Stand han valgte sig, og tildrog sig derfor snart sine Foresattes Opmærksomhed. Da han blev Cadet, kom han i Huset hos Commandeur Rosenvinge, hvis Adjutant han var i de for Kiøbenhavn saa sørgelige Dage i September 1807, i hvilke ham blev betroet at føre en Afdeling Mandskab som Forstærkning til Søforsvaret. Dette Hverv ud-

førte han til sin Chefs særdeles Tilfredshed ved, med Koldblodighed, Mandsnærværelse og Modhed at fuldbyrde dette under den fiendtlige Id. I Maret 1808 blev han udnævnt til Maanedes-Lieutenant og sendt til Schelden, hvor han tjente ombord i det Franske Linieskib „Pulust“ under Vice-Admiral Missfieshy. Kort efter kaldtes han tilbage og blev Adjutant hos Holmens Over-Equipagemester. I 1809 var han Adjutant hos Chefen for den Kiøbenhavnske Rostotille, Commandeur Krieger, og i Mareis Slutning blev han commanderet til Søforsvaret paa Norges Kyst, hvor han forblev i længere Tid. I 1810 blev han Second-Lieutenant og deeltog i det hæderlige men uheldige Slag i Lynghavn den 6te Juni 1812, hvor Fregatten „Naiaden“ ødelagdes. Dagen efter deeltog han i Kanonbaadsforetagendet, hvorved Briggerne „Holland“ og „Kiel“ under Capitain Holms Commando tilbageerobredes fra Linieskibet Dictator. I August samme Aar (1812) blev han Adjutant hos Contre-Admiral Krieger, Chefen for Søforsvaret i Sundet og Belterne, og var interimis Chef for Briggen „Falster“. 3lle 20 Aar gammel blev han den 28de Januar 1813 udnævnt til Ridder af Dannebrog, et Beviis paa, at hans rige Evner i en tidlig Alder vare blevne anvendte med Iver og Nidkærlighed til Fædrelandets Færd, og at det var bleven erkiendt.

Den derpaa følgende Uvirksohmhed, som blev hans Stand tildeel, ledte hans virksomme Mand til at søge Besskæftigelse i Hydrographien og Geodæsin, hvorved han saa meget har tjent sit Fædreland. I Marene 1817—1818 var han Officier paa Fregatten „Minerva“. Paa dennes Reise i Middelhavet og Bestindien blev han i 1818 Premier-Lieutenant. I 1819 blev han sendt til England, hvor han hentede astronomiske Instrumenter til Professor Schumacher, hvem han gaves til Medhjælper i Basis- og Grædmaalingen, hos hvem han blev i flere Aar, og med hvem han da stiftede et Vensskab, som varede mellem disse talentfulde Mænd, til Døden løste Baandet. I 1824 var han 3die Commanderende paa Fregatten „Freia“, som var Cadetskib, og havde den Hæder at føre Prinds Christian, senere Kong Christian den 8de, til Born-

holm. Paa denne Rejse lærte denne oplyste Fyrste ham at kende, og fra den Tid regner sig den Tillid og Forliærlighed, han altid viste Zahrtmann. 1825 udgik han som Næstcommanderende hos Capitain-Lieutenant Hedemann paa Briggen „St. Jan“, hvilken han efter sin Chefs Død førte hjem i 1826. Admiral Løvensørn, under hvem han i flere Aar havde arbejdet, medens Admiralen var Directeur for Sølaart-Archivet, var død den 23de Marts 1826, og blev Zahrtmann ved sin Hjemkomst udnævnt til Capitain-Lieutenant, Directeur for Sølaart-Archivet og Inspecteur for Søetatens Ubre. Nu udviklede han sin sjældne Virksomhed til Bedste for vore Færvandes Bestemmelse og Belysning. Saa at sige alle Opmaalingerne i disse styldes ham, saavel som Anlæggelsen af Fyrre paa Hansholm, Fornæs, Nevsnæs og Højsjø og Læsø Rende. En stor Deel Bageres Udlæggelse foranledigede han saavel som en bedre Bestyrelse af Fyr- og Bager-Væsenet.

Kong Frederik den 6te, som ved Zahrtmanns Tilbagekomst fra Vestindien lod ham tilkiendegive sin særdeles Tilfredshed for den Iver og gode Conduite, han havde vundet ved den Hjælp, han havde ydet under Branden paa St. Thomas, da han iland med en Deel af Briggen's Besætning slukkede saavel som bjergede og bød til Ordens Overholdelse, — denne Konge bifaldt fuldkomment Zahrtmanns Tanker om det Rigtige i, at vore Færvandes Forhold belystes saa meget som muligt til almindelig Gavn for Søfart og Handel, og støttende sig til dette Bifald som Grundlag, og i Overeensstemmelse med sine egne dermed stemmende Anskuelse, gjorde han Alt for at vore Færvande efterhaanden kunde, ved Opmaalinger og nye, gode Kaaer, blive saa godt bekiendte som muligt. Heri maatte han gienngaae megen Kamp, da han hos sine Foresatte fandt megen Modstand, og kun med Møie fik han sin Anskuelse sat igennem.

I 1830 kom han ind i Constructions- og Reglerings-Commissionen; var i 1833—34 Chef for Briggen „Mars“ i Vestindien. Paa dette Togt fortsatte han de Opmaalinger og Winkel-

maalingen, som han tidligere havde begyndt i de Danske Vestindiske Farvande. I 1836 blev han Capitain; havde i Maren 1836, 1837 og 38 Commandoen af Bagtskibsstationerne ved Altona, Tre-roner og Helsingør, og paa disse som overalt opmaalte han Farvandene. I Maret 1838 fik Sølaars-Archivet forst sin videnskabelige Frihed og en Kgl. Resolution for at et Kaart maatte derfra udgives over Kiebenhavn med Lobene dertil, dog med den Indskrænkning, at Kartonerne ei maatte indeholde de lobbefalede Lodsmærker. I 1839 foretog han, med Permission, for egen Regning, en Reise i England paa 6 Maaneder i videnskabelig Interesse og gjorde sig blandt Andet især bekendt med Dampskibsvæsenet, som kom ham særdeles til Nytte, da han senere samme Aar blev Søetatens Adjutant hos Kong Christian d. 8de, hvilket skeete den 12te December 1839 strax efter Kong Frederik d. 6tes Død. Hos denne Konge var han ved mange Leiligheder en god Raadgiver og havde ofte megen Indflydelse paa de Bestemmelser denne Monark tog med Hensyn til Søetaten. I Maret 1842 kommanderede han Fregatten „Thetis“ paa dens Togt i Middelhavet, hvor han, foruden at hente en Deel af Thorvaldsens Kunstværker, udførte nogle diplomatiske Gjern i Neapel og i Grækenland til saavel Kongens som vedkommende Departements særdeles Tilfredshed. I 1846 blev han Medlem af Defensions-Commissionen. I 1843 udgav han „den Danske Lods,“ hvilket nær havde forvoldet ham en Sags Anlæggelse for at have derved givet formegen Oplysning om vore Farvandsforhold, og Bogen skulde have været fordømt til Forglemmelse, hvorfra hans høie Belynders, Kongens Naade, dog befriede ham og den, idet imidlertid blev ham tilkiendegivet, at uagtet Bogen ei burde været udgivet, den dog, da den alt var bekendtgjort til Salg i Aviserne, maatte blive tilladt offentlig Fremme.

Denne af ham saa høitelskede Konge døde den 20de Januar 1848, og S. traadte snart efter, den 3die Marts 1848 ud af Kongens Adjutantstab og blev udnævnt til 2den Deputeret i Admiralitets- og Commissariats-Collegiet, og den 4de April samme

Nar modtog han, skiondt ugierner, Marineministerposten, mere af Pligtfølelse og overbeviist af Marinens Ytringer, at det vilde være det Nigtige, end af egen Drift eller Lust. Til Commandeur blev han udnævnt den 12te September 1848 og afgik den 10de August 1850 fra Ministeriets Bestyrelse, da hans Helbred var i saa høi Grad nedbrudt, at han ikke længere kunde varetage den. For at gienvinde sin Helbred foretog han i 1851 en Udenlandsreise med sin Familie og blev paa denne Reise d. 3. Aug. udnævnt til Contre-Admiral. Hjemvendt fra denne Reise pleiede han igjen sit kiære Søkaart-Archiv og de dermed forbundne Interesser og Videnskaber. Den 9de Novbr. 1852 blev han udnævnt til Vice-Admiral og Holmens Øver-Equipagemester.

Kun kort forblev han i denne Post, men viste dog i den Tid sin virksomme Aands Frugter i heldbringende Reformer, som, om end smaa, dog bebudede større. Ham blev overdraget at fuldende Grademaalingen i Danmark og som Præsæs i den dertil udnævnte Commission skulde han ordne Schumachers Observatoriumsager. —

Den 2. Sept. 1827 var han bleven i Ægteskab forenet med Frøken Elisabeth Donner, som skionkede ham 5 Børn, hvoraf 2 døde i en tidlig Alder. —

Idet jeg nu har søgt, mine Herrer, at give Dem en, saavidt jeg veed, om end kort og meget fattig, dog rigtig chronologisk Fremstilling af vor afdøde Chæfs Liv, vil jeg tillade mig, efter Evne, med saa Dyd nærmere at omtale dette Livs Virksomhed.

Foruden at han, som omtalt, deeltog i flere Nar med Professor Schumacher i Grademaaling i Jylland, har han, overalt hvor han paa Reiser og i Besøg i Landet opholdt sig, beriget Archivet med utallige Vinkler, hvorved Danmark's trigonometriske Nets Hovedpunkter ere blevne satte i Forbindelse med en Mængde Bispunkter og hvorved Kysterne bleve nøiagtigere at aflægge og Færvandene derved lettere at opmaale. Tusinder af disse Vinkler har han selv udregnet, og findes der efter ham 10 tykke Qvartbind fulde af disse Beregninger, et uomstødeligt Beviis blandt andre paa hans store og stadige Flid.

Efter hans vedholdende Paamindelser vare bestandig Opmaalinger blevene foretagne ombord i de Orlogsmænd, som aarligen vare i Fart, være det sig i Bestindien, i Nordsoen, ved Island, paa Øvelsestogt med Cadetterne eller paa Bagtskibsstationerne, og er dette, i Tal og Omfang umaadelige Udbytte af ham bleven ordnet og derefter benyttet i Forbindelse med de regelmæssige Opmaalingsstogters Udbytte til Udgivelsen af Sø-Kaartene i det danske Atlas, bedre end hvilket neppe findes noget over hvilket som helst Farvand i Verden, saavel i Henseende til Nøiagtighed, Fuldstændighed, Tydelighed som Skønhed. Over Dansk Bestindien udgav han et Kaart, uden mindste Udgift for Statskassen. Ved disse saavel som ved den „Danske Veds“ og sin almindelige videnskabelige Dannelse, ved sin Correspondance og Forbindelse med fremmede videnskabelige Foreninger og Stiftelser, kongelige og private, har han skaffet Danmarks Søstand et Navn den kan være stolt af og hans Minde prydes med. Desuden har han ved sine Forbindelser med Videnskabssejlskaber i England, Frankrig, Holland, Sverrig, Rusland og Spanien, ved Bytte, skaffet Archivet nyttige Giengjeldsbidrag fra disse. Med Arago, Humbolt og andre berømte Lærde var han i personligt Venstabsforhold. I Søkaart-Archivet, i Nordisk Tidsskrift for Oldkyndighed og andetsteds er han optraadt leilighedsvis som Forfatter, og især vil jeg tillade mig at henlede mine Herreres Opmærksomhed paa et Svar han i sin Tid skrev til Capitain Blom af Infanteriet, angaaende Danmarks Forsvar, som et for enhver Dansk og især for Søofficerer interessant Skrift.

Med en streng Sparksomhed og Orden mægtede han, foruden Udgivelsen af Kaartene og Beskrivelsen af vore Farvande, Lønningen af Søkaart-Archivets Betjente, Opbyggelse og Vedligeholdelse af dets Bygning, ogsaa i mange Aar at bidrage med betydelige Pengetilskud til Opmaalingsstogternes Udgifter, og det uden at have andre Midler af Staten end Archivets Fonds, omtrent 30,000 Rbd., hvilket Beløb han modtog for 27 Aar siden og som nu omtrentlig er af samme Størrelse.

Samme Orden og strenge Sparksomhed satte ham istand til at fere Krigen tiljæes med saa liden Udgift, at Alle i Landet forbauledes derved.

Fyrværnets nu forholdsmæssig gode i Fremadskriden værende Tilstand skyldes ham.

Mine Herrer, alle ere vi Mennesker og have vore Feil, han havde sine: jeg behøver blot at nævne, hvad er Dem vist alle bekendt, hans Hefstighed og ofte Krafsedenhed. Men jeg kan gierne, uden derfor at blive Lovtaler, sige, at disse Feil udslettes let i hans Minde, naar vi drage ihu, at han var Forretningsmand med sjelden Naflhed, Bestemtthed og et skarpt Blik, hvorved han let glemte at paalægge sig Baand. Hastighed og Bestemtthed viste han mod Alle. Men Alle, med hvem han stod i Forhold, kunde desuagtet godt skatte hans opvakte Aand, hans Rigdom af Kundskab, skærpet og samlet ved Flid, Udholdenhed og Grundighed i forundrende Mangfoldighed. Han blev snart Herre over Samtalen, næsten i enhver Retning, saavel i selskabelige som offentlige Interessers Omraade. Man lyttede, hørte og forundrede sig. Men ligesom han altid i sin Tale og i sine Forretninger gik tilbunds hurtigt og kort, saa kiededes han ved og hadede al tom Tale og Snak, al Smiger og Bram, og herved saaredes Manges Følelser, naar de maatte føle, at det var til den Urette de havde vendt sig.

Sine Undergivnes Tarv var det hans Glæde at kunne fremme paa fornuftig Maade, ligesom det var hans Livs Opgave at være en tro, arbeidsom, nyttig Undersaat, Borger og Eofficier.

Som Gæstefælle og Fader har han, ved sin Ombed, Kiærlighed, underholdende Omgang, betænksomme Omhu og lyse Blik skrevet sig et Minde i deres Hjærter som han nærmest tilhørte, og som nu usigeligen savne ham. Til Baaben havde han valgt sig et tændt Fyr i et Taarn, med Balgsprog „Løgt med Kløgt“.

Hans Baare vare de fleste af os tilstede ved, det vil sige, alle som da vare i Hjemmet, og vi saae jo den Hyldest Kongehuset, hans egen Stand, Lærde og Læg viste hans Minde. Vi, mine

Herrer, vi kunne, som Søfficiierer, som Undersaatter, som Borgere tage ham for os som et Forbillede i Meget, og jeg troer, at vi ved at eftertrage at ligne ham i det Gode, bedst ville saavel tjene vort kiære Fædreland som os selv. Havde han levet, vilde han idag have fyldt sit 60de Aar, thi idag er det hans Fødselsdag, den 21de December. Han døde den 15de April iaar (1853).

Mine Herrer, jeg har nu sagt at indfri et Løfte, som jeg først efter det var givet, følte Banskkeligheden af at opfylde, og kun Haabet om Deres Overbærenhed med min strøbelige Udførelse deraf har givet mig Modet til at forsøge det. En Statens Chef, som, i mine Tanker, i saa høi Grad som Zahrtmann har sat sig ved sin Officierbane som et lysende Exempel for os Yngre, havde jeg ønsket, saavel for hans Mindes Skyld som for Deres Opbyggelse, Oplysning og Taalmodigheds Skyld, en bedre Levnetsbeskriver.

Mine Herrer, jeg takker Dem for Deres Taalmodighed.

Plan over Søetrafningen paa Sinopes Reed d. 18 November 1853.

SORTE HAV.



Bugten ved Sinope

○ Kulertcha
○ Hagul

Den russiske Escadre.

1. *Keiserinde Marië*
2. *Storflynst Constantin*
3. *Tchesme*
4. *Staden Paris*
5. *Tri Sviatitelia*
6. *Restisloff.*

Den tyrkiske Escadre.

- | | |
|----------------------|------------|
| 1. Fregat | 38 Kanoner |
| 2. —" — | 50 —" |
| 3. Corvet | 24 —" |
| 4. Fregat | 44 —" |
| 5. —" — | 60 —" |
| 6. —" — | 74 —" |
| 7. Corvet | 22 —" |
| 8. —" — | 22 —" |
| 9. Fregat | 50 —" |
| 10. —" — | 52 —" |
| 11. } Transportskibe | |
| 12. } | |
| 13. Orlogsdampskib. | |

Idet jeg har den Ære at tilsende Dem efterfølgende Oversættelse af en russisk

**officiel Rapport over Søtræfningen ved Sinope,
d. $\frac{18}{30}$ Novbr. 1853, med tilhørende Situations-
kaart over Skibenes Stillinger,**

tillader jeg mig at anmode Dem om at optage den i „Archiv for Søvæsenet“, da Kampens Udførelse i flere Retninger vidner om Indsigt og praktisk Dygtighed.

Den 10de Januar 1854.

Ærbødigst
C. Trminger.

Til
Herr Krigs-Majestør Rung.

Medens Vice-Admiral Nakhimoff krydsede ved Anatoliens Kyst, saae han paa Sinope's Rhed en Division tyrkiske Orlogsmænd.

Orlogsdampskibet Bessarabien afsendtes uopholdelig til Sevastopol for at melde, at fiendtlige Orlogsmænd vare paa anførte Rhed.

Den følgende Dag hindrede en stærk Storm fra Vest Eskadren fra at nærme sig Sinope.

Da Efterretningen kom til Sevastopol, bleve Linieskibene „Staden Paris“, „Storprins Constantin“ og „Tri Sviatitelia“, alle paa 120 Kanoner, under Contre-Admiral Novosilsky's Commando, beordrede at støde til Vice-Admiral Nakhimoff's Eskadre udenfor Sinope.

Imidlertid benyttede Vice-Admiral Nakhimoff en gunstig Leilighed til at recognoscere Sinope's Rhed med de ham underlagte Orlogsmænd, Linieskibene „Keiserinde Marie“, „Tchesme“ og „Noftisloff“*) samt en Brig, og forvissede sig om Stillingerne af de fiendt-

*) Rapporten omtaler ikke Antallet af Kanonerne paa disse Skibe. 3 andre Beretninger anføres de at være 80-Kanonskibe.

lige Skibe, der bestode af 7 Fregatter, 3 Corbetter, 2 Transport- og 2 Dampskibe.

Disse Skibe laae til Ankers med Spring, i en Bue inde ved Kysten, og klar til at svaie for at tage imod Angrebet.

Paa den tæt bagved liggende Kyst var oplasket 5 Batterier, som kunde bestryge Abheden imellem de tyrkiske Orlogsmænd.

Natten imellem d. 15de og 16de November stødte Contre-Admiral Novossilsky's Eskadre til Vice-Admiralens.

Den 16de November tilkiendegav Vice-Admiral Nakhimoff i en Dagsbefaling, at det var hans Hensigt, ved første gunstige Leilighed at angribe Fienden i 2 Colonner: Høire Colonne, ført af Vice-Admiralen, der havde sit Flag beist paa „Keiserinde Marie“ og fulgt af Linieskibene Storfyrst Constantin og Tchesme; venstre Colonne, commanderet af Contre-Admiral Novossilsky, bestaaende af Linieskibene Staden Paris, Tri Sviatitelia og Hostisloff.

Den 18de imellem Kl. 9 og 10 Formiddag, med en gunstig Brise af S. N. D., gav Admiralen Ordre til at gjøre Klarstib, og til at styre ind paa Sinopes Abhed.

Begge Colonnens Skibe, med Læseil til, stode ind imod Fienden, som paa Grund af Taage og Regn ikke kunde sees forend paa $\frac{1}{2}$ Dvartmils Afstand.

Da Vice-Admiral Nakhimoff havde nærmet sig to Fregatter (Nr. 5 og Nr. 6.) paa imellem 2 og 3 Kabellængders Afstand, hvoraf den ene bar et tyrkisk Vice-Admirals Flag, og agten for hvilken der var et Batteri iland paa 12 Kanoner, ankrede han med Spring. „Staden Paris“ ankrede paa samme Tid, og de andre Skibe, eftersom de kom paa den Plads, der iforveien var bleven bestemt for Enhver af dem.

Neppe havde Vice-Admiralen ankrete*), førend de fiendtlige Skibe og Landbatterierne aabnede en frygtelig Ild paa de russiske Skibe, og forarsagede derved betydelig Skade især paa Reisingerne; men

*) Skotskeltet er ikke angivet, men det fremgaaer af det Følgende, at Angrebet maa være begyndt omtrent Kl. 12 Middag.

Skibene vare hurtig forsoiede med Springene, og Rampen fra de russiske Delogsmænd begyndte og vedblev med vel vedligeholdt og vel rettet Ild. I mindre end 5 Minuter raserede Storfyrst Constantin et Batteri paa Kysten, som var under Skibets Kanoner*), og en tyrkisk Fregat, som laae tæt ved dette Batteri og som fra Linieskibet var bleven beskudt med hule Projectiler fra dets underste Batteri, sprang i Luften.

Nogetester sprang endnu en tyrkisk Fregat i Luften, som var bleven beskudt med hule Projectiler fra „Staden Paris.“

Det lykkedes Fienden at overskyde Springene paa Keiserinde Marie og Tri Sviatitelia; men da Barpankere og Kabeltounge laae klar i Fartseierne, bleve andre Spring udførte under Fiendens Ild, og efter omtrent 1 Times uafbrudt Kamp, sagtnede den fiendtlige Ild.

Kl. 2 E.M. var Ilden fra de fiendtlige Skibe næsten op-
hørt. 3 Fregatter, hvoriblandt ogsaa den paa 74 Kanoner, hvor-
paa det tyrkiske Vice-Admiralsflag vaiede, vare i Brand. De to
Transportskibe vare ødelagte eller skudte i Sænk. Den tyrkiske
Deel af Byen brændte paa 2 Steder. (Cfr. længer hen Pag. 21).

Kl. 2½ gav Vice-Admiral Nakhimoff Ordre at standse med
Skydningen. Paa samme Tid sendtes en Officier iland som Par-
lementair for at betyde de tyrkiske Autoriteter i Byen, at saafremt
der blev løst et eneste Skud, enten fra Byens Batterier eller
fra dem langs med Kysten, vilde Byen blive ødelagt til sidste Steen.

Officieren, som var næsten 1 Time iland, meldte ved sin Til-
bagekomst, at han ikke havde været i Stand til at finde enten
nogen af Autoriteterne eller nogen Tyrk. Alle vare flygtede til de
nærliggende Landsbyer.

Ifølge Admiralens Befaling vare Fregatterne Ragul og Ku-

*) Ved denne hurtige Ødelæggelse er det at formode, at Linieskibet Stor-
fyrst Constantin har været Landbatteriet endnu nærmere end Situa-
tionskaartet udviser, da et saadant Resultat neppe kan ventes op-
naaet i den angivne Tid, med mindre Angrebet er steet paa meget
kort Afstand.

lertcha ved Kampens Begyndelse forblevne under Seil paa Rheden, for at affkære de fiendtlige Skibe Flugten, isald de muligen vilde redde sig paa denne Maade. Senere deeltog de i Kampen, og angreb især de 2 Skibe, som laae nærmest Hostisloff.

Den 17de November, da Orlogsdampskibene Ddessa, Krim og Chersones vare seilklare, littede Generaladjutant Korniloff fra Sevastopol, for med disse Skibe at støde til Vice-Admiral Nakhimoff's Eskadre ved Sinope.

Den 18de lidt efter Middag saae man fra Dampskibet Ddessa, hvorpaa General-Adjutant Korniloff befandt sig, tværs over Landtungen hvor Sinope ligger, Begyndelsen af Slaget, og Dampskibene gjorde Alt, hvad muligt var, for at naae Rheden. Ved at passere Cap Sinope, signaleredes den tyrkiske Dampfregat Tarf, som under Bataillen havde haft Leilighed til at saae Dampen op og nu søgte sin Frelse ved Flugt.

General-Adjutant Korniloff heiste sit Flag paa Ddessa og søgte at affkære den tyrkiske Dampfregat, men da denne opdagede Ddessa's Manoeuvre, forandrede den Cours og kneb ind under Landet. Imidlertid kom Ddessa dog paa Kanonskuds Distance, og jagede den tyrkiske Fregat en Times Tid under idelig Skydning, men da Tarf var et hurtigere Skib end Ddessa, vilde den dog, skændt 3 Gange saa stærk armeret, ikke modtage Kamp, men søgte kun at undslippe. Da den var kommen udenfor Kanonskuds Distance, opgav General-Adjutant Korniloff Jagten og styrede, fulgt af Dampskibene Krim og Chersones, for Sinope for at forene sig med Vice-Admiral Nakhimoff's Eskadre.

For at være i Sikkerhed, hvis Fienden muligen havde til Hensigt at aabne Ilden fra Landbatterierne igien om Natten, fik disse 2 Dampskibe strax Ordre at slæbe Orlogsskibene udenfor Kanonskuds Distance fra Landbatterierne.

Ddessa blev beordret at tage Besiddelse af Fregatten Damiette paa 50 Kanoner, som havde lidt mindst af vore Lag, og at slæbe den ud fra Kysten. Ombord i denne Fregat fandtes omtrent

100 Mand's Besætning og over 50 Saarede. Fregattens Chef tilligemed Officiererne havde allerede ved Kampens Begyndelse forladt Skibet med alle Fartøjerne og søgt deres Frelse iland ved en skændig Flugt.

I Løbet af Aftenen gik de ladede Kanoner af paa de brændende Skibe, efterhaanden som Ilden naaede Kanonerne, og slyngede Projectilerne ud paa Rheden, dog uden synderlig at beskadige vore Skibe. Eftersom Ilden naaede Krudmagazinerne, sprang Skibene i Luften; de brændende Levninger faldt i den tyrkiske Deel af Byen, som derved antændtes.^{*)} Henimod Midnat var det hele Quarteer, som er omgivet af en Muur, i Brand, hvorefter den Deel af Byen, som beboes af Grækerne, undgik Ødelæggelsen.

Ved Dagbrækning d. 19. var, af de 12 tyrkiske Skibe, Ingen flere tilbage, uden Fregatten *Damiette*, og 2 Corvetter, som, tildeels ødelagte, vare paa Grund ved den sydlige Kyst af Bugten.

Ved en nøiagtig Besigtelse fandtes Fregatten *Damiette* at have faaet 17 Huller af vore Kugler i Nærheden af Vandgangen. Hele Skioget, Master, Rundbolter og Takkelage var i den Grad forskudt, at den ikke uden en meget betydelig og langvarig Reparation kunde blive istandsat, og da det var umuligt at føre den til Sevastopol, blev den sat paa Grund ved Kysten og brændt.

Fartøjerne fra Fregatten *Ragul* beordredes at stikke de 2 Corvetter i Brand. Officiererne, som havde dette Hverv, fandt, ombord i den ene Corvet, Admiralen for den tyrkiske Eskadre, Osman Pacha, saaret i det høire Been, Chefen for en Fregat, Chefen for Corvetten og 80 Mand af Besætningen, hvilke alle bleve gjort til Fanger. De tyrkiske Befalingsmænd bragtes ombord i „*Odesa*“ og Mandflådet i „*Tchesme*“.

Om Aftenen var intet tyrkisk Skib tilbage paa Sinope's Rhed.

Neppe var Slaget endt, førend Skibenes Besætninger, der under Kampen saa fortrinligt havde betjent Kanonerne, med for-

^{*)} Pag. 19 anføres, at denne Deel af Byen allerede ved Kampens Begyndelse brændte paa 2 Steder.

nyet Iver gif iværk med at reparere den Skade, som den fiendtlige Ild havde anrettet, navnlig paa vore Rundholster og Taffel-lage. De Skibe, som havde lidt meest, vare: Keiserinde Marie, Tri Sviatitelia, Storfyrst Constantin og Nostisloff.*)

Vice-Admiral Nakhimoff's hele Eskadre lettede fra Sinope's Rhed d. 20de November. De meest beskadigede Skibe slæbtes af Dampskibene, og den 22de ankrede Keiserinde Marie, Tri Sviatitelia og Storfyrst Constantin paa Sebastopols Rhed.

Nordpolerpeditioner. Nordvestpassagen.

Commander Maguire med Officierer have i Juni 1852 i Port Clarence afløst Capt. Moore efter hans 4 Mars Tjeneste i Opdagelsesflibet Plover, og under Maguire's Commando gif Skibet i Vinter=Qvarteer forbi Point Barrow i den af Capt. Moore opdagede Havn.*)

Efter Shipping Gazette kom Skue=Dampcorvetten Phoenix (Commander Edw. A. Inglefield) d. 21. Mai 1853, paa sin Expedition til Beechey Island, ledsaget af Transportsejlskibene Diligence og Breadalbane (800 Tons), ind i Queenstown (Irland) for at indtage Gods og Provisioner til Sir Edw. Belchers Skibe.**)

Phoenix er kommen tilbage til England i afvigte October med den Efterretning, at det er lykkets Capitain McClure (Investigator) at løse Problemet om en Passage for Skibe mellem det atlantiske og Stille Ocean Nord for Americas Fastland, hvilket Problems

*) Efr. d. Tdfr. 6te Bb. Pag. 271.

**) Efr. d. Tdfr. 8de Bb. Pag. 204.

Løsning har beklæftet Verdens Sø-Nationer over tre Aarhundreder. McClure har nemlig ført sit Skib fra Behringsstræde østerefter indtil omtrent 60 Qvartmiil fra Melvillestræde, hvor han, efter de seneste Beretninger, blot ventede paa at Isen skulde bryde op for at gaae giennem Barrowstræde og Lancastersund ad det østre Udlob og tilbage til England. — Spor af Sir Franklin og hans Ulykkeskamerater er derimod ikke fundet.

D. 11. Juli 1853 maatte Capt. Inglefield skifte Skruen, der var bleven beskadiget ved Isens Skruning i Melville Bay. Forsattes af Strømninger fra Cap York til Cap Liverpool, med sat Cours for Cap Warrender. Traf. ved Cap Warrender endee Estimoer fra Ponds Bay, der vare i Besiddelse af preserved meats og Kartoffeldaafer, Lyseklaser og Spær, hvilket Alt de formodentlig havde taget i vort Depot paa Wollaston Island.

Den 8. Aug. ankom Inglefield til Beechy Island. Dagen iforveien var intet aabent Vand at see fra Cap Niley, sagde man os paa Northstar. Det var ikke giørligt at komme ind til Beechy Island, hvor for Provisionerne bleve bragte iland ved Cap Niley. Capt. Inglefield tog den 10de selv afsted i en Hvalbaad med en Maanedes Proviant for at overbringe Depecherne til Sir Belcher, og søge Capt. Pullen, som havde været borte fra Northstar en Maanedstid, og efterlod den Ordre, at Phoenix, hellere end at fryse inde, skulde retournere til England uden ham, saasnart Transportskibet var løst.

Isen i Wellington Channel var af den Bestaaffenhed, at Inglefield maatte søge at naae Cap Rescue overland i Følge med en Officier og 2 Mand, hver bærende et uldent Teppe og 14 Dages Proviant.

Den 13de August naaedes Cap Rescue, hvor de bleve standfede af aabent Vand, udfor Helen Haven, men foresandt en Med-

*) Esr. d. Tidst. 7de Bd. Pag. 305.

delelse om, at Capt. Pullen var vendt tilbage til sit Skib efter at have haft Communication med Sir Belcher. Under Steendysfen nedlagdes nu Dupplicater af Admiralitets-Depecherne; vendte der- efter om og naaede igien til Beechy Island den 15de, efter at have tilbagelagt 120 Qvartmiil, yderlig medtagne af Fodtoure, medens de havde maattet sove paa den bare Kyst flere Grader under Frys- punktet og leve af Tvebakker og Thee og hvad de kunde skyde.

Under et andet Forsøg paa at skaffe Sir Belcher de originale Depecher ihænde og give Inglefield Underretning om Capt. Pullens Tilbagekomst, indtraf den sørgelige Hændelse, at den modige franske Sø-Officier, Lieut. Bellot, der havde fulgt Expeditionen som Fri- villig*), tilfattede Livet. Undervejs reiste sig nemlig den 17de Au- gust en heftig Storm, hvorved Lieut. Bellot og 2 Mand bleve drevne fra Kysten paa en Jisflade, og idet han fra Toppen af en Banke paa denne Jisflade spreidede omkring efter Redning for sig og sine 2 Mand, blev han af et voldsomt Vindstød styrtet ned i en dyb Revne i Isen og druknede. Hans 2 Ulykkeskamerater bleve red- dede og naaede lykkelig tilbage til Skibet med Depecherne, efter at være drevet omkring paa Isen i 30 Timer uden Levnetsmidler. Tabet af denne driftige, dygtige, elskværdige, videnskabelig dannede, uforfærdede Officier beklagedes inderlig.

Den 21de August om Morgenstunden stødte Isen, der allerede flere Dage havde været i Bevægelse, mod Transportskibet Breadalbane som Phoenix havde paa Slæb; det sønderstoges idet Isen giennem- skar Styrbords Boug, og sank udfor Beechy Island, efter 15 Mi- nuters Forløb i 30 Favne Vand. Follene ombord fik netop Tid til at redde sig. Tillykke vare dog næsten alle Provisioner bragte iland. Phoenix modstod vel Trykket, men fik Roret og Skruen ødelagt, foruden videre Beskædigelse.

Efter sin Ordre gik Inglefield nu tilbage til England. For- lod Beechy Island den 24de Aug. efter at have staaet Fare for

*) Cf. b. 2dfr. 7de Bd. Pag. 154 sqq. og 8de Bd. Pag. 198 sqq.

at indrefryse i Port Graham, 8 Qvartmiil Øst for Cap Fellsfort; naaede Cap Farvel den 21de Septbr., efter, ved Port Dundas, under Cap Warrender, at have opreist en isinesfaldende Steendysse den 2den Septbr. Advarer mod et Skær lige i Vandsskorpen i Waigatstræde ved Indløbet til Mosigate, som ikke er aflagt paa noget Kaart, og ankom udfor Thursø den 4de October.

Ved Lievely*) paa Kysten af Grønland hørte han, at der 26 Qvartmiil fra Havnen paa Sydkysten af Den Disco var fundet Miner, der ydede en betydelig Mængde Kul, som de Danske, til Kaffelovnene, skulde foretrække for engelske Kul.

Capt. Sir Belcher var, efter Rapport hjembragt med Capt. Inglefield, med Seilskibet Assistance og Skruedampskibet Pioneer (Lieut. Osborne*) i Aug. 1852 naaet op mod N. D. i Wellington Channel til Cap Becher, i Nærheden af hvilket Sted, i Northumberland Sound, han lagde Skibet i Vinter-Quarteer under 76° 52' N. Br. og 97° W. Lgd. Den 23de August 1852 gik de videre nordefter i Baade og Skæder, provianterede for 21 Dage. Ved den 25de s. M. at gaae om en Pynt hvor Kysten pludselig dreier østerefter opdagedes Levninger af flere velbyggede Eskimobuse. „De bestode ikke af simple Rundfredse af smaa Stene,“ siger Sir Belcher, „men af 2 Rader vellaagte Vægge i den fordybede Grund, opfyldt imellem med 2 Sod fint Gruus, vel stampet og vidnende om megen Omhyggelighed, i alt Sald om større Omhyggelighed end man kan tiltroe de

*) Capt. Inglefield sprængte Braget af den her forliste Hvalfanger Rose of Hull fra hverandre, for bedre at kunne nytte samme som Brændeved, efterat Maskerne og Stængerne med en Priis-Note vare bragte island under den danske Gouverneurs Baretægt. Brænde vil kunne erholdes her mod Betaling til den danske Gouverneur af 14 sh. pr. Favn for Assurandeurernes Regning. (Naut. Mag. Nov. 1853.)

**) Cfr. d. Edff. 8de Bd. Pag. 205.

raae og omvankende Estimoer. En Mængde Knokler af Hensdyr, Ulve, Hvalrosser og Sælhundede fandtes; ligeledes fandtes Kul.

Mange Landstrækninger opdagedes, af hvilke den største blev kaldt North Cornwall under $77^{\circ} 33' 30''$ N. Br og 97° V. Lgd., og af mangfoldige Der (Ermouth, Table), der bestyldedes af et aabent Hav mod Nord, og hvilket Sir Belcher anseer for Polarhavet. Intet Driivtømmer og intet Spor af Menneſter og intet Dyr, fra Ermouth og østerefter ad Jones Sound. En Øgruppe under $78^{\circ} 10'$ N. Br. gaves Navn af Victoria Archipelagus og den østligste, der danner Canalen til Jones Stræde og som støder til Polarhavet, kaldtes North Kent. Den 20de Mai 1853 fandtes, under samme Bredegrad som Jones Sound, „Polarhav saalangt Øiet kunde naae*) fra en Høide af 1500 Fod under $76^{\circ} 31'$ og 90° V. Lgd., og videre Fremſkridt ſtandsedes. Regelmæssige Strømninger bemærkedes tydeligt fra Øst til V. under $77^{\circ} 30'$.

Lieutenant Osborn og Commander Richards foretog en 97 Dages Slædeexpedition fra „Pioneer“ i Foraaret (1853), først nordvest, derefter syd, gik tværs over Melville Island til Resolute og Dealu Island's Winterquarteer. Den østlige Side af Hecla og Gripers Bugt undersøgtes, hvorpaa de vendte tilbage til Winterquarteret ad Byam Martins Canal.

Efter den sidste Rapport fra Sir Belcher af 26de Juli 1853, 10 Dvartmiil østfor Cap Beecher, paa Tilbageveien til Beechy Island, blev han fri for Isen den 14de s. M.

Efter Skrivelse fra Capt. Kellett**) (Seilskibet Resolute) af 12te April til 2den Mai 1853 gik han, slæbt af Skue-Damperen Intrepid, over til Cap Gotham i Aug. 1852, efterat Capt. Bel-

*) Efr. d. Tdſtr. 7de Bd. Pag. 129. „Capt. Pennys Erklæring“.

**) Efr. 7de Bd. Pag. 305.

cher (Seilskibet Assistance) med Skruedamperen Pioneer (Lieut. Osborne) bare gaaede op ad Wellington Channel. Forefinder ved Cap Hotham to Kasser med velconserveret Brød under to Steendysser og efterlader der en fuldequiperet Hvalfangerbaad. Nedlægger Proviant ved Assistance Harbour. Den 17de August om Morgenen ved S. B.-Enden af Griffith Island; nedlægger Meddelelse i en gammel Steendysse. Om Midnat ved Lowther Island. Et Par Dage efter, 3 Qvartmiil fra Young Island. D. 29de nedlægger Proviant ved Point Cockburn; den 31te August ved Sydpynten af Byam Martin Island. Den 2den September Kl. 3 F.M. nedlægges Provisioner paa Point Griffith (Melville Island). Fryser inde i Bridport Bay den 11te Septbr.

Comm. McClintock gaaer flere Gange over Landet og nedlægger Proviant ved Point Nias, i Hecla og Griper Bay, samt henlægger der en Slæde. En Slæde-Expedition under Lieut. Meham nedlægger Proviant ved Point Hoppner; do. under Lieut. Vim ved Cap Providence; do. under Lieut. Hamilton ved Cap Hay.

Paa Tilbageveien giennem Winter-Harbour, undersøgte Lieut. Meham Sandstenen, og forefandt der en Meddelelse fra Capt. McClure d. d. Mai 1852, med et Kaart over hans Opdagelser.²⁾

Den 11te Novbr. havde de indrettet sig for Vinteren: lagde et 9 Fod tykt Sneelag paa Dækkene og macadamiserede det med en Blanding af Sne, Gruus og Vand. Af Sneblokke opførtes en Vold rundt om Skibet, 4 Fod fra Skibet og fyldtes Mellemrummet op med Sne ligetil Dækkene. Skolen organiseredes. Deres første dramatiske Præstation fandt Sted den 23de Novbr. Den 23de Decbr. en Soirée phantastique ombord i Intrepid; den 1ste Februar 1853 en Forestilling paa Assistance og senere en do. paa Intrepid.

Om Morgenen den 10de Marts 1853, stille og smukt Veir,

²⁾ Efr. Længer den.

50° Thermometer, gik Lieutenant Pim og Doctor Dombville med 9 Mand og 6 Hunde, samt Mr. Roche og 10 Mand ad Banks Land, for at opsege deres modige Landsmænd.

Den 4de April afgik 2 Afdelinger: Mecham med 14 Mand, med en gunstig Vind vesterefter; Com. McClinton, Hamilton, Assistent De Bray, nordestefter med 5 Slæder og 39 Mand.

Med Ekibene havde de fuldt op af Blødt om Efteraaret og Musfryer hele Vinteren. Thermometret gik enkelte Gange ned til 57° og Dvilsfjelvet var lang Tid frossent.

Den 17de April kom Hamilton tilbage med Efterretning om, at Clinton havde passeret 40 Qvartmiil over Land og var gaaet videre paa Isen. Der gives den Bemærkning i Anledning af det anstrengende Arbejde over Land, at paa Pemmican kunde Follene staae imod, men derimod ikke halvt saa godt paa preserved meats.

Den 19de April rapporteredes af Udligsmanden Foll vestefra. „Vi gik dem imøde og fik endnu Flere isigte. Blandt de Første var Doctor Dombville, der meldte mig, at Capt. McClure var med blandt de Andre. Det varede ikke længe, inden jeg havde trykket hans Haand. McClure seer raff ud, men er meget forsluten; han havde brugt 12 Dage til at naae til Resolute der laa 170 Qvartmiil fra Mercy Harbour, hans Vinterquarteer.

Capitain McClures Depecher. (Dateret Hds. Majestæts Opdagelsesflib „Investigator“, Point Warren, Polarsøen, den 24de August 1850.)

Sir! Jeg har den Ære at meddele Dem til Underretning for Admiralitetets-Orderne, at vi ankom hertil fra Mackenzie den 21de ds. De Rapporter, jeg sendte med Hds. Majestæts Skib „Herald“, fra hvilket jeg skiltes ved Cap Lisburne den 30te f. M., have underrettet Dem om mine Foretagender indtil den Dato.*)

*) Esr. d. Bdskr. 6te Bd. Pag. 27.

Efter at have forladt „Gerald“, styrede jeg imod N. N. B. med en frist Kuling fra N. D., med den Hensigt at giennembryde Isen, der havde samlet sig, og om Morgen den 2den August under $72^{\circ} 12'$ N. Br. $166^{\circ} 12'$ B. Lgd. befandt vi os i den løse Is for at undersøge Massen; men da vi manglede Vind, inden vi vare komne langt nok ind, blev jeg nødt til at løbe ud igien, for ikke at blive omringet, idet jeg havde overbeviist mig om, at Massen var meget tæt og tung, udstrækkende sig fra D. N. D. til B. N. B., og da jeg ikke kunde have noget Haab om at komme igiennem, arbejdede vi os frem langs med Kanten af det, idet jeg loddede fra 24—26 Favne Muddergrund; Hvalrosserne laae paa Isen, tæt sammenpakkede ligesom Faar i et Fjeld. Vi bleve ved at arbejde os frem langs med Isen, og dreve af og til med, indtil den 5te, da Veiret, der hidtil havde været taaget, opklaredes lidt, og da der ingen Is var isigte, styrede jeg Coursen til Wainwrights Indløb, i den Hensigt at komme ind mellem Massen og Kysten.

Idet vi udvejlede Signaler med Hds. Majestæts Skib „Plover“, bemærkede vi en lav Strandbred, tilsyneladende Steengrund, i omtrent 2 Lb.-Mils Afstand. Luften var igien bleven tyk, og vi gik kun frem ved bestandig at tage Lodskud, der afvejede fra 14 til 73 Favne, i hvilke sidste vi seilede rundt om Point Barrow, uden imidlertid at see Land, og styrede mod Ost lige efter Banks Land, da vi saae at Isen var løs og egnet til at seile igiennem. Dette Haab svigtede imidlertid snart; thi da det om Formiddagen den 6te pludseligt klarede op, opdagede jeg, at vi vare løbne lige ind i Massen, der var tung og uigiennemtrængelig, udstrækkende sig fra S. D. til S. B., igiennem Nord, under $71^{\circ} 35'$ N. Br. og $155^{\circ} 12'$ B. Lgd. og det Vand, vi vare komne igiennem, saae næsten ligesaa hvidt ud som Isen forud, naar jeg undtager, at man kunde see Striber Vand. Vi dreiede strax nærmere Binden, og begyndte at arbejde os ud. Om Matten stærk Kuling, der bragte Regnskyl og tykt Veir, hvilket gjorde Farten meget farlig giennem den tunge og tætte flydende Is, da vi vare nødt til at føre Pres af Seil. Sti-

bet stødte undertiden meget stærkt. Dette vedblev til om Eftermiddagen den 7de, da der blev meldt aabent Vand fra Nærset.

Vinden faldt straxefter; Vaadene bleve bemandede, og de begyndte at varpe under Sang og Hurraraab, hvilket vedblev paa samme Maade næsten i jey Timer, da de med Held havde fuldført deres Arbeide. Med fuldkomment aabent Vand vare vi i Smiths-Bugten, og gik derpaa mod Øst med en let Vind. Da vi Kl. 2 om Morgenen den 8de vare udfør Point Drew, sendte jeg Mr. Court, 2den Styrmand, iland for at opreise en Steendynge, hvorunder der kunde nedlægges en Beretning. Da de landede, mødte de tre Indfødte, der i Begyndelsen vare meget frugtsomme, men, efterat de havde verlet Venkskabstegn med os, der bestode i at løfte Armene tre Gange over Hovedet, nærmede de sig Vaaden, og efter den behagelige Hilsen, at have gnedet Næser, bleve de meget meddeelsomme, da vi, ved Hjælp af vor uvurdeerlige Folk, Hr. Miertsching, udsandt, at Stammen bestod af 10 Telte, (dette var den eneste Tilnærmelse til deres Antal, han kunde erholde), at de først vare ankomne for tre Dage siden, og at de stode i Forbindelse med en Deel af Indlandet, som handlede med det russiske Veltsværk-Compagni. Afteenen iforbeien havde de bemærket os, men kunde ikke begribe, hvad det var for store Træer, der bevægede sig, og hele Stammen havde forsamlet sig ved Kysten for at betragte dem; de vare blevne enige om, at det var noget meget Overordentligt, og de havde ladet de tre Mænd tilbage paa Bagt, hvilke da Mandskabet traf paa. De gave os den behagelige Underretning, at vi vilde finde aabent Vand hele Sommeren i en Afstand af 3 til 5 Quartmil langs med Kysten, at den tunge Is meget sjelden kom ind, eller aldrig forlod Land videre end nu, — at de ikke vidste, om der vare andre Der videre imod Nord, da de fandt det umuligt at gaae i deres Rycks paa Sælhundefangst, længere end een Dags Reise til den store Ismasse. De fortalte videre, at de giennem Vandstriberne kunde komme $\frac{3}{4}$ Dagsreise videre frem, hvorved de naaede en meget udstrakt og hoi Is, hvori der ikke var Plads nok for deres Rycks til at trænge ind. Paa Grund

af sit Kiendskab til Eskimoerne anslog Hr. Miertsching denne Afstand til at være circa 40 Qvartmiil fra Kysten, og jeg er tilbøielig til at tro, at dette er ganske rigtigt, thi efter hvad jeg har opdaget af Massen, har jeg aldrig seet nogen mere compact. De omtalte ogsaa, isjor at have seet Baade med hvide Mænd gaae mod Ost, (jeg antog, det havde været Lieutenant Pullen*); men de havde aldrig nogensinde før seet hvide Personer, eller Noget, der lignede dette Skib; de havde derfor heller ikke noget Navn af passende Storhed at give den store „Omia“, og derfor kaldte de det „den raske fremadskridende D“. Nogle af dem kom ud til Skibet, men de havde kun lidet at omtuske, thi alle deres Jægere vare borte; de vilde imidlertid snart komme, thi man havde iøieblikkelig sendt Bud efter dem, da man opdagede os. De sagde: „J vil da nok være borte, og hvor bedrøvede ville de saa ikke blive.“ Det synes at være et simpelt, ventligt Folk, meget fattigt, meget ureentligt, og, som det synes os, meget usælt. De spurgte os uafsladeligt om, naar vi vilde rejse bort; de vare meget begiærlige efter at vi skulde vente lidt, for at de kunde forsyne os med Rensdyr; men da Baaden vendte tilbage og Binden var god, gave vi dem nogle faa Foræringer og et Brev, der skulde besørge til det russiske Peltsværkscompagni, og gif under Seil i østlig Retning. Da Binden var svag, medens vi seilede tæt langsmed Kysten, paa 4 eller 6 Favne Vand, fik vi en stor Mængde Besøg. Mange af dem havde tilbragt hele deres Liv imellem Kobberminefloden og Point Barrow. — De kunde ikke give nogen Underretning om den savnede Expedition. Jeg er vis paa, at om Nogen af den havde naaet disse Kyster, vilde vi have hørt til dem. — Kysten er overalt beboet, og de Indfødte ere tilsyneladende en ventlig og munter Race, og da vi gave dem Foræringer, fortalte vi dem, ved Hjælp af Tolken, at vi søgte efter vore savnede Brødre, og at, dersom de skulde see nogen hvid Mand i Nød, maatte de være meget gode imod ham, hvori de samtykkede, idet de sagde, at det vilde de, og at de skulde give ham fuldt op af Dyreflod. Idet vi seilede langs med Lan-

det, som er overordentlig lavt, bemærkede vi ved Point Pitt to fegledannede Jordbanker. Da vi tænkte, at der kunde være nogen Meddelelse nedgravet i dem, løb vi ind for at undersøge dem. Da Stibet gik over Stag, tog det fat i Bunden, men blev næsten strax hevet af, uden nogen Beskædigelse, da Bunden var blødt Leer. Baaden, der var sendt ud for at undersøge Jordbankerne beredtede, at de vare gamle effimoiske Gjemmesteder, hvor de nedlægge deres Bildt. Vi efterlode en Flaske, der indeholdt en Beretning om vor Forbiseiling. Ved at seile rundt om Cap Halkett om Morgen den 9de, fandt vi, at Isen havde lagt sig tæt op til Kysten, hvilket gjorde Passagen meget ængstelig, meget besværlig og meget farefuld, da Vinden blæste stærkt fra N. E. D. og Isen sluttede sig saa hurtigt om os, at vi netop havde Rum at bevæge os i, hyppigt vendende hvert 5te Minut, og aldrig sjældnere end hvert 10de, idet vi over den ene Boug stode i $3\frac{1}{4}$ Favn og paa den anden i $4\frac{1}{2}$ og 6 Favne. Denne Manoeuvre vedvarede den største Deel af Hunde-Bagten og hele Første-Bagt. Kloffen 9 om Morgen klarede Veiret lidt op, og vi observerede aabent Vand i Smithsbugten. Bore Lodskud toge gradviis til; Slagene bleve længere, efterjom vi seilede rundt om Fjorberget, og al Frygt for at blive kastede ind paa Kysten var forbi.

Den 10de August. Idet vi seilede over Harrisonsbugten fandt vi, at Colvilles Indslydelse strakte sig 12—14 Lb.-Mil, efterjom Vandets Overflade var af en smudsig, mudret Farve og neppe salt. Det tykke og taagede Veir forhindrede os i at see Land. Lodskudene vare meget regelmæssige: paa den ene Boug tillod Isen os, at staae ud i 8 Favne, og paa den anden lod Landet os staae ind til $3\frac{1}{4}$ Favn sort Mudder. Den 11te August om Morgen klarede Veiret lidt op og viste os Jones Island. Et opretstaaende Stykke Træ paa Kysten tildrog sig den vagthavende Officers Opmærksomhed; en Baad blev sendt ud for at undersøge det, og det viste sig at være et Stykke Driptommer, der var bleven trængt op af Isen. Kysten var bedækket med Driptommer, og et Stykke var

saa tykt som vor Stormast og 45 Fod i Længden. Vi opreiste en Steenhob og efterlode en Beretning. Om Formiddagen kom henved 30 Indfødte i to Baade (Baidars) ud til os, af hvem vi erholdt Fisk og nogle Gænder til Bytte for lidt Tobak. De havde omtrent 2 Maaneder været ved Kysten og handlet med det russiske Peltsværkscompagni. Deres Overraskelse var naturligtviis meget stor, isærdeleshed over Størrelsen af vore Tørklæder (Seilene). Hvalfangerbaadene tildroge sig deres Opmærksomhed, og de spurgte, om Træerne vorede store nok i vort Land til at gjøre dem af. Anføreren havde et Gevær med „Barnett 1840“ paa Laasen; dette havde han erholdt af Russerne. Som en god Prøve paa disse Folks Jagttagelsesøvelse og deres Dygtighed til Handelen kan Følgende anføres: Da de saae, at vi skar Tobakken i stykker for at give den i Bytte for Fisken (Laxrøt), begyndte de at gjøre det Samme med Fisken. Dette vilde vi ikke tillade, saa de vare nødte til at gaae ind paa vore Villkaar. Om Eftermiddagen, da vi sejlede langs med en lang flad D, bemærkede vi et Flag (et Par Sælfskindes Beenklæder) paa en høi Pæl, og en Mængde Indfødte rundt om det; vi stode ind efter dem, men da Baadene nærmede sig, syntes de at fortryde deres Dristighed, thi Sælfskindet kom ned, og de løb deres Vej. Da de kortefter fattede Mod, vendte de om, og da vi vare komne nærmere, ordnede de sig i en Linie paa Strandbredden og begyndte at løfte deres Arme op over Hovedet (et Tegn paa Vensskab), og da det blev besvaret fra Baadene, overbeviste dette dem fuldkommen om vore venstabelige Hensigter. Da vi landede, viste de den modigste Tillid, gnedæ Næser og omfavnede os paa det Kraftigste; de vare meget reenlige, saa at Operationen ikke var saa ubehagelig, som den ellers kunde have været. Ved Hjælp af vor Folk, Hr. Miertsching, erfarede vi, at disse Folk aldrig før havde seet en Europæer, og at de ikke eiede den allerubetydeligste europæiske Artikel. De havde Maret isorveien seet Lieutenant Pullens Baade; men da de havde været i nogen Afstand fra dem, havde de intet Samkvem haft med dem. I

Sommermaanederne boe de paa disse øde Øer, og om Vinteren gaae de længere ind paa Fastlandet til deres varme Boliger. Fruentimmerne og Teltene vare paa en anden Ø. De vare smukke, flinke unge Folk, i Giennemsnit 5 Fod og 6 Tommer høie. De omtusfte deres Skind, Peltsværk etc. til en mere vestlig Stamme, der igien gjør det Samme med en anden Stamme, indtil Barerne naae de russiske Poster ved Colville. Jeg betroede dem en Depeche til Deres Herligheder, som de lovede samvittighedsfuldt skulde blive sendt til Colville. Jeg gav dem nogle faa Præsenter, blandt Andet et Vaadsflag, til Grindring om det første Krigsstib, hvis Flag havde vaiet i disse øde Regioner. I Begyndelsen kunde de ikke fatte Herligheden ved Gaven, og viste sig uvillige til at røre ved den, men endelig gjorde Tolken dem forstaaeligt, at den var sendt dem fra en stor Høvding, og at de til Giengæld skulde være meget gode mod alle de hvide Mænd, de nogensinde traf paa, og vise den til dem. Alt dette lovede de. Anføreren greb den derpaa, og løb tværs over Den til sin Canoe, efterfulgt af de Øvrige af Stammen, og uidentvibsl skyndte de sig at bringe Qvinderne denne glædelige Tidende. — Vi finde en vestlig Strømsætning, der foraaarsager at vi kun kunne gjøre ringe Fremgang, da Vinden er gaaet saa meget mod Øst.

Om Morgen den 12te kom 4 Baade ud til os med hele den Stamme, vi havde truffet paa Østenen isorveien, tilligemed nogle af dem, vi havde seet for to Dage siden, og fra hvilke vi erfarede de vare udbandrede. De medbragte en Mængde Fisk og noget Vildt, men det sidste var i en saa forraadnet Tilstand, at vi ikke kunde røre ved det. Vi tillode de fleste af Mændene at komme ombord, og da vi vel kiendte deres just ikke ærlige Tilbøieligheder, holdt vi sølgelig et skarpt Udkig med dem, men de fik dog behændigt begge Skatterne paa vort Spil og et lille Tisanker ned i deres Baade, hvor det smukke Kion modtog dem. Det var ved en reen Hændelse, at vi opdagede Tyveriet, idet Enden af et Skaf stak frem under en af Damernes fyldige Former, og da vi tilstalte hende derfor, gav hun øieblikkelig Sagerne tilbage, og henviste os til sin

Mand. Paa Grund af denne Opførsel fik Ingen i den Baad nogen Foræring.

Idet vi styrede mod Øst saae vi nogle faa Dyr paa en af de lave Der, men vi kunde ikke sende nogen Baad ud, da en Strøm fra Sydøst saa hurtigt bragte os ind i grundet Vand, at alle Baadene udfordredes til at bugser, indtil Kl. 8 E.M., da en let Vind førte os mod Vest i 6 Favne. Den løse Is var i en hurtig Bevægelse, og naar de større flydende Stykker kom forbi os, forårsagede de en Strøm, der hyppigt vendte Skibet imod Nor og Seil, og Kraften af en 2 Knobs Kuling var utilstrækkelig til at modarbejde det. Om Morgen den 13de vare vi indhyllede i en tæt Isdage, midt imellem overordentligt svær og compact Drivis, giennem hvilken vi søgte at arbejde os; men naar vi undgik eet Stykke, løb vi mod et andet og undertiden med stor Hestighed, og det bragte mig til den Beslutning at gjøre mig fast til en større Masse, indtil det klarede op. Det lykkedes os heldigviis at faae fat paa en, der stod fast paa 7 Favne. Det var et svært Stykke, men dog ikke saa svært som mange af dem, der vare rundt om os. Jeg maalte dets Høide over Bandet paa 7 Steder, og det gav et Giennemsnit af 11 Fod, 11 Tom., en heel Masse hovedsagelig sammensat af saadanne Stykker, vilde være altfor mægtig til at et Skib længe kunde kæmpe imod den. Da det klarede lidt op Kl. 8 F.M. den 14de, gik vi bort fra Isen, og begyndte at arbejde os frem i østlig Retning blandt Ismasserne. Kl. 10½ saae vi Grund betimelig nok til at undgaae den; den kunde ikke sees fra Dækket, da den ikke var saa høi som Isen, og der var en stor Mængde Drivtømmer ovenpaa den, hvoraf der er stor Overflodighed langs hele Kysten. Kl. 3½ E.M. blev vor Fart forhindret ved nok en af disse lave Der; paa dens nordlige Spids var der Is, og paa dens sydlige Kyst fandtes en Grund, der satte den i Forbindelse med den Ø vi havde seet om Morgen. Vi vare saaledes fuldstændigt indsluttede. Baadene bleve sendte ud for at lodde, og Hr. Court fandt en Passage paa 3 Favne. Idet vi gik igiennem, stodte vi, 8 Qv. Mil Nord for Yarrowburgh Inlet, uheldigviis paa et Sted med kun

2½ Favne, der var undgaaet hans Opmærksomhed; vi maatte følgelig gjøre Skibet betydeligt lettere, inden det kom flot, hvilket skete uden nogen Beskædigelse (da Bunden var Sand) Kl. 11 E.M., efterat vi havde siddet fast i 5 Timer. Jeg beklager, at 11 Kasser salt Kød, der vare placerede i den første Hvalfangerbaad og som kæn-trede, gik tabt, thi vi havde været nødt til at sætte Provisioner i disse Baade, da vi havde vore Ankere i Rutterne. Dette var et alvorligt Tab, et uerstatteligt Uheld. Saajnart vi vare flot, vilde jeg vende tilbage den Bei, vi vare komne ind, men Isen havde sat sig fast paa den Grund vi først traf paa, og saaledes afflaaret vor Tilbagegang; under disse Omstændigheder var jeg nødt til at kaste Anker den 15de og vente paa en Forandring i Vinden. Den 16de kom der en let Vestenvind til os, der satte Isen i Bevægelse ud for det nordlige Punkt af Den. Kl. 9 F.M. lettede og bugserede til Kanten af Isen, der frembød en Skranke paa henved 500 Yards Brede mellem os og det aabne Vand, vi ønskede at naae. Vi begyndte at varpe Kl. 2 E.M., og saa tung var Isen, at vi ikke kom igiennem før Kl. 8 E.M. Næste Morgen, den 17de, var der en meget tyk Taage med en let Nordøst Wind, og Kl. 4 begyndte vi at varpe i østlig Retning, men opgave det; det lustedes op, men vi kunde ikke see for Taage. Kl. 2 E.M. klarede det op, vi slap løs fra Isen, gik mod Nordøst under 70° 30' N., 148° 4' V. Egd. imellem jævne Strømme og store Drivisstykker, og det kunde ikke undgaaes at Skibet jo slog heftigt imod dem.

Den 18de opdagede vi fra Mastetoppen den første Stribe aabent Vand i Massen: den gik flere Qvartmiil fra Øst til Vest, men var meget smal. Om Aftenen blæste det rask fra Sydvest, og næsten samtidigt dermed iagttoges en sagte duvende Bevægelse, der antoges for et useilbarligt Symptom paa, at der var aabent Vand i Nærheden. Det var saa taaget, at man Intet kunde see; men alligevel styrede jeg Coursen N.N.D. ad Banks Vand, thi jeg troede at vi vare komne rundt om Massen, idet vi havde seilet 400 til 500 Qvartmiil langs med Kanten af den. Vi

vedbleve vor Fart den største Deel af Natten uden megen Hindring, men næste Morgen, den 19., blev vor Fremgang hæmmet, da vi vare løbne ind i en dyb Drivis, og vi bleve nødte til at gaae tilbage i sydosstlig Retning. Den 20de. Førend vi aldeles kom løs fra denne Masse, hvori vi vare trængte temmelig langt ind, forløkkede dertil af nogle Striber aabent Vand, bleve vi nødte til at gaae 70 Qvartmiil sydværts, hvilket bragte os til $69^{\circ} 50'$ nordlig Brede og $136^{\circ} 50'$ vestlig Længde. Det er sjældent man kan faae Observationer, — dette var først den sjette, siden den 5te i Maaneden; Taagen havde været mere vedvarende, end jeg erindrer nogensinde at have seet den.

Den 21de August. Det er atter lykkedes os at komme ind i aabent Vand. Kl. 1 OM. naaede vi Pelly Øerne ved Mundingen af Mackenzie; Kysten er imidlertid saa fuld af Grunde, at det, uagtet mit inderligste Ønske, var umuligt at naae Fastlandet, men i en Afstand af 40 Qvartmiil fra det var jeg nødte til at vende paa $3\frac{3}{4}$ Favne. Vi seilede ligeover Flod-Strømmen, som viste sig meget tydelig, omtrent 10 Qvartmiil længere mod Nord. Vandet har samme Farve som Themsjen ved Woolwich, kun lidt brakt, og dets Temperatur er 39° Fahr., — Vædet var 4 Timer isorveien 28° . Efter hvad jeg har seet af Ismassen er jeg overbevist om, at ethvert Forsøg paa at naae Banks Land giennem den, absolut vilde slaae feil, og følgerig forarsage et Tab af kostbar Tid; men ved at gaae imellem dets Kant og Kysten, haaber jeg at gjøre god Fremgang. Det er derfor min Hensigt at følge den sidste Methode, hvorved jeg altsaa afviger fra mit oprindelige Forsæt at bane mig Vej giennem Isen, som jeg omtalte i mit Brev til Deres Herligheder, dateret den 19de Juli.

22de August. Meget tyk Taage hele Natten igiennem, men da der var meget aabent Vand langs den østlige Kyst fra Mackenzie mod Cap Bathurst, saa havde vi ingen Bamskelighed ved at arbeide os igiennem den; vi loddede fra 4 til 8 Favne, hvilket sidste var paa den Afstand fra Kysten, Isen tillod os at komme til. Ved Middagstid saae vi, da det var blevet lidt klarere, en Mængde

Der, som ved en ubestemt Observation ($69^{\circ} 34'$ Brede, $135^{\circ} 9'$ vestlig Længde) bleve antagne for at være Pelly-Derne.

23de August. En smuk klar Dag. Temperaturen steg til 40° Fabr. ved Middagstid. Vi saae fra Mastetoppen, at vi vare komne til den nordlige Iderkant af Richard-Derne, og efter en god Observation anslogte vi vor Stilling til $69^{\circ} 54'$ nordlig Br., $133^{\circ} 48'$ vestlig Længde. Vandet langs med Kysten er fuldkommen frit for Is, hvilket ogsaa svarer til Sir John Richardsons Beretning, „at de Indfødte ikke i to Maaneder see nogen Is“; men disse forlade heller aldrig Landjorden i nogen Afstand, og hvis de blot udstrakte deres Udflugter ti Qvartmiil videre mod Nord end vor Stilling, vilde de finde en fast og uigiennemtrængelig Ismasse. Dette giver imidlertid et vidt Rum for Navigationen; thi Lodskuddene ere saa regelmæssige, at vi i det meest taagede Veir aldeles sikre kunde staae ind mod Kysten paa $3\frac{1}{2}$ Favne. Vi saae en Hvalfisk idag: det var først den tredie, siden vi havde seilet om Point Barrow, skiondt vi talte 7, dengang vi vare der.

23de August. — Vi iagttogte Hytter og Indfødte paa Point Warren.

Jeg iler med at slutte denne Beretning til Deres Herligheder, i det Haab, at den vil naae Dem iaar igiennem Fort Godthaab, da jeg troer, at Beboerne der staae i Forbindelse med Mackenzie. Jeg har skrevet til Compagniets Agent paa den omtalte Post, og paalagt ham at sende det videre.

Til Slutning er det mig en Fornøielse at melde, at Mandskabet er fuldkommen vel. Vårstiden lader til at være meget gunstig, da Temperaturen er mild, og saavidt vi kunne see, Vandet aldeles frit for Is langs Kysten. Det var min Hensigt at anløbe Cap Bathurst for om muligt at affende denne Depeche, men da dette nu er unødvendigt, skal jeg anvende Væsten af denne Vårstid til at gaae mod Nord ifølge Deres Herligheders Instructioner.

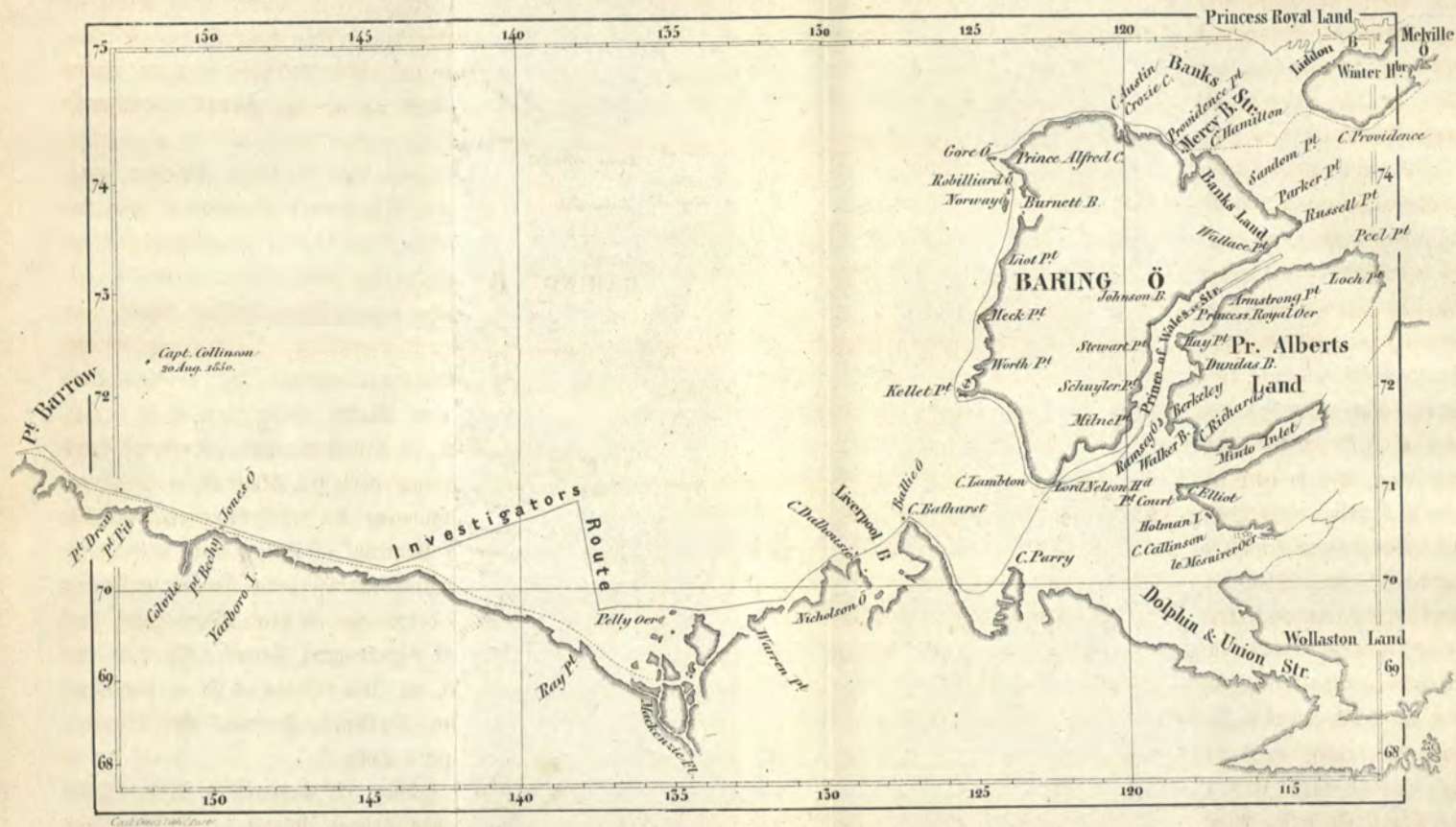
Som Mc'Clure den 24de August 1850 forjogte at gaae iland ved Cap Warren, saae de to Indfødte, der med truende Gebærder slog ad dem. Kun med megen Møie fik man dem beroliget, og de fortalte da, at hele deres Stamme, med Undtagelse af Overhovedet og hans syge Søn, vare flygtede, da Eskibet kom tilsyne om Morgen — efter hvad de sagde — af Frygt for at man var kommen for at hævne en hvid Mands Død, hvem de havde dræbt for en Tid siden („Maret isforveien eller da Mc'Clure var et Barn"). Videre fortalte de (ved Hjælp af Tolken ombord i Investigator), at nogle hvide Menneſker vare ankomne i en Baad og at de havde bygget sig et Huus og vare forblevne boende der. Omſider havde de Indfødte dræbt En af dem, hvorpaa de Andre vare flygtede, de vidſte ikke hvorhen. Stedet, hvor de havde begravet den myrdede Mand, blev viiſt dem, men", beretter Capt. Mc'Clure, „en tyk Laage i Forbindelse med en raſt Kuling forhindrede mig i at underſøge denne Grav, og jeg blev nødt til viedliſkelig at gaae ombord igjen. *) Kl. 2 Morgen efter, den 25de, gik vi atter iland for at ſkaffe os næiere Oplyſninger, men det blev forgieves: Vi forefandt rigtignok to Hytter, men Træværket var i aldeles forraadnet Tilſtand og ældgammelt og uden noget Slags oplyſende Mærke. Hele Egnen deromkring er lav og ſumpig, bedækket med Græs, Mos og Blomſter, og fuld af Edderfugles og andre vilde Fugles Nedar; vi bemærkede ogſaa Spor af Næve og Riendſtyr; jeg havde ikke tænkt mig et ſaadant Landskab oppe ved Polarhavets Kyſter. Efter det Riendſkab Tolken har til Eſtимоernes Sæder og Skille, er han af den Formening, at Historien om den hvide

*) Denne Rapport minder om en Beretning d. d. 1ſte Marts 1848, til det engelliſke Admiralitet fra Hudſons-Compagniets forſte Factor, Macpherson: „Det berettes fra Peels Revir, at Eſtимоerne have ſeet to ſtore Baade Viſt for Mackenzie Revir fulde af hvide Menneſker, og de, Eſtимоerne, viſte Peels-Revir-Indianerne Knive, Pile, ic., ſom de havde ſaaet af diſſe hvide Menneſker." Eſt. fremdeles d. Edſtr. 2. Bd. Pag. 48.

Mand er en Tradition, at maaskee nogle af de tidligere Opdagere have haft en Skærmypsel med den nærværende Høvdinges Forfædre, og at en af dem er bleven dræbt. Den nærværende Generation har arvet denne Hæder og identificerer sig saaledes med deres Forfædre, idet de tale om Begivenheden i første Person som om de selv vare de handlende, hvorpaa ogsaa deres ubestemte Angivelse af Tiden hentyder. Vi hørte ogsaa, at afvigte Nar to Baade vare komne besterfra, vare gaaede iland ved Point Warren og gaaede bort igien. Maaskee det har været Lieutenant Pullen, som havde taget feil af Mackenzie. Dette Nar havde de ikke seet nogen Hvide."

McClure fortsatte nu sin Cours langs Kysten paa grundt Banded med reen Bund. Træffer en venlig, fløgtig, smuk og reenlig Eskimoflamme ved Cap Bathurst og giver dem Depecher til Admiralitet at besørge. Den 6. Sept. naaedes Cap Parry; aabent Vand nordøster. Fra dette Punct observeredes høit Land fra N. t. D. til S. N. D., hvilket den 7de blev taget i Besiddelse og kaldet Baring Island. Lord Nelsons Næs 1000 Fod høit og steilt. Nedlægger Beretning under $71^{\circ} 8' N.$ og $122^{\circ} 48' B.$ Lgd. To Dage efter denne Opdagelse blev Land observeret i N. N. D. der blev kaldet Prinds Alberts Land og hvilket hænger sammen med Bollafton- og Victoria-Landene og strækker sig i N. til $73^{\circ} 21'$ og B. til $102^{\circ} 48'$. Her befandt Capt. McClure sig meget nær ved Dr. Naes Opdagelser i 1851. *) Investigator gik nu med Lodskud fra 9 til 76 Favne op igiennem et Løb, der blev kaldt Prindsen af Wales' Strait, og adskiller Baring Island fra Prinds Alberts Land. Dette Stræde løb mod N. D. og man haabede og ventede der igiennem at naae aabent Vand S. for Melville Island. Midt i Løbet traf de en Mængde Der under $72^{\circ} 46' N.$ $117^{\circ} 44' 10'' B.$, der bleve kaldte Kronprindsessens Der; paa en af dem blev nedlagt 3 Maaneders Proviant for 66 Mand og henlagt en Baad og Ammunition. Indtil den 11te Septbr. gjorde de stadig Fremstrid

*) Efr. d. Tidsskr. 8de Bd. Pag. 207.



op giennem Strædet, men nu blev Skibet omspændt af Is og drev indtil den 8de Octbr., flere Gange i den største Fare. Skibet frøs nu fast ikke langt fra Strædets nordre Udløb under $72^{\circ} 40'$ Nord Br. og $117^{\circ} 30'$ V. Lgd. (see medfølgende Kaart), og forblev her indfrosset i Vinteren 1859. Expeditioner bleve sendte ud paa Opdagelse, og man blev snart (den 26de Octbr.) forvisset om, at Canalen udmundede i Barrow Stræde under $73^{\circ} 30'$ N., $114^{\circ} 14'$ V. Lgd. og at der gaves en Nord-vest-Passage!

Paa en Expedition (Capitainen, Lieut. Creswell, Dr. Armstrong, Skibschirurgen og Tollen, Hr. Miertsching), plantedes et Flag paa Prinds Alberts Land, der toges i Besiddelse i Dronningens Navn. I det Indre af Landet traf de paa dybe Kløfter og store Søer. Men da de vendte tilbage og atter naaede Strandbredden, havde Isen stilt sig fra Landjorden omtrent 150 Alen. I det Haab at træffe et Gisstykke, hvorpaa de kunde naae ombord, gik de flere Døgn Mil langs med Kysten, men Mørket tvang dem til at standse. For at vække Skibsbefættningens Opmærksomhed, affyrede de deres Geværer; men de vare for langt borte fra Skibet til at kunne høres. Endelig bleve dog Glimtene fra deres Geværer bemærkede og Skibets smaa Kanoer af Kautschul (Halketts) bleve satte ud for at hente dem. Disse beundringsværdige smaa Kanoer udpustedes ombord og transporteredes derpaa paa en eneste Mands Ryg over Isen, som vilde have knust ethvert andet Fartoi. Paa dem kom de lykkelig tilbage til Skibet, og bleve reddede ud af en stor Nød, thi de havde hverken Telte, Dækkener, Proviant eller Brændsel med sig, og det var 8 Graders Kulde."

Denne første Udflugt nedslod ikke Capitainens Mod. Hvad det saa skulde koste, vilde han opdage Udløbet af Strædet, som maatte føre ind i Barrow-Strædet. Den 21de Octbr. tager han syv Mand med sig og begiver sig paa Veien i en Skæde. Denne bliver knust af Isen og to Mand vende tilbage til Skibet for at hente en ny. Imidlertid opslaaer Capitainen og hans ledsagere deres Telte paa Isen og forblive der til den næste Dag, da der

bliver bragt dem en ny Slæde. De fortsætte nu deres Rejse, uden at noget Uheld tilstøder. Endelig efter 4 Dages Forløb, d. 26de October opslaae de deres Telt ved Kysten af Barrow = Strædet. De have altsaa fundet Nord-Passagen!

Den næste Dags Morgen stige Capitainen og en af hans Folk op paa en 600 Fod hei Bakke; de befinde sig paa det yderste Punct af det Land, som nylig har faaet Navnet Prinds Alberts Land. De have en Synskreds for sig paa fyrretyve til halvhundrede Qvartmile, men opdage intet Andet, end en uhyre Isflade. Folkene oprejste en Mast ved Indgangen til Strædet og nedlagde der i en Kobbercylinder en Beretning om deres Opdagelse og Ophold.

Natten den 27de tiltraadte de Tilbagereisen til Skibet, som de først naaede den 31te, efterat have bestaaet tusinde Farer. De forvildede sig i Saagen under 10 til 15 Graders Kulde. McClure fortæller:

„Jeg vil ikke fortælle Dig om hele min Rejse,“ skriver han til sin Søster, „men kun sige Dig, at det er lykkedes os at opdage den saalænge søgte Nordvest-Passage, der i fire hundrede Aar har trodsset det søfarende Europas Anstrengelser, og at vi saaledes have feiet et nyt Laurbærblad til Gammel-Englands Krands og udført en mindeværdig Daad, som vil hædre vor dyrebare Dronnings Regiering. Først seilede vi langs med Kysten af en stor Ø, hvis nordligste Deel er Banks-Land, og som ved et Stræde er skilt fra det amerikanske Fastland (thi jeg troer ikke, at det er en Ø). Dette Land opkaldte jeg efter Prinds Albert. Det var den 26de October at vi opdagede, at dette Stræde staaer i Forbindelse med Barrow-Strædet. Jeg havde en Officier og 6 Mand med mig. Det var en bidende Kulde, og Isen, paa hvilken vi maatte sove, var ikke tilstrækkelig bedækket med Sne til at holde os tørre. Vor Udflugt varede heldigviis ikke længe: i 10 Dage tilbagelagde vi 180 Qvartmile paa Isen. Tilslidst var det nær gaaet mig ulykkeligt. Den sidste Dag forlod jeg mine ledsagere, for at komme

noget før de Andre til Skibet og faae Forfriskninger tillavede til dem. Jeg havde omtrent 15 Qvartmiil tilbage. Kort efter at jeg havde forladt mine Kammerater, blev jeg overfaldet af en tyk Taaqe; saalænge det imidlertid var Dag og jeg kunde see mit Kompas, kunde jeg hjælpe mig; men Kl. 5 faldt Mørket paa og jeg foer vild mellem Iisstykker, der vare saa haarde som Brostene, og over hvilke jeg med hvert Skridt snublede med Fare for at brække Arme og Been. Jeg maatte tilfaldt standse, da jeg var meget udmattet; thi jeg havde kun nydt en tarvelig Frokost Kl. 7 om Morgenen. Jeg indrettede mig et hyggeligt Leie i Sneen i Ly af en stor Iisblok og faldt snart i Søvn. Omtrent Kl. 12 blev jeg vækket af et glimrende Meteor, som foer hen over Himlen. Jeg stod op og saae en stjerneklar Himmel og et straalende Nordlys over mit Hoved. Nu kunde jeg fortsætte min Vandring til Skibet. Da jeg havde opbrugt min Ammunition, kunde jeg ikke hende Besætningens Opmærksomhed paa mig, saa at jeg maatte vanke om til det blev Dag. Da opdagede jeg, at jeg var gaaet 4 Qvartmiil forbi Skibet. Jeg maatte altsaa vende om og traf paa flere Spor af Bjørne. Kl. 8 indtraf jeg velbeholden til Skibet, skiondt det var 15 Graders Kulde og jeg havde tilbragt 25 Timer uden at nyde Noget.

„Derfor og for mange andre Beviser paa den guddommelige Naade, som vi modtog under denne farlige Reise, maae vi af et oprigtigt Hjerte takke det naadige Forsyn, hvis beskyttende Haand ene har ledet vore Skridt paa et Hav, hvis Iis al menneskelig Kløgt forgiæves vilde have prøvet paa at fløve. Naar man betragter disse Naturens mægtige Værker, kan man ikke andet end tænke, at den samme Arm, som frelst den første Ark, der blev bygget af Jordens Træ, ogsaa har frelst vor Ark, der er bygget af engelsk Egetømmer, og at dens Beboere ville komme tilbage til deres Fædreland. Ofte siger jeg som Menochs Hustru: „Derfor Gud havde villet, at vi skulde dø, vilde han ikke have givet os saa mange og saa store Beviser paa sin Naade.“

Om Foraaret 1851 undersøgtes Banks Land og Wollaston Land. „Paa saadanne Reiser“, siger Lieut. Crejswell, „har man ene sig selv at stole paa. Landet yder Intet, hverken Brænde eller Steenful, eller Nogetsomhelst; hvad man skal bruge, maa man medtage. Bore Reiser gik i Almindelighed for sig paa følgende Maade: Vi havde en Slæde, som blev trukken af otte til ti Mand og hvori vi havde vort Forraad, hele vor Bagage, Teltene, Kioffenredskaberne o. s. v. Man kan i Regelen medføre Provisioner til fyrgetyve Dage; det bliver omtrent 200 Pund til hver Mand; Marschen fortsættes i ti til tolv Timer og helst om Natten, da Sneen blænder om Dagen; naar Marschen er endt, tænde vi vor Spiritus, sætte en Kiedel med Snee over, for at faae Sneen optøet, og naar Maaltidet er forbi, som sædvanligviis bestaaer af et Stykke Vildt og et Glas Vand, røge vi en Pibe og søge derpaa Leiet under et Telt. Paa Sneen udbrede vi først et Stykke Kautschuk og ovenpaa dette en Bøffelhud. Hver Mand er forsynet med et Tæppe, der er syet sammen til en Sæk, hvori han springer ned. Man lægger sig tæt op til hinanden med Hovedet ved Sidemandens Fødder, ganske som man lægger Sild ned i en Fjerding. Jo tættere man ligger op til hinanden, desto bedre holder man Varmen. Over det Hele udbredes endelig Huder.“

Lieutenant Crejswells Expedition varede en Maaned og gik for sig i den Egn, som man havde kaldt Barings-Island. Han kom lige til Melville-Bugten og overbevisste sig om, at Barings-Island kun er en Fortsættelse af Banks-Land. Han maatte vende tilbage, fordi to af hans Mænd vare nærved at omkomme af Kulde. De havde underveis dræbt en Bjørn, og da de skar den op, fandt de i Vommen paa den Rosiner, Tobak, Svineliød og et Stykke Plaster. Først troede de, at et af de andre Skibe af Expeditionen var i Nærheden; de anstillede derfor Eftersøgelse, men fandt da efter et Par Dages Forløb, ikke langt fra Skibet, en Kasse med Kød af samme Slags som det de havde fundet i Bjørnen. Lieutenanten kom tilbage til Skibet den 24de Mai, Dronningens Fødselsdag,

som Englænderne, hvor de saa ere i Verden, aldrig undlade at hvi-
ligholde. Fortabte i denne uendelige Ørken udfoldede den engelske
Krones tro Undersaatter Nationalsfarverne, og Artilleriets Salver
vækkede uden Tvivl for første Gang Polarlandenes Echoer.

Paa en senere Expedition undersøgte han de 3 Sider af Ba-
ring-Island. Opreiste en Steenbunke ved Cap Lambton og ned-
lagde deri en Beretning.

Hr. Wynnias kom tilbage med alle Mand i god Behold, ef-
terat have tilbragt halvtredsindstyve Dage under Telt. Han havde
foretaget sin Expedition i det efter Prinds Albert opkaldte Land,
som er en Fortsættelse af Wollaston-Land. Han var den, som kom
Barrow-Strædet nærmest. Den 24de Mai 1851 havde han naaet
det yderste Punct af sin Expedition, $72^{\circ} 6' N.$, $107^{\circ} 42' W.$
Lgd., og ved et besynderligt Træf havde en anden Officier, Lieu-
tenant Osborne, som hørte til den fra den modsatte Kant, fra
Davis-Strædet, udsendte Expedition, og ogsaa foretog en Opda-
gelsesreise i Wollaston-Land, den foregaaende Dag, den 23de Mai,
befundet sig kun 20 Qvartmile fra Investigators Erfolk.

Lieutenant Hanwells Expedition gjaldt ogsaa Wollaston-Land,
da Chefen ønskede at faae Visshed, om dette Land udgjorde, som
han formodede, en Deel af Fastlandet, eller om det var en Ø.
Han var to og fyrgetyve Dage borte, og kom tilbage med den
Efterretning, at han havde truffet en Eskimostamme, for hvilken han
dog ikke havde kunnet giøre sig forstaaelig. Capitainen drog da
selv ud med sin uskateerlige Følk, Hr. Miertsching, en måbrist
Broder fra Labrador Missionen, for at indhente Oplysninger. De
traf Eskimoerne, som uden Vanskelighed besvarede alle deres Spørgs-
maal. Capitainen havde medbragt et stort Blad Papir, paa hvil-
ket han havde aftegnet Skibet og fra dette trukket en Linie til en
Afsbildning af Teltene. De Vilde forstode Tegningen og fortsatte
Linien, idet de tillige angav flere Punkter paa Kysten. De talte
om et stort Land „*Nunavassarsuk*“ ligeoverfor Wollaston, som, siger
Capitainen, aabenbart var Amerika. Men disse Eskimoer kiendte

det kun af andre sydosfilige Stammers Beretninger, med hvem de drive Handel; de havde aldrig selv besøgt det. De ere ikke i Besiddelse af noget europæisk Fabricat; Brugen af Jern er dem fuldkommen fremmed; de betjene sig kun af Kobber, som de tiltuske sig. De udmærke sig ved deres Fromhed og simple Sæder: naar man gav dem Foræringer, robede de ingen Begjærlighed og spurgte endog hvad de skulde give i Bytte. Deres Sprog er det samme, som tales paa Labrador Kysten. Capitainen berører Dette i det tidligere omtalte Brev til hans Søster. Han beklager, at Hudsonsbay-Compagniet ikke gjør Noget for disse interessante Stammer.

„Det er en Glæde“, siger han, „at Compagniet ikke kender disse Stammer: Det har kun faaet sine Privilegier paa den Betingelse, at det skal ombvende Hædningerne. Men, som det synes, er Det fornøiet, naar det blot gaaer godt med Peltshandelen. Grønlands eller Labradors forstandige Missionairer vilde hurtig ombvende disse Naturmennesker til Evangeliet, for hvilket de visse ere forberedte. Jeg haaber at vor Expedition skal have til Følge, at Compagniet bliver nødt til at foretage Skridt til disse stakkels Menneskers Ombvendelse“. Capitain McClure medbragte den Overbeviisning fra sin Expedition, at Prinds Alberts Land hører med til det amerikanske Fastland, og at de talrige dybe Bige, som findes her, forlede til at tro paa Tilværelsen af Canaler og Stræder, som ikke ere til. Hvad der ogsaa bestyrkede ham i denne Mening var, at Eskimoerne paa denne Kyst talte det samme Sprog, som Eskimoerne ved Hudson-Strædet, medens de ved Cap Bathurst, som han først var truffen paa, talte et meget fordærvet Sprog. — Intetsteds fandtes Spor af Franklins Expedition.

Med disse interessante Udflugter hengik Foraaret. Narstiden rykkede frem og Isen begyndte at blive mindre fælle. Paa sin sidste Expedition havde Lieutenant Gresswell foresundet Abninger paa 15 til 20 Fod, som vilde have afflaaret ham Tilbageveien, dersom han ikke havde haft nogle af hine beundringsværdige smaa Kautchuk-Baade paa 25 Punds Vægt med sig. Som Skovduen, der vender tilbage til sin Rede, vendte de adspalttede Rejsende

tilbage til deres frelsende Arf. Ghalupperne samledes og bragtes ombord, ligesaa Provisionerne, som vare bragte iland; Skibet istandsattes, hvor det havde taget Skade, og saaledes forberedte til at gaae Lykken eller Ulykken imøde, oppebiede disse bebjertede Søfolk Jisbruddet, uden at kunne vide, hvorefter dette vilde føre dem, eller om det vilde volde deres Undergang. De vare ligesaa modige, ligesaa trostige og ligesaa karske som den Dag, da de forlode Moderlandet. Deres Chef slutter denne Deel af sin Dagbog saaledes: „Med en vis Ængstelighed vente vi nu paa, at disse skrækkelige Jismasser, som omslutte os, skulle brydes. Følgerne af Jisbruddet kunne vi kun see imøde med dyb Betymring“.

Denne Betymring var vistnok begrundet. De Farer, som de hidtil havde bestaaet, vare Intet i Sammenligning med dem, som ventede dem. I Begyndelsen af Juli 1851 begynder Isen at røre sig, og en smuk Dag aabner den sig pludselig og i Stilhed, saa at Skibet faaer et snevert Num til at bevæge sig i. Men da det ikke kan overskride Murene, som omringe det, bliver det atter gjort fast til Jisblokken, som i ti Maanedes var dets Fjæls, og hvis Skæbne det endnu følger. De svømme nu sammen i flere Dage; derpaa løsnes Isen, Skibet forlader sin Seng, og som den befriede Fugl udfolder sine Vinger, udfolder det sine saalænge fængslede Seil. En svag Vind driver det mod Nordost, og Capitainen haaber endelig at komme ind i Barrow-Strædet og at naae sit Maal. Desfortærrer lægger Vinden sig. Skibet bliver paany fastgjort til en Jisblok; men svømmende, som i Slagorden opstillede Jismasser rykke det imøde. Med uimodstaaelig Magt kaste de sig ind paa Jisstykket, hvortil Skibet er fastgjort, og knuse det i Stykker paa syv til otte Alens Størrelse. Man hører som Lyden af en fjern Torden, og Skibet skælver som under Udbrudet af en Vulkan. Beshyttet af sit Jispantser udholder det, som ved et Under, Stødet. Langsomt og mæsommeligt føres det frem, snart med Seil, snart med Haandkraft. Midt i August under $75^{\circ} 35' N.$ Br. og $115^{\circ} W$ Lgd. var det kun 25 Qvartmiil fra Strædets Udløb; det var næsten ved Maalet; da tvinger Strømmen, som river

Isen med sig, det til at vende om. For at komme ud af den Jismasse, hvori det var som begravet, beslutter Capitainen at sprænge den. I Centrum af denne Jismasse, som er af 11 Fods Tykkelse og 600 Alen i Omkreds, lægger han 36 Pund Krud. Isen splittes ad i Stykker til alle Sider. Det befriede Skib naaer Kysten, langs med hvilken Vandet er aabent, og Besætningen trækker det i nogen Tid op imod Strømmen. Men disse Anstrengelser ere til ingen Nytte. En Morgen, da Taagen har spredt sig, viner man oppe fra Masterne kun en uhyre, uopreisligeelig Muur; Veien er ganske spærret.

Capt. McClure fatter nu den raske Beslutning at gaae sydendom Varing-Island og saa nordøster langs Vestkysten af samme, og han fuldførte det efter mangen Standsning og efter at have overvundet mangfoldige Hindringer. I Begyndelsen træffer han ikke paa Hindringer; Strædet, hvor han havde ligget i 11 Maaneder, er nu fuldkommen frit, og det er mildt i Veiret. Varing-Land synes at være den frugtbareste og meest beboelige Egn i disse nordlige Regioner. Det har Overflodighed af Vildt, saasom Vildænder, Vildgæs, Hensdyr, Muskus-Dyr. Men snart forandres Scenen, Skibet kommer ind i Polarhavet, hvor det møder svømmende Bjerge, som hvert Dieblik true med at knuse det som et Stykke Glas. — Naar man læser om disse skrækelige Sammenstød, kan man vanskelig bevare noget Haab om, at Franklin og hans Kamerater endnu skulde være ilive. Have de fordybet sig i Polarhavet, maae de være gaaede under. — Capt. McClure søger at seile langs med Kysten, skiondt han derved udsætter sig for at blive indeslæmt mellem Landet og Isen og knust som en Nøddestal. For ikke at rive ud paa Dybet, kaster han en Dag Anker i en Jismasse, som hænger fast med Landjorden og bliver liggende saaledes i 10 Dage. Men nu hænder det, at en uhyre Jisblok, som Strømmen driver frem, hæver Sengen, i hvilken Skibet hviler, 15 Alen lodret i Veiret. Det er som en Hest, der steiler og kaster sig tilbage over sin Rytter. Efter en Minuts ængstelig Forventning deler Isen sig

og Skibet rives bort med Jisstykkerne, idet det faaer det ene Stød efter det andet paa Bagstavnen og Noret. Langt borte opdager Capitainen en ubevægelig Jismasse, som Skibet nærmer sig; han indseer at det maa knuses, dersom det bliver klemmt ind mellem denne Jismasse og Jisstykkerne, som drive det frem. Han sender derfor en Kanoneer ud, som skal prøve paa at sprænge Jismassen. Explosionen synes ikke at frembringe nogen Virkning. „I dette Dieblif“, skriver Capitainen, „vare vi kun nogle Fod fra den; vi vare alle oppe paa Dækket, for at overvære den for vor Skiebne afgjørende Krisis. Et voldsomt Stød, som rystede Masterne og saaledes greb Skibet, at det ligesom sukkede i Plankerne, viste tydelig, at Kampen ikke vilde staae længe paa.“ Dog ogsaa denne Gang bleve de reddede. Krudet havde virket i Jismassens Indre, og da denne tillige modtog Skibets Stød, deelte den sig i tre Stykker. Stolt seilede Skibet frem mellem Ruinerne, som det havde frembragt. Det havde ingen Skade taget, undtagen at nogle Kobberplader vare blevne afrevne og sammenrullede som Papir.

Efter denne haarde Dyst besluttede Capitainen at overvintre paa Stedet, hvor han befandt sig. Man var i September Maaned og Varmemaaleren var falden ned til 16 Grader F. Besætningen begynder atter sine Jagtpartier og opdager paa Vestkysten Fosfiliier, som Capitainen antager for antediluvianske. I Brevet til sin Søster skriver han:

„Omtrent 500 Fod over Havsladen fandt vi en Række Bakker, der bestode af Dyrer af Træer i alle mulige Tilstande, lige fra Forsteningen til den brændbare Spaan; vi fandt ogsaa en toskallet Musling af en Østers Størrelse og fuldkommen forstenet. Jeg finder heri et nyt Beviis for, at Vandsladen eengang har været udbredt over hele Jorden; thi disse Træer og Skaller tilhøre ikke disse Egne, hvor det største Træ, man nu finder, er Dvergpilen, der har en Stamme saa tyk som et Vidsteskaf og tjener til Føde for Rensdyret.“ *)

*) I Wrangels „Siberia“ forekommer følgende:

Paa Sydøstkysten af Ny-Sibirien findes de mærkværdige Træban-

Capitain McClure nødes imidlertid til at afbryde sine geologiske Undersøgelser. Det bliver mildere i Veiret, og der falder Regn; Isen løsner sig fra Strandbredden og river Skibet med sig ud paa Dybet, det vil sige ud i det skrækkelige Polarhav, „hvorfra man ikke vender tilbage“. For at komme ud af sit svømmende Fængsel, tager Capitainen atter sin Tilflugt til Krud; men hverken 25 Pund eller 65 Pd. giver nogen Virkning. Han nedsænker da i en Dybde af 5 Favne, midt i Ismassen og i en Afstand af 45 Alen fra Skibet, en Fougstage med 255 Pd. Krud. Isen knuses i tusinde Stykker, skøndt Explosionen neppe mærkes ombord. Fri-gjort fortsætter Skibet sin morsommelige Fart, idet det bestandig holder sig langs med Kysten, og naaer endelig, efter mange overvundne Farer, henimod Slutningen af September, et Farvand, hvor Isbjergene ere mindre farlige. Det er nemlig nu ude af Polarhavet og inde i Strædet, som fører til Barrow-Strædet. Det har næsten omseilet Barings-Den, men endnu skal det dog ikke lykkes det at fuldføre Reisen; Isen lægger atter en uovervindelig Hindring i Veien for det. Oppe fra Masterne høies kun en uhyre, ubevægelig Ørken; man maa standse.

Capitainen som paa dette Punkt af Kysten havde bemærket en lille Bugt, der syntes at tilbyde et sikkert Tilflugtssted, lægger Skibet ind der. „Den 24de December 1851 laae vi indefrosne

ter. De ere 30 Favne høje og bestaae af horizontale Lag af Sandsteen vexelviis med Lag af bitumineuse Bjelker eller Træstammer. Naar man bestiger disse Banke, træffer man overalt paa forstenede Trækul, bedækket med Aske, men Asken er ogsaa en Forstening, og er saa haard, at den knap kan skræbes i med Kniven. Oppe paa Bankerne træffer man lange Rader af Bjelker, der ligne hine, men staae perpendiculært i Sandstenen. Ender, som stikke 7—10 Tommer frem, ere for Størstedelen afbrudne, og det Hele seer ud som Levingerne af et Bølværk. De horizontale Lag ere ofte dannede af 50 flige Stammer af omtrent 10 Tommers Diameter. Bedet er ikke synderlig haardt, men sprødt, er sort og har nogen Glans. Det brænder ikke med Flamme, men gløder og giver en Parpirklugt fra sig.

i den lille Havn, som vi gave Navnet „den guddommelige Barmhertigheds Havn“ (Bay of Mercy), i taknemmelig Erindring om alle de Farer, som vi lykkelig havde bestaaet under vor Fart i det stræffelige Polarhav.“

Omtrent 6 Uger efter, i April 1853, laa Skibet endnu paa det samme Sted.

Fra Strandbredden, ved hvilken Capt. McClure laa, kunde han langt borte, i en Afstand af omtrent 60 Qv.-Mile, stielne Melville-Den, som Parry havde opdaget tredive Aar tidligere. Det fortjener her at bemærkes, at Denne, ledet af en lignende Følelse som Capt. McClure, havde kaldt det yderste Punkt, hvortil han naaede, Forsynets Førbjerg (Cap Providence).

I April 1852 gik en Expedition over Isen til Melville-Island og kom den 28de April til samme Sted hvor Parry havde haft sit Telt opslaaet; han foresandt en Steen med Indskrift om Heclas (Parrys) og Griers (Lyddons) Overvintring der 18 $\frac{1}{2}$ o, ligesom ogsaa en Inscription fra Clintock, (sefr. d. Idskr. 7. Bd. Pag. 130), og nedlagde i Winterharbour et Document indeholdende Beretning om deres Opdagelser og deres Stilling. Dette Document blev lykkeligviis opdaget af Capt. Kellets*) Officierer i October 1852; men kun nogle faa Dage før Capt. McClure havde truffet Forberedelser til at forlade sit indefrosne Skib, kunde man sætte sig i Forbindelse med de af Isen indefrosne Landsmænd, og Mødet imellem dem kan kun de fatte, der kunne gjøre sig Forestilling om slikt et Fængsels Nædsler og den lange, mørke, rødsomme Sti, ad hvilken de Indespærrede stod i Begreb med at gjøre et fortvivlet Forsøg paa at flygte bort derfra. McClures ovennævnte Rapport indeholdt følgende Meddelelse: „Det er min Afgt, om muligt at vende tilbage til England iaar (1852), anløbende Melville-Island og Port Leopold, men skulde man ikke høre noget til os, ere vi uden al Tvivl blevne trængte ud i den sammenfkruede Polar-Is, eller vestenfor Melville-Island, og i begge Til-

*) Sefr. d. Idskr. 8de Bd. Pag. 305 og foran.

fælde, at tænke paa at sende Hjælp, vilde kun være at gjøre Ulykken større, eftersom ethvert Skib, der kommer ind i den sammenstruede Polar=Is, ufeilbarlig maa blive knust. Et Depot af Provisioner eller et Skib ved Winterharbour er det Bedste og Sikreste for det overblivende Mandskabs Redning.“*)

McClure havde haabet, at Isen vilde bryde op ved Sommerens Ankomst; men man ventede forgiebes herpaa. Foraaret gik hen, Sommeren fulgte paa, og Isen blev liggende. Sidst i August maatte man begyemme sig til at indrette sig for Vinteren. Sneen begyndte at dække Jorden, og Trækfuglene forsvandt, tilligemed de faa Blomster, der havde oplivet disse øde Egne.

„Denne Aarstid“, siger Capitainen, „kan kaldes en lang Dag uden Sol; thi siden Slutningen af Mai har denne Stjerne neppe været synlig, og dens Virkning paa Isen, som ligger spændt over Barrow=Strædet fra den ene Bred til den anden, neppe været at spore. Jeg troer ikke, at Polarhavet har været opbrudt iaar; thi vi have ikke seet en Draabe Vand i den Retning.“

Da Capt. McClure saae, at han skulde tilbringe endnu en Winter i Isen, forsamlede han Mandskabet i September 1852 og underrettede det om, at han i April Maaned vilde sende Halvdeelen af det tilbage til England over Baffins=Bugten og Floden Mackenzie. Den anden Halvdeel skulde blive hos ham i Haab om at Skibet kunde komme ud af sit Fængsel i Sommeren 1853; i modsat Fald skulde de i 1854 begive sig paa Stæder til Leopolds Havn. Mangel paa Proviant gjorde denne Forholdsregel nødvendig. Allerede i et Aar havde Nationerne været afknappede med en Trediedeel, og man havde Udsigt til endnu at have 18 Maaned der tilbage. Herom skriver Capt. MacClure til sin Søster:

„Sommeren 1852 var kun en mild Winter; Isen brød ikke op. Jeg vil altsaa blive nødt til at sende Halvdelen af Besætningen hjem, deels med Hvalfiskefangere i Baffinsbugten, deels ad

*) Slige Foranstaltninger vare allerede truffne cfr. d. Tidsskr. 7de Bind Pag. 306 og 8de Bd. Pag. 200 og 205.

Mackenzie-Floden; ellers vilde Provianten slippe. Jeg haaber, at denne Forholdsregel, som jeg tager paa eget Ansvar for at frelse Skibet, maaskee ogsaa af lidt Forkængelighed, fordi jeg gierne vilde bringe Skibet tilbage til England, vil blive billigt af Admiralitetet."

Capitainens Beslutning blev vel optagen af Mandskabet, og man begyndte at indrette Skibet for Vinteren. Lugerne lukkedes, og Dækket blev belagt med Sne til en Høide af 18 Tommer. Damprørene gavede tilstrækkelig Luftcirculation og vedligeholdte en god Atmosfære. Den 26de October var Marsdagen efter Opdagelsen af Passagen gennem Prindsen af Wales-Canal. Det blev bestemt, at man skulde høitideligholde den. Capitainen lod uddele en dobbelt Ration og to Glas Grog pr. Mand, og Aftenen tilbragtes fornøieligt med Sang og Dands. — Mensdyrene synes ikke at forlade denne utaknemmelige Jordbund om Vinteren. De faae deres Hovednæring af Dvergpylen.

Saaledes naaede Fangerne den 25de December, 1ste Juledag, der er Englændernes mest folkelige Festsdag.

„Da det var den sidste Juul“, skriver Capitainen, „som vi skulde tilbringe sammen, besluttede Besætningen at høitideligholde den paa en mindeværdig Maade. Bordene bleve smukt oplyste og prydede med Billeder, som forestillede Skibet i dets forskellige farlige Situationer i Polarhabet; men den fornemste Prydelse bestod dog i uhyre Plumbuddinger, der veiede 25 Pund, stegte Harer og Mensdyr og mægtige Suppeterriner. En Fremmed, som havde seet dette, vilde ikke have troet om os, at vi havde tilbragt over to Aar i disse øde Egne, og i den Tid været udelukkende benviste til vore egne Hjælpekilder. En saa fornøiet Forsamling vilde under alle Forhold have glædet enhver Officiers Hjerter; men i denne forladte Stilling føler jeg mig dybt greben ved at betragte dette livfulde og opmuntrende Syn og ved at tænke paa den store Maade, Forsynet saa ofte har bevist os, idet det har reddet os ud af de største Farer, man kan forestille sig.“

Efterat have tilbragt fire Maaneder i denne Grav, løste Fan-

gerne det tykke Sneedækle, de havde udbredt over sig ligesom et Lagen og see atter Dagens Lys.

Chefens Dagbog gjør nu et Spring til Marts Maaned 1853 og begynder saaledes:

„Den 1ste Marts. Den mørkeste og meest triste Tid er overstaaet; det var en tung Tid. Kulden i de to sidste Maaneder har været meget streng; i Januar havde vi over 6 Graders Kulde; en Dag faldt Barmemaaleren ned til under 18 Graders Kulde og blev staaende i 24 Timer ved 16 Grader. Denne Kulde bevirkede stor Fugtighed i Mellemdækket. Paa Sygelisten stod engang 19 Mand, der leed af Skjørbug; nu er Antallet af de Syge sunket ned til 10.“

Som man seer, var det paatrængende nødvendigt at tænke paa at skilles ad. De Mænd, der skulde reise hjem, sattes paa fuld Rançon, for at faae Kræfter til Reisen. Forresten havde Capt. McClure endnu ikke mistet en eneste Mand, hvilket han tildeels tilskriver den fortrinlige Kost, som Besætningen altid fik. Foruden Kiødbeholdningerne (Gamble's preserved) fra England, det meget Bilde de skød, Citronsaften, der viste sig som et fortræffeligt Middel mod Skjørbug, fremhæver Capitainen, som ægte Irælænder, Kartoflerne (Edwards). Man vil erindre, at da han for to Aar tilbage befandt sig i det første Stræde, han havde opdaget, havde han nedlagt endeel Proviant paa en lille Ø. Det var nu hans Plan at hente Kartofler og Chocolate derfra, derjom han skulde blive endnu en Vinter over i Misericordiabugten.

Adskillelsens Dieblif er fastsat til de første Dage i April; Capitainen træffer de sidste Foranstaltninger. Reiserouterne ere følgende: Lieutenant Hanwell skal med endeel af Besætningen giennem Barrow-Strædet gaae til Beechey-Den, ved Indløbet til Wellington-Canalen, hvor der var nedlagt et Forraad Proviant. Der kunne de gaae ombord hos Hvalfiskefangerne, som besørge disse Farvande, og seile hjem giennem Baffinsbugten og Davis-Strædet. — Lieutenant Creswell, den samme, der havde undersøgt hele Kysten af Banks- og Barings-Den, skal gaae over Land til Canalen,

hvor de havde overvintret i 1850. Han skal passere Den, hvor der var nedlagt Proviant og derfra ad den store Flod, det vil sige, ad Mackenzie-Floden, søge at naa Hudsonsbugten. — Capt. McClure, skal blive endnu et Aar paa det trofaste Skib, „der endnu er ligesaa sikkert“, siger han, „som paa den første Dag, da det kom ind i Isen“, og, dersom Sommeren ikke befrier ham og Besætningen, der bliver tilbage hos ham, skulle de paa Slæder og tilfods begive sig til Leopoldshavn i Barrow-Strædet.

Den 6. Apr. 1853 gif McClure og hans Næstcommanderende og spadserede paa Isen udfor Mercy-Harbour, da de med Et saae en menneskelig Skikkelse ile hen imod dem, og de antog, at han blev forfulgt af en Bjørn eller havde seet en saadan. De gif ham imøde. Som han var kommen dem en 300 Fod nær, kunde de nok see, at han ikke hørte til dem. Pim*) begyndte nu at raabe og hæve Hænderne iveiret, og hans Ansigt var af Røgen i Teltene saa sort som en Hat. Capitainen og Lieutenanten standsede nu, da de ikke rigtigt kunde høre hvad Sprog han talte. Endelig naaede Pim hen til dem langt forud for sit Følge, og paa McClures Spørgsmaal om, hvem han var og hvorfra han kom, kunde han neppe svare, „Lieutenant Pim — Herald — Capt. Kellett“. Dette var saa meget des uforklarligere for McClure, idet Kellett netop var den Sidste han havde taget Afsked med i Behrings-Stræde**). Endelig fandt han i ham en virkelig Engländer og kaldte ham en Lysets Engel. Fra Skibet fik man snart Die paa ham. De havde kun een Luge aaben og bleve tilgavnss trykkede under Forsøget paa at komme op og see — hvad der var paaferde. De Syge foer ud af Kvierne og Folkene forglemte deres Modløshed. Alt var forandret ombord paa Investigator. Den 15de April vare 30 Mand og 3 Officierer klare til at forlade Skibet og gaae til Cap Spencer Depotet; 7 Mand skulde gaae ad Mackenziesfloden med Anmodning til det engelske Admiralitet om at sende Skib til Port Leopold i 1854.

*) Cfr. foran Pag. 28. **) Cfr. foran Pag. 28.

Den 15de April afgik Lieutenant Creswell fra Investigator med 24 Mand og fik tre Hurraraab til Afsked fra de Tilbageblivende. Han havde en Slæde med sig, hvori der var en Syg foruden Bagagen. En Dag savnedes En af Mandskabet, det var en stakkels Matros, hvem Kulden næsten havde berøvet Forstanden. De maatte altsaa vende om og sandt ham siddende til midt paa Livet i en Sneedrive. De maatte halvt bære ham for at faae ham afsted; hvert Dieblis vilde han kaste sig paa Sneen; tilsidst maatte de lægge ham op i Slæden. Den 30te April kom Lieutenant Pim og en Mariner fra „Resolute“ dem imøde med en Slæde og Hunde.

Et Par Dage efter drog Lieutenant Creswell atter ud med tolv Mand; han havde Capt. McClures Depecher med sig. Den 2den Juni indtraf de ombord paa North Star ved Beechey-Den. De havde tilbagelagt 300 Dv.-Mile paa Isen og næsten 500 Dv.-Mil fra Misericordia-Bugten. En Maaned efter tog „Phoenix“, som var kommen fra England, Lieutenant Creswells ombord. Dagen før var dette Skib bleven overfaldet af en Storm, som drev Isen frem med en forfærdelig Kraft og Transportskibet „Breadalbane“ forgik*).

Den 23de August forlod „Phoenix“ Beechey-Den og den 4. October havde Lieutenant Creswell naaet Thursø nordligt oppe i Skotland, hvorfra han i 73 Timer kom til London. Han er saaledes den Første, der har tilbagelagt Veien Nord om America fra det ene Verdenshav til det andet.

Lady Franklins Skueskib Isabel**) paa 170 Tons og 30 Hestes Kraft, var bestemt til en Reise til Behringsstræde ult. Marts 1853; Rattlesnake (Comm. Trollope), ligeledes.

*) Cfr. foran Pag. 24.

**) Cfr. d. Bdstr. 8de Bb. Pag. 206.

Hudsonsbay-Compagniet havde, efter Doctor Raes Beretning af 26de Novbr. 1852, besluttet, i April 1853 at udsende en Baad-expedition under hans Commando til det arctiske Hav for at fuldende Optagelsen af Nordamerikas Nordkyststrækning, hvorefter til den Tid kun 3—400 Qvartmål vare uundersøgte.

Efter New York Herald (Maj 1853) forberededes en Expedition fra Nordamerika under Doctor Kane. Mr. Grinnel*) havde stillet Briggen Advance til hans Disposition. Det var Doctors Hensigt at trænge ind i Polarhavet gennem Baffinsbugten. Herfra vilde han udsende 12 Mand paa Opdagelse, der skulde drage mod ret Nord, hverken vige til Høire eller Venstre og ikke standse før de have naaet Oceanet. Advance skulde provianteres for 3 Aar, men det var dog paalagt Doctoren at komme tilbage om 1½ Aar. Besætningen bestod af 30 Mand hvoriblandt nogle Eskimoer. Hele Besætningen er Teatotalister.

Rapport den 16de Juli fra St. John (Terre Neuve), hvorfra Expeditionen agtede sig til Disco forsynet med Skæder og Hunde.

Med Hensyn til Farten gennem Nordvestpassagen, bemærker Capt. McClure: „Det er ikke rimeligt at et Skib kan gaae vester-efter, naar det er kommen ud i Polarhavet, eftersom Vandet langs Kysten er meget lavt, Vinden imod og Isen uigennemtrængelig“, men han formener det gjørligt gennem Prindsen af Wales Strædet, langs Kysten af Amerika. Drivtemmer forekommer i stor Mængde paa Østkysten af Prindsen af Wales Stræde og paa Kysterne af Amerika, jaavelsom en Mængde Vildt. Bakkerne i Omegnen have Overflodighed af Hensdyr og Harer, som forblive der hele Vinteren: de fik over 4000 Pund. Angaaende Strømnin-

*) Cf. d. Tidsskr. 7de Bd. Pag. 142.

gerne ytrer Capt. McClure: „Vi fandt Strømsætningen een gang at have 2 Knobs Fart, og vi have tilfulde forjættret os om at Flodtiden sætter vesterfra i den lange Tid vi bleve holdte indesluttede.“ Han har hverken seet Spor af Franklin*) eller af Collinson (Enterprice).

Indtil April 1852 ned Investigators Mandskab en ypperlig Helbred**); men i Vinteren 1852 begyndte Skjorbug at ytre sig og bortrev tre Individuer i Foraaret. Capt. Kellert har taget den Bestemmelse, at Capt. McClure skulde forlade sit Skib, hvis af Besætningen ikke 20 Mand befandt sig aldeles raske og frivillig vilde holde ud ombord endnu en Vinter.

*) Sir John Franklin er født 1786 i Spilsby, i Lincolnshire; indtraadte i den engelske Marine som Midshipman 1800; gjorde Tjeneste paa Polyphem og deeltog i Slaget paa Kiøbenhavn's Rhed d. 2den April 1801 under Nelson. Gik paa Opdagelsesreise med Capt. Blanders til Ny-Holland og led Skibbrud paa Koralbankerne 1803. Deeltog i Slaget ved Trafalgar 1805; Lieutenant 1808; 1814 i Amerika, og fulgte 1818, som Chef paa Trent, med Buchan paa Dennes Nordpols ekspedition. 1819 foretog Opdagelsesreise paa Nord-Amerikas Nordkyst. 1821 Commodore, 1822 Post-Capitain. 1825 Reise til Polarhavet kort efter sit Giftermaal. Hans Kone døde under hans Graværelse. 1828 giftede sig 2den Gang. 1829 adlet. Knight. Krydsede i Middelhavet under den græske Frihedskrig. 1851 Admiral. Er nu, 1853, 67 Aar gammel, hvis han lever.

**) 3 Brevet til sin Søster skriver McClure: „Vi have ikke mistet en eneste Mand hverken ved Sygdom eller Uheld. Vi ansee det for en exempellost Naade, uden Tvivl den eneste i sit Slags blandt en saa stor Samling Mennekster. Hvorledes kunne dog saa mange og saa store Betsignelser være tilfaldne et saa ringe og uærdigt Væsen, som den er, der skriver disse Linier? Jeg kan kun gientage med den vished af alle Konger: „Vetro Dig til Herren af Dit ganske Hjerte, men stol ikke paa Din Fortand. Hold Dig til ham i Alt, hvad Du foretager Dig, og han skal lede Dine Skridt.“

Efterretninger for Søfarende.

Bager paa Vesterfløvs Skat.

Under 5te October har Ministeriet resolveret at der paa Enden af Vesterfløvs Skat skal udlægges en Bager af Guldborg Lodseri.

Balefyr paa Frederiksort Rev.

Marineministeriet har foranstaltet, at der, 50 Alen indenfor Uderpynten af den overskydte Deel af Frederiksort Rev, er opreist en Bale, fra hvilken den gamle Bale peiles i W. ½ N. og Fyrbygningen paa Fæstningsvolden i W. N. W.

Den nye Bale bestaaer af en i Grunden nedskruet Jernpille, paa hvis øverste Ende er anbragt som Dagmærke: 3 rød- og hvidmalede Balloner, stillede i Form af en ligesidet Triangel saaledes, at de to underste Balloner sees paa en horizontal Linie.

Til Veiledning forbi Revet om Natten vil, i Løbet af næste Maaned, fra Baken blive viist en Lanterne i en Hvide af 16 Fod over Vandspeilet, og brændende paa samme Tid, som Fyret paa Fæstningsvolden, nemlig fra en halv Time efter Solens Nedgang indtil dens Dpgang.

Naar Storm, Jisgang eller andre uovervindelige Hindringer umuliggjøre denne Lanternes Anbringelse paa Baken, vil dette blive antydet derved, at en Reserverlanterne heises paa en Pæl i umiddelbar Nærhed af og lidt ovenover det egentlige Fyr.

Om dette Balefyr's Tænding vil nærmere Bekendtgørelse blive udsærdiget.

Marineministeriet, den 20de October 1853.

I Forbindelse med Ministeriets Bekendtgørelse af 20de f. M. kundgøres herved, at Bafespyret paa Frederiksborg Næb første Gang vil blive tændt Torsdagen den 10de dennes om Aftenen.

Marineministeriet, den 1ste November 1853.

Vagertønder ved Indløbet til Kørshavn.

Under 20de Octbr. 1853 har Ministeriet bifaldet Udkøggelsen af 2 Vagertønder ved Indløbet til Kørshavn.

Syrskibenes Stationstid m. m.

Fyrskibene i Drogden og i Læssø Kende ere beordrede til at forblive paa deres respective Stationer, saalænge Isen tillader det.

Fyrskibene ved Anholts Knob og ved Kobbergrunden ville derimod blive oplagte til den sædvanlige Tid, den 21de December.

Med Hensyn til Tiden, naar Fyrskibet ved Læssø-Trindelen skal afgaae fra sin Station, vil nærmere Bekendtgørelse herfra udgaae.

Det bringes herved tillige i de Søfarendes Erindring, at der fra Skagens Fyrtaarn vaier et hvidt Flag med en blaa lodret Stribe, naar der er Is i Kattegattet, og Fyrskibet i Læssø Kende, som følger heraf, har forladt sin Station.

Til yderligere Sikkerhed og Underretning for indgaaende Seilere er der truffet Foranstaltning til, at der fra Hanstholm Fyrtaarn ligeledes vil vaie et saadant Flag, naar det der vides, at der er Is i Kattegattet.

Marineministeriet, den 9de November 1853.

Syrskibet ved Læss-Trindelen.

I Forbindelse med Ministeriets Bekendtgørelse af 9de dennes kundgøres herved, at Syrskibet ved Læss Trindelen, der tidligere har været oplagt den 21de December, vil forblive paa sin Station til den 31te December inclusive d. A., forsaavidt Isen tillader det.

Marineministeriet, den 18de November 1853.

Forhøielse af et Bæsfyr paa List.

For lettere fra Søen at kunne sfielne det østlige Bæsfyr paa List fra det vestlige, vil førstnævnte Fyr blive forhøiet fra 97 til 110 Fod over Vandfladen.

Dette bringes herved til forelobig Kundskab for de Søfarende med Tilføiende, at der, saasnart Forhøielsen er udført, vil blive udsærdiget nærmere Bekendtgørelse derom.

Marineministeriet den 3die December 1853.

I Forbindelse med Ministeriets Bekendtgørelse af 3die dennes bringes herved til de Søfarendes Kundskab, at Forhøielsen af det østlige Bæsfyr paa List, efter derom nu modtagen Indberetning, er fuldendt.

Marineministeriet den 27de Decbr. 1853.

Bager ved Linieskibet Neptun's Drag borttaget.

Under 20de Decbr. er Overlodsens i Siøllands og Hollands Districter beordret til at foranstalte den Bager borttagen, der har været udlagt ved det nu optagne Drag af Linieskibet Neptunus paa Taarbeks Aghed.

Vager ved Skonnert Alex. Humboldts Drag borttaget.

Under 29de December er bifaldet, at Overlodsen i Sjællands og Lollands Districter har ladet det Dragmærke, der har været udlagt ved Braget af den paa S. V.-Grunden af Almager strandede preussiske Skonnert Alexander Humbolt, indtage, og paadraget ham at lade det Fornødne herom offentliggjøre.

Om Strømningerne i Oceanet og Hval- lernes Opholdssteder der.

(Uddraget af de forenede nordamerikanske Staters Opdagelses-
Expedition i Havene fra 1838 til 1842, under Lieutenant
Charles Wilkes Commando).

(Indsendt.)

Det kan ved første Blikkast synes besynderligt, at to saa tilsyns-
ladende forskiellige Ting, som Strømninger og Hvalfangst, skulde
udgiøre Gienstandene for en Afhandling; vi ville imidlertid paa det
Utvivlsomste eftervise, at Havets store Strømninger, som rive Hval-
dyrenes Næring med sig, ikke alene bestemme de Steder, hvorhen
disse almindeligviis begive sig, men endog de Aarsstider, paa hvilke
de indfinde sig der. I vor Expeditions Krydsfart havde man
maaſkee meer omfattende Leilighed til at undersøge Strømningernes
Løb og Retning end nogensinde forhen et andet Fartoi eller Eskadre.
Den saaledes aabnede Mark for Forskning viste sig som saa uhyre,
at jeg maa beklage, ikke at have havt endnu mere Leilighed, til at
fortsætte Forskningerne videre. Ligeſtedige Jagttagelser i forskiellige
Dele af Oceanet og disses Fortsættelser Maanedes, ja maaſkee hele
Aar, vare nødvendige for at giøre de Resultater, som jeg troer at
have opnaaet, endnu klarere og mere indlysende. Imidlertid er,
som jeg haaber, fleet nok for at vække Nyſgierrigheden og til Forſk-
ning opmuntre fremtidige Søfarende, ved hvis Arbejder en tilstrække-
lig Maaſke Kiendsgierninger lode sig samle, paa hvilke en utvivlsom
Theori kan blive begrundet.

Paa hele vor Reife lagde jeg Binde paa at giøre det størſt
mulige Antal Forſøg med Loggen, omendſkiøndt jeg vel veed hvilke
Anker der lade sig giøre mod dette Instrument, og at navnlig ſlet
intet Resultat derved lader sig opnaae, naar Strømningen er un-
der Havet; men er dette Instrument end ikke fuldkomment, ſaa giver

det dog nyttige Hentydninger, og dets regelmæssige Brug, der bestandig maatte finde Sted, naar Veiret nogenlunde tillod det, tjente til at holde os Spørgsmaalet om Strømningerne bestandig for Die. — For ikke at foranledige Forvirring, har jeg gjort Forskiel imellem Strømme (streams) og Strømninger (currents)*) og brugt det første Udtryk for at betegne den Bevægelse i Vandmassen, hvorved Circulationen af Oceanets store Masse bliver vedligeholdt, og det sidste for de i deres Indflydelse mindre betydelige eller i deres Virkninger localt begrænsede Bevægelser, og de Egne, hvorfra de omfattende Strømme udgaae, har jeg benævnt polariske og æquatoriske.

Strax efter vor Afreise fra Virginien's Forbjerge følte vi Indflydelsen af en Strøm, der gik imod Syd og parallel med Kysten. Det har vel allerede længe været de Søfarende bekendt, at der langs med Randen af Golfstrømmen løber en Modstrøm, men den blev af dem anseet som et Dødvande (eddy) af samme; at den imidlertid ikke bør betragtes som et Dødvande af denne opvarmede Vandmasse, fremgaaer af den store Forskiel i Temperaturen, thi denne falder, naar man fra Golfstrømmen kommer over i den, der løber i den modsatte Retning, fra henved 15° til 20° . Den sidste er saaledes henved 5° til 10° , og endog 15° , alt efter Aarsstiden, koldere, end Vandet i vore Bugter eller Floder. Den indre Strøm, der løber S. V. hen, findes, som man nu meget vel veed, langs hele vor Østkyst, saavelsom langs Ny-Skotland, og Capitainerne paa vore Paketbaade have ved Erfaring opdaget den Værd som den for dem kan have paa deres Hjemfart: de holde sig derfor, indtil udfor Cap Sable, norden for 42° . Følger man denne Strøm indtil den fjerneste Deel af Ny-Skotland, saa viser det sig, at den kun er en Deel af den der løber sydester langs Kysten af Labrador. Labradorstrømmen kommer saaledes ud fra Davisstrædet langs hen med Kysten af Nordamerika, som mindst indtil Cap

*) Denne Forskiel er imidlertid ikke noie giennemført, og kunde vel et heller ganske giennemføres.

Gatteras; den henhører derfor til dem som man almindelig benævner „Polarstrømme“.

En af de stærkeste Kiendsgierninger, som beviser denne Strøms Udstrækning til det fjerneste Norden, ligger i Bortførelsen af uhyre Ismasser mod Syden langs Labrador-Kysten; man træffer disse aarlig i Mai, Juni og Juli ved Newfoundland's-Bankerne; de indvirke paa en meget kiendelig Maade paa Newfoundland's og Ny-Skotland's Klima, og forarsage, at Havnene, endog i det sidste Land, ere lukkede med Is til en seen Tid paa Aaret. Ligeledes troer man, at de ikke have ringe Indflydelse paa Klimatet paa vore østlige Kyster eller paa vore nordlige Staters Søkyst. Isbjergenes Tilværelse frembyder endnu en anden Kiendsgierning med Hensyn til denne Strøm, nemlig at der, hvor sammes Indflydelse ikke længere bemærkes paa Overfladen, fortsætter dens Vandmasse sin Rejse under Golfstrømmen, hvilken netop løber hen over den ligesom det første Vand i den nye Verdens store Strømme henhvømme flere Mile henover det tættre Saltvand. At dette forholder sig saaledes, seer man af den Omstændighed, at Isbjergene i Nærheden af den store Banke bevæge sig raskt sydlig og vestlig frem der hvor Skibe blive drevne af en nordlig og østlig Strømning. Isbjergene, som svømme efter den specifique Tyngdes Love, og kun have en Tiendedeel af deres Masse over Overfladen, blive oien synlig førte frem ved en Strøm, der løber i den først omtalte Retning, og mod hvis Magt Virkningen af Strømmen i Overfladen paa en Deel af deres Flade Intet udretter, imedens Skibe kun flyde i den sidste og adlyde dens Indflydelse. Her have vi altsaa et Exempel paa to Strømninger over hinanden i næsten modsatte Retninger.

Men Labradorstrømmen bliver ikke blot dækket af Golfstrømmen: den Deel som forbliver i Overfladen, bliver ogsaa uden Tvivl afledet fra sin sydlige Retning og trængt henimod Østkysten, indtil den i Nærheden af Georgs-Banken bliver meget væsentlig hævet op. Denne Bankes Beliggenhed og foregivne Farer, saavelsom Labradorstrømmens Smalhed i dens Nærhed, har forhindret de Sø-

farende i at drage den behørig Nytte af samme. I Maret 1837 var jeg beskæftiget med Optagelsen af Dybderne paa Georgsbanken, og talede under dette Arbejde med mange Kystfarere, som alle bekræftede Tilværelsen af en Strøm af koldt Vand imellem Golfstrømmen og Banken. I denne kolde, for hjemadgaaende Skibe gunstige Strøm, kunne disse holde sig, naar de kun give Ngt paa Thermometeret og Loddet: det første viser dem, naar de komme ind i Golfens Modstrøm, det sidste, naar de nærme sig Nlandens værlende Strømninger og dennes Farer. Alle, som ønske at gjøre en hurtig Rejse fra Europa herover, maae passe at holde sig indenfor disse Strømme.

Omstændighederne begunstigede mig meget for at gjøre Jagtagelser i Golfstrømmen. Vi ankom i den med Laber-Kuling, der gjorde vore Fremskridt saa langsomme, at vi anvendte 48 Timer for at giennemskære den. Thermometret angav strax, at vi vare i den. Den første Prøve gav 77° ,*) denne Temperatur steg hurtigt til 83° og tog da efterhaanden igien af til 77° , saa at den indre eller nordvestlige Mand er noget varmere end den ydre eller sydøstlige. Efter Beregningen af Skibets Vei er Strømmen paa det Sted, hvor vi giennemskar den, nemlig under $34\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Br., 35 Mile bred, og dens Hurtighed udgjør omtrent 2 Mil i Timen; men alle Søfarende kiende det Factum, at Golfstrømmens Brede og Hurtighed være stærkt, og at den mangengang kommer Kysten meget nærmere end til andre Tider. Man har tilskrevet de nordøstlige Vinde Golfstrømmens Tilnærmelse til vore Kyster, (disse indvirke som bekiendt paa Floden i vore Bugter og Havne); men jeg kan ikke antage at de ere en tilstrækkelig mægtig Kraft til at forandre en saa stor Vandmasses Vei og Hurtighed. Derimod er det sikkert, at Golf- og Labradorstrømmen skyldes Temperaturernes ulige Fordeling over Jordoverfladen deres Tilbliven; i de

*) Alle Temperaturgrader ere, saavel her som i det følgende, angivne efter Fahrenheits Therm.

Narsagers mægtige Kraft, som frembringe disse Virkninger i de forskjellige Narsstider, maa herske en stor Forskiellighed, og man kan deraf slutte, at Narsstidernes Berlen virker ulige paa begge Strømme. Kraften af de Dele af Labradorstrømmen som følger de forenede Staters Kyst, vil, naar den er paa sit Høieste, fortrænge Golfstrømmen udestor, og naar denne Kraft mindsker sig, vil Golfstrømmen rykke nærmere mod Kysten, og nærmest denne, naar dens relative Styrke er paa det Høieste. Hvad end de første Narsager til denne Strøm kan være, saa maa vel de nærmere liggende Narsager staae under Temperaturens Indflydelse, idet at Golfstrømmen vorer i Masse og Hurtighed, naar Temperaturen er paa det Høieste, og Labradorstrømmen, naar den er paa det Laveste: man antager derfor temmelig almindeligt, at den første er bredere og mere rivende i vore Sommer end om Vinteren. Mine egne Jagttagelser tilslade mig imidlertid ikke at eftervise en saadan Tilvæert i Golfstrømmen om Sommeren.

Efterat Eskadren var kommen udenfor Golfstrømmen, mærkede vi, indtil Madeira, kun lidt til Strømninger, thi den hele Forskiel imellem Ekibets gissede Bei og dets virkelige Plads udgjorde i 26 Dage ikkun 175 Mile. — Førend jeg forlader denne Gienstand, maa jeg endnu omtale nogle temmelig bekjendte Omstændigheder, men som ikke bleve optagne i Beretningen om vore Jagttagelser. Den Strøm, som man ved vor Kyst kiender under Navnet „Golfstrøm“, lader sig ofte forfølge paa Overfladen, men med formindsket Hurtighed, tvers igiennem det atlantiske Ocean, idet den ofte kaster Sæd og Drivtræ fra de tropiske Egne op paa de britiske Der, selv lige op til Skotland. Til andre Tider, naar Golfstrømmen ophører at flyde eller maa ligge under for den store Polarstrøm, drives sliche Gienstande af den sidste sydsøsthen til Kysten af Spanien og Portugal. Hvor denne Strøm deler sig, gaaer en Arm deraf, nu bekjendt under Navnet „Mennellstrømmen“, rundt den viscaiske Bugt langs Vestkysten af Frankrig, og derfra igiennem den engelske Kanal, imedens at Hovedstrømmen løber sydestor, langs den portugisiske Kyst henimod Madeira med formindsket Hurtighed,

som en overfladisk Strømning. Ved Madeira og de canariske Der synes samme at have ophørt, men efter vore Jagttagelser med Dybdethermometret er endnu bestandig en undersøisk Strøm der tilstede.

Fra Madeira til de capverdiske Der sandt man lidt overfladisk Strømning; men den undersøiske Strøm varede ved, som viste sig ved Dybdeprovernes lave Temperatur. Ved og i Nærheden af de sidste Der, ligesom imellem dem og Cap Verd paa selve den afrikanske Kyst, bemærker man en stærk Strøm i Overfladen. Hvad den mærkværdige Omstændighed af en Strømnings Tilbliven og dens forøgede Hurtighed angaaer, som enhver Søfarende maa have bemærket i Nærheden af mange Der, og hvis Virkninger vi ofte selv paa vor Reise erfarede, saa vil jeg nu angive den Marsag, som jeg holder for fuldkommen tilstrækkelig til at frembringe Virkningen. Denne er nemlig Ansamlingen af Vand ved den Hindring som Derne sætte imod Fortløbningen af den undersøiske Strøm; Havets Niveau bliver derved hævet op i deres Nærhed, hvorved en Tendens til Bortløben opstaaer, og derved enten frembringes en Strømning eller forstærkes en allerede tilstedeværende. Af denne Marsag ere, troer jeg, Strømningerne ved de canariske Der, saavelsom andre i Nærheden af Der og Banker, fremkomne, hvilket bliver bekræftet ved den Omstændighed, at, hvor ingen undersøisk Polarstrøm er tilstede, findes ei heller nogen vedvarende Strømning, hvilket senere tilfredsstillende vil blive vist.

Den mærkelige Strømning langs Guineakysten forbi Cap Palmas og ind i Beninbugten tilskriver jeg den samme Marsag. Denne Strømning er i Æquatorialstrømmens umiddelbare Nærhed, men løber i modsat Retning en lang Strækning parallel med samme hen. Oberst Sabine, der iagttog denne Strømning paa den engelske Skonnert Pheasant i Maret 1822, gjør derover følgende Bemærkninger: „Paa Veien mellem Cap Mount og Cap Three-Points i April og Mai 1822 har den saakaldte Guineastrømning standset Pheasants Fart 180 Mil; paa den Marstid, hvor Sydvestvinden er den fremherskende paa denne Deel af Kysten, løber den med betydelig Hurtighed ved Cap Palmas i Landets Retning

til den østlige Deel af Guineabugten. Bredden af denne Strømning ved Cap Palmas vexler med Narsiden, og man fandt den indtil 180 M. bred. Længere mod Østen udvider den sig næsten til 300 M. og indtager det hele Rum imellem Landet paa den ene Side og den i modsat Retning løbende Æquatorialstrømning. Hurtigheden ved Cap Palmas og Cap Three-Points, saavel som i Nærheden af Landet, var i Mai Maaned henved to Miil i Timen, og længere imod Østen, hvor Pheasant giennemskar den tværs over, og hvor dens Hurtighed er stærkt aftagen ved Vandets Udbredning, udgjorde den dog endnu henved en Miil i Timen. Den almindelige Temperatur af Strømmen i Midten i Guineabugten, var i April og Mai over 84° , aftog ved Sydgrænsen, hvor den kom i Berørelse med det koldere Vand fra Æquatorialstrømningen, til 83° og 82° , og ved Nordgrænsen, i Nærheden af Landet, nu og da til 79° og $81\frac{1}{2}^{\circ}$. Paa Reisen mellem Floden Gabon og Ascension, en Strækning af 1400 Mile, befordrede Strømningen Pheasants Rei mere end 300 Mile. Betydeligere og for Skibsfarten meget nyttig er Forskiellen imellem Æquatorial- og Guineastrømningen. Denne viser det mærkværdige Phænomen af parallelle, hinanden berørende, med stor Hurtighed i modsat Retning løbende Strømme, hvis Temperatur afvige 10 à 12° fra hinanden. Deres Løb gaaer parallel med Landet over 1000 M. ved Siden af hinanden, og altestersom et Skib vil seile i den ene eller den anden Retning langs med Kysten, gaaer det over i den ene eller anden Strømning, og dets Fart bliver befordret eller forsinket henved 40 til 50 Miil i Etmaal. Denne Guineastrem taber sig i Benin-Bugten nærved Princeven, som ligger paa 7° N. Lgd. under Æquatoren, den bliver indknebet og hemmet af en sydlig Polarstrom, tilsyneladende paa samme Maade som Labradorstrømmen paa de forenede Staters Kyst bliver indknebet og, som man antager, taber sig i Nærheden af Cap Hatteras. Paa hiin Side de capverdiffe Der bemærker man paa Overfladen en Overstrømmen af Bølgerne imod hinanden, en giensidig Overstyllen og

et vedvarende Gang til Berlen, ligesom om to store undersøiske Strømninger mødte hinanden i nogen Dybde.

Paa vor Reise fra Porto Praya til Rio Janeiro vedvarede de samme Tegn; men vi traf Equatorialstrømmen først hiinsides Equator under 3° S. Br. og 25° B. Lgd.: den fortsætter sit Løb hen efter Kysten af Brasilien, hvorfra den gaaer imellem Luvarts-Derne og betræder tilsidst Mexicobugten. Denne Deel af vor Reise frembød mange interessante Jagtagelser, vidtudsøgte Overskyllingslinier og den ovenfor allerede omtalte Dyrbrusen, som afværlede med glatte Steder og foranderlige Strømninger, der løb en kort Tid i den ene og, umiddelbar derpaa, i den anden Retning. Alle antydede modsatte Strømninger og en voldsom Sammenblænden af Vandet under Overfladen. Fra Porto Praya til Rio, udgjorde Strømningernes Indflydelse paa vor Fart 280 Miil i Retningen N. 41° B. For at bevise Equatorialstrømmens Fortsættelse imod Vesten, vil jeg atter beraabe mig paa en fremmed Autoritet, uagtet vi selv iagttog Strømmen paa vor Hjemreise. I Fortsættelsen af Pheasants Reise siger Sabine: „Paa den brasilianske Side, fra Pernambuco til Cap St. Roque, tiltog den nordlige Strømning hurtig i Hasthed, indtil selve Fjorberget, hvor Pheasant var kommen ind i det fulde Træk af hiin Arm af Equatorialstrømmen, hvilken forfølger sit Løb langs Nordkysten af Brasilien og Guiana til Vestindien. Fra Middag den 16de til Middag den 17de Juni tilbagelagde den $43\frac{1}{2}$ Miil mod Nord og $42\frac{1}{2}$ Miil mod Vest, altsaa i 24 Timer, i Retningen N. 44° B., henved 62 Miil. Dagen efter Pheasant forlod Maranhão, mødte den Strømmen, hvilken løb med den forbausende Hurtighed af 99 Miil i 24 Timer. Den 10de Septbr. JM. Kl. 10, medens Pheasant i Strømmens fulde Styrke løb fire Knob i Timen, anmeldte man pludselig fra Nærset en stærk Affarvning i Vandet: Skibet befandt sig dengang paa $5^{\circ} 8'$ N. Br. og $50^{\circ} 28'$ B. Lgd., det affarvede Vand kunde altsaa ikke være andet end Maranhão Strømmen, der forfulgte sit oprindelige Løb ikke mindre end 300 Miil fjernt fra dens Munding, uden at dens Vand blandede sig med Oceanets

blaa, spécifique sværere, paa hvis Overflade det flød. Det tilbage-
lagde henved 68 Miil i 24 Timer.”

Imod Osten har man ingenfinde bemærket en Strømning af denne Hurtighed. — Hvilken Omstændighed er nu denne Strømningens hurtige Tilvæxt at tilskrive? eller hvilken anden Marsag kan den tilskrives, end en undersøisk Strømning, der løber directe imod den fladt udlobende brasilianske Kyst, hæver Oceanets Niveau der, og stræber vedvarende at bringe dette tilveie igjen, idet den hurtigt flyder bort i den modsatte Retning? —

Førend jeg gaaer over til det sydatlantiske Ocean, vil jeg recapitulere vore Resultater i det nordlige. Begynde vi ved Equator, saa finde vi en stor Overfladestrom, der løber vestrefter, gaaer langs med Kysten af Brasilien, derpaa igiennem Passagerne ved Luvarts Verne i den caraimiske Havbugt, hvorfra Vandet i den i Begyndelsen smalle men sig snart udbredende Golfstrom vandrer igiennem det atlantiske Hav og udtømmer sin Kraft i Oceanets Midte, eller ogsaa ofte naaer lige til de britiske Der. Denne store, i det aabne Ocean under Equator middelvarme Strom, bliver mere opvarmet ved Kysten af Brasilien og beholder, udenfor Kysten af de forenede Stater, baade Vinter og Sommer, en Temperatur, der næsten stiger til 80° og ofte endog overskrider denne Grændse. Imidlertid gaaer en anden stor Strom fra Labrador- og Newfoundland-Kysten sydester, deler sig ved disse Banker, og en Arm deraf følger den opmaalte Linie ved Ny-Scotland og de forenede Stater, medens den anden gaaer imod Syden nedenunder Golfstrommens Vand, og, hvor den kommer i Berørelse med Der og Banker, indvirker paa Overfladens Temperatur. Denne mægtige Polarstroms uafbrudte Flod gaaer langs med Portugal og Spaniens Kyst, og fordi den fløder imod Cap Finisterre, strømmer en lille Deel deraf ind i Biscayabugten og danner den saakaldte Kannelstrom; en anden Deel flyder ind i Middelhavet, fordi Strømmen, i Sammenligning med dettes Vand, har et høiere Niveau. Hovedarmen forfølger sin Vej paa Havets Overflade til Madeira

og Canarierne, hiinsides hvilke den ikke længer er mærkelig. Men, som Dybdemaalingernes lave Temperatur vise, forfølger en undersejst Strøm sin Vej indtil Ækvator, hvor Bandet igien begynder den samme Rundgang som forhen.

I den sydlige Deel af det oven betegnede Rum er en Bandflade som viser mærkværdige Phænomenener. Denne kalder man Sargasso Havet, formedelst den Mængde Tang (portugisisk Sargasso) som deri findes. Den almindelige Mening synes at være, at dette Rum er omgivet af en Art Tilbage-Strømninger, hvori alle de af Oceanets forskiellige Strømninger medførte Stoffer samle sig, og at denne Marsag er at tilskrive Tangens Sammenhobning. Denne Mening kan imidlertid ikke vel være den rigtige, thi, for det første, viser Tangen sig her friskere end den der driver paa Golfstrømmen og andre Strømninger, og er altsaa Stedet for dens Væxt nærmere, — for det andet, veed man ikke, at noget Drivtræ eller andre af det faste Lands Produkter ere fundne i Sargassosøen, og for det tredje synes de ovenfor nævnte Strømninger snarere at udgaae herfra, og derved at antyde at her er et høiere Niveau end paa andre Dele af Oceanet. At en saadan Forskiellighed i Niveauet har en physisk Marsag, er udenfor al Tvivl.

For at bringe den forrige Deel af vor Gienstand i Forbindelse med Strømningerne i det sydlige atlantiske Ocean, vende vi tilbage til Æquatorialstrømmen, hvilken vi, som ovenfor bemærket, traf paa under 8° S. Br. For at undvige de Besværligheder som denne Strøm kan foraarsage, bør Skibe, som komme fra de forenede Stater, undgaae at træffe den altfor tidlig, thi ellers ville de af den blive førte indenfor eller vestenfor Cap St. Roque. Derfor er det ogsaa, at jo mere vestlig man paa Tilbagereisen skærer Ækvator jo bedre. Grunden til disse Forskrifter har man mangengang alene søgt i Vindene, hvilke man har fremstillet som svage og ugunstige paa andre Steder end hvor Strømmen letter Linies Krydsning; det kan til en hvis Grad være sandt; thi Vindene ere i denne Egn af Oceanet stedse svage, og kunne ogsaa staae under en saa rivende Strøms Indflydelse. Æquatorialstrømmens pola-

rifle Oprindelse bliver endnu sandsynligere ved den relative Temperatur af de af Oceanets Dele hvori den flyder, og hvor ingen Strømninger herse.

Ved Brasiliens Sydkyst findes en Strømning, der i Begyndelsen gaaer Sydvest hen, og derefter lidt efter lidt vender sig mod Syd, indtil man ikke mere bemærker den ved Mundingen af La Plata, men den synes da at vende sig imod Østen og at udbrede sig over det sydatlantiske Ocean. Dette er et Tilfælde, hvis Analogi med vor Golfstrøm paatrænger sig af sig selv, og Ligheden bliver endnu stærkere naar man seer, at den ved Mundingen af La Plata træffer sammen med den patagoniske Strømning, en Arm af den store Sydpolarstrøm, der kommer rundt Cap Horn, og løber langs hen med det Lands Kyst hvorfra den har Navnet. Denne Strøm synes, ligesom Labrador-Strømmen, at udsende en Arm, som man har antaget for en Tilbagestrømning, imellem Sydveststrømningen og Kysten. Den Udstrækning, hvori den, navnlig norden for Cap Frio, fremhersker, synes at tale meget for denne Antagelse.

Man træffer dennes Hovedmasse eller maaskee en anden Sydpolarstrøms, der indtræder i det atlantiske Hav, hyppigt paa Overfladen norden og østen for Falklandsøerne; mangengang blive Isbjerge førte langs med samme ind mod Nordøst, og i Nærheden af disse Øer er det hele Hav undertiden bedækket med Is. Denne Omstændighed bemærkede Commandeur Badsworth, der paa et tidligere Togt commanderede Vincennes, og, som jeg af ham erfarede, vilde et franskt Krigsskib paa samme Tid være bleven nødt til at gaae langt østen for Falklands-Øerne for at undgaae Isen, hvis det ikke havde holdt sig tæt til den patagoniske Kyst, hvilket paa saadanne Tider er den sikreste Bei. At Is paa denne Maade bliver ført langt nordpaa i det atlantiske Hav, dervaa havde vi paa vor Reise et overtydende Beviis, thi paa en Længde af $54\frac{1}{2}^{\circ}$ B. og en Brede af ikke mere end 39° S. viste Alt hen paa at vi nærmede os Isen.

Det store Num i Midten af det sydatlantiske Hav har kun temporaire og partielle Strømninger, og navnlig bemærker man i Nærheden af St. Helena ringe eller slet ingen Strømning. Dette viser sig ved den Omstændighed, at Skibe som paa Reisen derhen ere faldne ilde, vanskeligen komme tilbage igien. Dybsøtermometret beviser, at der i Nærheden af St. Helena ellers eksisterer nogen undersøist Polarstrømning. Det fremgaaer heraf, at det sydatlantiske Hav er Sædet for et lignende, men simplere, System af Strømninger end det nordatlantiske.

Ved Cap Horn traf vi paa den store Sydpolarstrøm, hvis Kraft har saa stor Indflydelse paa Skibenes Fremgang og har været Aarsag til saa mange Uheld for de ældre Søfarende. Denne Strøm udstrækker sig langt mod Østen, og Cap Horn deler den i to Arme, hvoraf den ene gaaer langs med Amerikas Vestkyst langt nordefter. Hovedstrømmen gaaer i det atlantiske Hav, og er i Nærheden af Cap Horn næsten ligesaa godt kiendt som Golfstrømmen ved vor egen Kyst. Den synes stærkest i Maanederne August, September og October, som svarer til denne Halvfugles Foraar, og svagest i April og Mai, d. v. s. om Efteraaret. Den fortsætter sit Løb nordøstlig, indtil den synes at tabe sig i det sydatlantiske Hav, men synker sandsynligviis under det varmere Vand som løber langs hen med Kysten af Brasilien. Efter vore Jagttagelser er dens største Hurtighed 72 Mil i Etmaal i Netningen D. N. D., men dens sædvanlige Hurtighed er kun 30 Mil. En mærkværdig Omstændighed med Hensyn til Vandet i Nærheden af Cap Horn er dets meget lave Temperatur i stor Dybde: vi fandt den i en Dybde af 300 Favne kun 28°, og omendskiønt denne stærke Synken i Temperaturen ikke blev noie bekræftet af andre Jagttagelser, saa ere dog de i Nærheden anstillede tilstrækkelig lave for at gjøre denne mærkværdige Kiendsgierning sandsynlig. At Netningen af en stor Vandmasse mod Nord og Øst ikke indskrænker sig til Cap Horn, derom have vi eet Beviis deri, at Isbjerge drives frem selv over Linien, hvor en Strømning lader sig bemærke paa Overfladen, hvortil de altsaa blive henførte ved en undersøist Strøm, og et andet i Jagt-

tagelserne af den franske Expedition under d'Urville, hvilken bemærkede en Strømning mod N. N. O. langs Jisfranken sonden for Powellgruppen.

Det blev ovenfor angivet, at den nordøstlig gaaende Polarstrøm deelte sig i to Arme ved Cap Horn; Chili-Armen beholder i Færstningen den nordøstlige Retning, og trænger henimod Kysten af dette Land, men eftersom den rykker frem, bliver dens Retning mere nordlig: Berlingen i Retningen fra N. O. mod Nord indtræder under 37° S. Br. i Nærheden af Den Mocha. Denne Strøm er ikke alene overfladig, men hersker til i en stor Dybde, hvilket tilforladeligt fremgaaer af Dupetit Thouars Jagttagelser i den franske Fregat Venus i Maret 1837; da han under et Vindstille foretog dybe Lodninger i denne Strøm, sank Linen i tre fulde Timer, som Jagttagelserne varede, vertical ned, hvilket han med Ret tilskriver den hele Vandmasses eensartede hurtige Bevægelse imod Norden. Trængningen imod Kysten i Strømmens sydlige Deel viser sig ved de talrige Skibbrud paa den chilenske Kyst, og i Besværigheden for Skibe, der fra Valparaiso ville omkring Cap Horn, at komme tilstrækkelig langt ud i den aabne S. Denne Strøm virker ligesom den anden ovenfor omtalte, i Brede og Kraft alt efter Årstiderne.

Paa vor Fart fra Valparaiso til Callao fandt vi Vandet af en meget lav Temperatur, men Strømningens sædvanlige Retning var næsten lige Vest og udgjorde 171° N.; Polarstrømmen i Overfladen synes at være afledet ved den Bugt, som Kysten af Peru og Chili danner, men længere hen erholder Strømmen igjen sin Retning imod Nord. Udenfor Callao viser den sig indenfor snevre Grændser, men ved dens lave Temperatur og ved Skibenes Træk mod Nordvest er den bestandig endnu mærkelig; dens Brede bliver anslaaet til 100 Mil. Galopagos-Øerne modsætter den en Hindring, og i deres Nærhed, navnlig ved de sydligere, forekomme Strømninger, hvilke aabenbart ere at tilskrive denne Årsag. Af disse Øer bliver Strømmen ogsaa deelt i to Arme, af hvilke den ene er bemærkelig indtil Panama, den anden bliver fortrængt vestrefter

og gaaer over i det stille Havs Equatorialstrøm. Vandets Temperatur omkring disse Øer er lav, som lader sig vente, da Polarstrømmen naaer dem; deraf kan man ogsaa lade sig den mærkværdige Kiendsgierning forklare, at der ved disse Øer, omendstiondt de ligge under Equator, ikke findes nogen Koraller, fordi Vandet har en lavere Temperatur end den, hvori, efter Dana, de Dyr, som danne Koraltrevne, kunne leve eller idetmindste blive talrige; dette gjælder overhovedet om alle Kyster, der bestrykkes af Polarstrømninger.

Imellem Callao og Tabeiti bemærker man, efter at have gienemskaaren Polarstrømmen, ringe Strømning; imellem Paumotu-Gruppe-Øerne iagttoges aldeles ingen, og i det Hele bleve vi ikke drevne længere end 17 Mil N. 57° O. hen. Da vi nærmede os disse Øer, var Temperatur-Forandringen af den samme Art, som vi senere i andre Tilfælde erfarede, nemlig en Stigen. Dette beviser, at den almindelig antagne Mening, at naar man kommer i mindre dybt Vand eller i Nærheden af Øer, saa falder stedse Temperaturen, ikke er rigtig. Efter min Anskuelse finder dette Tilfælde kun Sted, hvor Polarstrømme fremherske, navnlig underisoille. Hindringen tvinger Vandet fra neden oppefter, Polarstrømmens kolde Vand blander sig med Overfladens og frembringer den lavere Temperatur. Man kunde derfor næsten opstille den Sætning, at en Valen i Temperaturen i mindre dybe Søer tyder paa Polarstrømmens Tilstedeværende.

Imellem Selskabsøerne og Samoagruppen eksisterer saa at sige slet ingen Strømninger. Afstanden er henved 2000 Mil; vor Reise varede 14 Dage, og i hele denne Tid bleve vi forsatte henved 43 Mil i Retningen N. 9° O. Da vi nærmede os Samoagruppen, steg Vandets Temperatur nogle Grader, ifølge Ovenangførte, en Hentydning paa at her ikke er nogen kold underisoill Strømning tilstede. Rundt om Samoagruppen synes en Strømning at gjøre et Kredsløb; thi paa Sydsiden gaaer den stadig øster-efter, medens den paa Nordsiden gaaer vesterefter. Denne Strømning er svagest i Nærheden af Stranden og først fuldstændig ud-

villet i nogen Afstand fra Verne. Dette Tilfælde staaer neppe i Forbindelse med Ebbe og Flod, og synes ogsaa at være uden Forbindelse med det almindelige System, idetmindste kunde jeg ikke forklare den ved almindelige Grundsætninger; Kiendskab til samme er imidlertid af Betydning for den Søfarende, da han kan benytte den østlige Retning paa Vernes Sydside.

Da vi forlode Samoaverne for at styre efter Sidney og passerede vesten for Fidischigruppen, fandt vi, indtil forbi den sidste af disse Øer, en Strømning mod Sydvest. Da vi nærmede os Lord Howes-Ø og Bells Pyramide, mødte vi en Strømning mod Nord, hvilken paa Reisen til Sydney drev os 120 Mil hen. I Nærheden af den førstnævnte Ø faldt Vandets Temperatur til 66°, men steg, endnu førend vi naaede Kysten af Ny-Syd-wales, til 73°, og vi følte Virkningen af en Strøm, som gaaer mod S. parallel med Kysten af Nyholland. Denne Strøm er, ligesom Golfstrømmen, foranderlig i Styrke og Brede, og løber undertiden med stor Hastighed. Den gjør det tilraadeligt at Skibe, bestemte til Sydney, nærme sig Landet norden for Havnen. Det er ikke vanskeligt at eftervise denne Strøms Forbindelse med den, der, som ovenfor er anført, løber mod S. V. i Nærheden af Fidischigruppen, af hvilken den samme fløis mødende Sydpolarstrøm bliver dreven imod Kysten af Ny-Syd-wales, og erholder en forøget Styrke af det Vand der paa Vestsiden af Ny-Guinea strømmer imod S. V.; et stærkt Beviis paa en saadan Strømnings Eksistens findes i Vanskeligheden af at komme østen om Barrier-Rebene. Denne Strøm svarer til vor Golfstrøm, men er mindre betydelig; undertiden udstrækker den sig til Sydenden af Bandiemens Land, da Afstanden, paa hvilken den hersker, afhænger af den samme imødekommende Polarstrømnings Styrke. Den franske Fregat Venus traf paa denne Strøm sydlig og østlig for Bandiemens Land i Jan. 1839, og brugte 36 Timer for at giennemkrydse den; hyppigere dreier den sig ind i Bassstrædet og taber sig da i Havet vesten for Bandiemens Land, eller blander sig med Polarstrømmen.

Vi erfarede Virkningen af bemeldte Strøm paa vor Fart til og fra Sydney, men vi vare snart udenfor dens Indflydelse. Den Strømning, som vi senere traf paa vor Vej imod Syden, gik imod N. og D., og var paa det Stærkeste i Nærheden af Macquaries Land, hvor den tilbagelagde 30 Mil i Etmaalet. Da vi nærmede os det antarktiske Continent, aftog dens Styrke mere og mere, indtil vi langs Isgrændsen bemærkede liden eller slet ingen Strømning. Nødtignok manglede vi ogsaa dengang tildeels Middelet til Jagttagelse; af en Sammenligning af Isgrændsens Stilling, saaledes som vi saae den, med den Capitain Ross et Aar senere optog, fremgaaer maaskee, at en svag Driven mod Nordvest finder Sted, i hvilken Retning Isgrændsen synes at være fremrykket i dette Mellemrum. Paa Vincennes Tilbagevei mod Nord, traf vi igjen paa den nordøstlige Strømning, navnlig imellem 50° og 60° S. B.; Porpoise, hvis Cours førte længere mod Østen, fandt ogsaa Strømningens Retning østligere, men alt eftersom vi kom paa lavere Brede, vendte den sig mere og mere mod Nord, indtil den endelig blev heel nordlig. I den sidste Retning træffer den den sydlige Deel af Nyseeland, og danner Strømninger paa begge Sider af denne D, hvilke imidlertid ikke ere constante. Armen paa Bessiden synes den stærkeste, og man mærker den nordesten indtil Cooksstrædet. Strømningen paa Østsiden danner en Hvirvel nord for Den.

Vi maae her, omendstiondt vi ingen egen Erfaring have derom, fremhæve Polarstrømmen, der gaaer mod Cap Leuwin, det sydvestlige Fjeld paa Ny-Holland. Efter Capitain Flinders, hvis Angivelser blive bekræftede af franske Jagttagere, deler samme sig ved Cap, og begge Arme strømme med stor Hurtighed, en Strækning hen mod Nord og Øst. Den Arm, der gaaer østlig langs Nyhollands Sydkyst, har i Forstningen en Hurtighed af 27 Mil i Etmaalet, den anden en Hurtighed fra 20 til 30 Mil. Alle Angivelser stemme overeens i, at denne Hurtighed tager rastt af hos begge, og at den østlige Arm, hiinsides Bassstrædet, kun sø-

les svagt. Den nordlige Arm følger en med Kysten parallel Linie, bliver, naar den naaer Nyhollands Nordkyst, igien ombøiet og strømmer mod Nord og Vest.

Da vi vendte tilbage fra vort antarktiske Krydstogt til Sydney, traf vi atter den varme Strøm, og da jeg nu kiendte dens Tilværelse, saa stillede jeg Skibets Cours saaledes, at vi gientagende berørte den; Temperaturen af dens Vand var 75°. Da vi seilede fra Sydney til Ny-Zeeland, mærkede vi paa Temperaturen og Skibets Drift, at den samme Strøm findes i ringe Afstand fra Land, og vi kom ogsaa over den af Hvalfangerne saakaldte Middegrund, hvor vi ikke mærkede nogen Strøm, en Omstændighed som jeg senere skal omtale.

Imellem Ny-Zeeland og Tonga ere Strømningerne varlende, og deres almindelige Virkning var en Afdrift for Skibene af 108 Mil i Retningen S. 88° V. Paa denne Vej kom vi til Iuvart af Kermadec-Øerne, og over den Brede, hvor Sydpolarstrømmen synes at tabe sig. Ved Afreisen fra Tonga traf vi snart paa en imellem Fidschiøerne herskende Strømning, der gaaer N. D. hen ved den østlige Deel af disse Øer, hvilket bevises ved, at Fadene fra en Hvalfanger, der strandede paa Skildpaddesøerne, bleve af Strømningen førte til Fulanga, hvor man optog dem. Vi erfarede selv denne Strømning i den første Nat efter vor Ankomst til disse Øer. En stærk Strømning mod Østen bemærker man ogsaa paa Syd siden af denne Gruppe. Jeg maatte her beklage Tabet af vort Apparat til Dybdemaaling, hvis Bigtighed for Opdagelsen af kolde underjvæiske Strømme, Erfaringer tilfulde havde lært mig; jeg er dog overbevist om, at i saadanne ligge Marsagerne til Strømningerne ved Fidschiøerne, og mine Anstuelser bleve bekræftede af den Omstændighed, at Peacock havde, paa dens Reise fra Sydney til Tongatabu, truffet paa nordlige Strømninger.

Jeg har ovenfor omtalt, at Polynesiens Øer ofte blive ved Vandets pludselige Sammentrængen, til en Deel oversvømmede. Dette Phænomen er jeg tilbøielig til at tilskrive en Polarstrøm

der bliver opholdt ved de forskiellige Grupper, idetmindste kien-
der jeg ingen andre Marsager der let kunne frembringe saadanne
Følger, og man vil have bemærket, at de Sider af Verne, som
lede meest, vare de som ere meest udsatte for Sammentræng-
ningen af en, fra en høiere til en lavere Brede, gaaende Strøm,
imedens at Indvirkningen paa de modsatte Sider var meget ringere
eller ganske umærkelig.

Efterat vi havde forladt Fidschigruppen, traf vi ingen Strøm-
ning, førend vi naaede 8° S. Br., og endog her ikkun i enkelte
Stød. Derpaa kom vi i Strømninger som holdt ved i 3 til 4
Dage og gik S. B. hen, men deres forenede Virkning forsatte os
ikke mere end 20 til 30 Mil. Ved Phönirgruppen fandt vi ver-
lende Strømninger, og de syntes i den Marstid, vi vare der, paa-
faldende svage, men i den paafølgende Januar Maaned, da Peacock
var ved denne Gruppe, traf den en vestlig Strømning, der igjen op-
hørte een eller to Grader længere mod Syd. Paa denne Reise giennem-
løb Peacock et Rum i Oceanet, der udmærkede sig ved den høie
Temperatur af 89° . Vandet i dette Rum kommer altsaa ikke i den
almindelige Circulation, og man kan sammenligne samme med de
ligeartede Knude-Punkter i det nordatlantiske Hav og nærved de cap-
verdiske Der.

Paa vor Reise mod Nord kom vi igiennem en vestfester
gaaende Strøm, der udstrakte sig fra 2° S. Br. til 3° N. Br. og til
Kingsmillgruppen i Vesten, derefter giennem en anden, der gik med
lignende Hastighed mod Ost imellem 4° og 9° N. Br. Denne
sidste tropiske Modstrøm forfulgte vi imellem de samme Paralleler
næsten tværs igiennem det stille Hav fra 170° Ost indtil 138°
V. Vi havde ingen Leilighed til at forvisse os om den ogsaa eri-
sterer Vesten for Mulgrave-Verne; men Horsburgh og flere andre
Jagttagere omtale Tilværelsen af en østlig Strømning indtil Cele-
bes Havet, navnlig under 4° N. Br. Efterat vi vare over 10°
Nord udenfor, mærkede vi Virkningen af en Strømning, som man
tilskriver Passatvindens Indflydelse, og denne vedvarede uden syn-
derlig Afstagen i Styrke, indtil vi tabte Passatvinden under 19°

N. Br. Afdriften ved denne Strømning udgjorde 271 Miil i Retningen S. 71° V.

Ved Sandwichsøerne hersker, efter de Jagttagelser jeg havde Leilighed til at gjøre, ingen regelmæssig Strømning, og deres Stilling ligner i den Henseende St. Helena; ogsaa er Vandets Temperatur omkring Øerne temmelig lig det omgivende Oceans, en Omstændighed, jeg, som allerede tidligere anført, holder for et Beviis for, at ingen Polarstrøm naaer det.

Vor Reise fra Sandwichsøerne til Amerika's Vestkyst gav, med Hensyn til Strømninger, interessante Resultater: de vare uregelmæssige, indtil vi naaede 37° N. Br., men da mødte vi en Sydøst-Strømning, der løb 50 Miil i Etmaalet, og hvis Indflydelse vedvarede, indtil vi naaede Oregon-Kysten. Da Peacock 90 Dage senere giennemsejlede det samme Rum, havde ikke alene Hastigheden aftaget, men den tilstedeværende Strømning løb i næsten modsat Retning. Hvad Udstrækningen af denne sydøstlige Strømning i Maanederne Marts og April angaaer, saa har jeg derom ingen nøie Efterretning, og kan ei heller levere den efter andre Jagttagere, da de, som tidligere have besøgt denne Deel af Oceanet, ikke have stienket denne Gienstand tilstrækkelig Opmærksomhed; Alle stemme alligevel overeens i, at de fandt en sydøstlig Strømning, saasnart de havde naaet 130° V. Længde og 31° N. Br. I det Rum, der ligger imellem Meridianerne paa 145° og 160° V. L. og fra 28 til 35° N. Br., synes Strømningerne at tabe sig, og dette er derfor at betragte som et Knudepunkt. Den ovennævnte sydøstlige Strømning kan være et Tilbageløb af en Equatorialstrømning eller en directe Polarstrøm, dog betegner dens Temperatur snarere den sidste; imidlertid hersker en mod Nordøst flydende Equatorialstrøm i den modsatte Brede af det stille Hav. At denne findes paa Kysten af Japan, udstrækker sig til Aleuterne og gaaer langs hen med Kysten af Kamtschatka, er vel bekiendt. Om dens Existens i Nærheden af det sidste Land have vi overtydende Beviis, nemlig Capt. Beechey's over Havets Temperatur paa 67°

N. Br. nærved Jiscap. De sidste Kiendsgierninger efterlade ingen Tvivl om, at en, fra et tropisk Klima kommende Strømnings Indflydelse maa udstrække sig saa langt; thi dette er det længst bortliggende Punkt om hvilket man bestemt veed at en saadan Strøm eksisterer. Den kan alligevel staae i Forbindelse med den stærke østlige Strømning, der, ifølge alle de Søfarendes Efterretninger, som søgte den nordvestlige Giennemgang, vedvarende gaaer igiennem Jishavet. Ved Aleuterne synes Strømmen at dele sig, og en Arm gaaer i Førstningen i nordøstlig Retning hen, men forandrer efterhaanden sit Løb, trækker langs hen med Americas Kystlinie og gaaer over i den ovennævnte Nordøststrøm. Denne Strøm, der gaaer igiennem Aleuterne, er utvivlsomt en ækvatorisk, og dens lave Temperatur lader sig forklare af den Omstændighed, at den blander sig med det ved en Understrømning fra Polaregnen igiennem Behringsstrædet kommende Vand, idet de aleutiske Øer opholde denne Understrømning, og saaledes foraarsage en Blanding med Vandet i Overfladen. Ved Behringsstrædets smalle Rum kan naturligviis ingen stor Vandmasse komme som undersøisk Strøm fra det arktiske Ocean, og dens Virkning i nogen Afstand kan altsaa ikke være betydelig.

Da vi paa vor Tilbagevei sejlede fra Sandwichs=Øerne til Marianerne, bemærkede vi en let Strømning mod Vesten, hvilken man kan tilskrive Passatvindene. Hiinsides Marianerne fandt vi en Strømning mod Norden, der efter al Sandsynlighed staaer i Forbindelse med den Strøm der løber langs med den japaniske Kyst; denne Retning fremherskede, indtil vi naaede den Havsneering hvorigiennem vi kom til det chinesiske Hav. Om det sidste Strømninger behøver jeg ikke at tale, da de, som bekendt, staae under Monsunernes Indflydelse, og derfor slet ikke ere konstante. Da Sydvestmonsunen har en Tendents til at forstærke Ækvatorialstrømmen, og til at give Vandmassen en Retning mod Nordost, saa kunne vi i denne fjerntliggende Egn finde Marsagen hvorfor Hastigheden af den sydøstlige Strømning paa Amerikas Nordvest=

kyst netop bliver hæmmet i den Værstid man kan vente at en saadan Indflydelse naaer denne Kyst.

Paa vor Reise fra det chinesiske Hav til det gode Haabs Fjbjerg, traf vi indtil Afrikas Østkyst kun paa svage Strømninger. Vi kunde paa denne Reise daglig undersøge Dybde-Temperaturen, da vi nu havde faaet flere selvregistrerende Thermometre. Bore Jagttagelser bekræftede den Mening, at denne Deel af Oceanet har saa undersøiske Strømme. Da vi nærmede os Afrikas Østkyst, fik vi først Polarstrømmens Indflydelse, derpaa, da vi kom endnu nærmere, Ækvatorialstrømmens, der gaaer op igiennem Mozambiquecanalen. Denne Strøm holdes sædvanlig indenfor snævre Grændser, men bliver paa visse Værstider stærk nok til at føre sit Vand i sydvestlig Retning indtil hiinsides Aguillasbanken. Det er neppe at betvivle at denne ækvatoriske Strøm ifkun er paa Overfladen og gaaer hen over Sydpolarstrømmen; en Deel af denne sidste støder imod Aguillasbanken, og dens Vand bliver derved trængt til Overfladen; dette fremgaaer tydelig af den Omstændighed, at den bringer Vandets Temperatur ned til 62° i Nærheden af Cap. Denne Polarstrøm bliver deelt af Cap; den østlige Deel gaaer op med Østkysten af Afrika som undersøisk Strøm, og vel endog igiennem Mozambiquecanalen; den anden og større bliver afbøiet, gaaer ved Vestkysten af Afrika mod Nord og danner endelig det syd-atlantiske Havs store Ækvatorialstrøm.

Vi have seet, at en stor vestfæstet løbende Ækvatorialstrøm findes i det atlantiske og stille Ocean. Efter Horsburgh findes ogsaa en saadan i det indiske Ocean under 3° N. Br.; denne kan man føre tilbage til den Polarstrøm, der gaaer langs op med Vestkysten af Ny-Holland og nødvendig maa træffe paa Javas og Sumatras Kyster; efter Jagttagelser i det indiske Ocean løber den 56 Mil i Etmaalet. Efter samme Jagttagelser synes det at en Strømning gaaer vedvarende sydefter ved den malabariske Kyst. Ved Chagos-Archipellet ere Strømningerne periodiske, under Sydsømonsunen gaar de vestlig og nordvestlig, og i December og Januar, naar Vinden blæser fra N. V., sydsøstlig. Om Comorn-Øerne

derimod kommer den fremherberfkende Strømning fra Veften, og udenfor Nordenden af Madagafcar herfter ligeledes en veflig Strømning hele Havet rundt. Af diſſe Grunde ere Dernes Havne vanffelige at naae, og man maa nærme fig dem fra Lubart.

I Mozambique-Kanalen er en Strømning nordefter langs Veftkyften af Madagafcar, imedens Bandet næften uophørligt løber imod Syden paa den ligeoverfor liggende Kyft af Afrika. Men paa den ſamme Kyft findes nordenfor Linien en ſvag Strømning, der gaaer henefter den perfiſke Bugt, og derpaa foraarſager den Strømning, ſom løber ſydefter ved den malabarifke Kyft.

Den æquatorifke Strømning i det ſydatlantifke Hav kan man anføre ſom et godt Exempel paa den Virkning ſom Strømninger kunne have paa Klimatet. Den Annobon ligger ſtedſe under dens Indflydſe; St. Thomas, i $6\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Lgd. og umiddelbar under Linien, naaes undertiden af den, men Prindſe-Derne aldrig. Oberſt Sabine beſkriver Maaden hvorpaa denne Omſtændighed indvirker paa Klimatet, ſaaledes: „Den undertiden forekommende Fremryk-ken af Equatorialſtrømningens kolde Band til St. Thomas, kan for en Deel forklare en tiſſyneladende Eiendommelighed i denne Des Klima, naar man overhovedet ſammenligner det med Klimatet paa Veſtafrikas Kyft. Paa alle britiſke Beſiddelſer, fra Gambia under 13° N. Br. til Forterne paa Guldkyften, giælde Maanederne Juni, Juli og Auguſt for uſunde, medens de derimod paa St. Thomas ere de ſundefte i hele Havet, idetmindſte for Euro-pæerne, men ikke for Negerne, hvilke, paa den Hærſtid lide meget af Snue og Rheumatisme. Det er bekiendt at Equatorialſtrøm-mens Band er 10° til 12° koldere end det i Guineabugten, og at dens Nordgrændſe, ſom til andre Hærſtider er 120 til 180 Miil ſønden for Sydenden af denne D, i Juni berører ſelve Den, eller naaer til meget nær derved, og det er, ved en Overveielſe af de Hærſager der foranledige dens Fremrykken imod Equatoren, naar Solen ſtaaer i de nordlige Tegn, ikke uſandsſynligt, at den i Juli kan omſlutte hele Den St. Thomas. Luſtens Temperatur afhænger, ſom bekiendt, umiddelbar af Havets Overflade; giennem-

seiler man Biafrabugten, fra Cap Formosa indtil St. Thomas, og iagttager man Luftsens Temperatur over Guineastrømningens Overflade i Skyggen og til Luvart, ved Solopgang, Middag og Solnedgang, saa finder man den mindst 79° , høiest $83\frac{1}{2}^{\circ}$ og i Giennemsnit $81\frac{1}{2}^{\circ}$, medens at, paa Reien fra Gabon-Floden til Ascension, Luften i Giennemsnit kun har en Varme af 74° over Equatorialstrømningen med meget svage Afvigninger, omendskiøndt en Deel af Reien gaaer ganske ved Randen af begge Strømninger i Sigte af Den St. Thomas. Altsaa maa Equatorialstrømningens Nærhed, naar Solen staaer i de nordlige Tegn, udøve en væsentlig Indflydelse paa Dens Temperatur, navnlig da Vinden bestandig er sydlig, selgelig ogsaa paa Klimatet. Den St. Thomas har selvfølgelig, da den ligger under Equator, tvende kolde Mørstider eller Vintere, efterdi Solen i Juni og December er liges langt fjernet, men i Juni, Juli og August kommer ogsaa endnu Indflydelsen af Vandets Overflade til, der er flere Grader koldere end i November, December og Januar; derved blive Maanederne Juni, Juli og August fortrinsviis til Vinter for St. Thomas, hvori Indvaanerne klage over Snue og Rheumatisme, men Europæernes Sundhed derimod mindre afficeres end i de andre Mørstider, efterdi Klimatet da er deres mindre ulig end sædvanlig. Klimatets Usundhed paa Prindsøen i Sammenligning med det paa St. Thomas, og begge med Annobons, hvad Europæernes Opbold angaaer, er hyppigt og specielt bleven fremhævet af portugisiske Jagttagere, og er ogsaa almindeligt anerkendt paa Prindsøen og paa St. Thomas. Dette lader sig tilfredsstillende forklare af at Annobon stedse er omgivet af Equatorialstrømningen, Prindsøen stedse af Guineastrømningen, at derimod St. Thomas ligger i Midten, og begge leilighedsviis indvirke paa dens Klima. I tropiske Klimater har saa Temperaturgrader en væsentlig forstfiellig Indflydelse paa Indvaanernes Befindende og paa Europæernes Sundhedstilstand."

Sammenfatter man de anførte Kiendsgierninger ialmindelighed, saa fremgaaer deraf, at ved Vestsiderne af det nord- og syd-

atlantiske Hav, det nordlige og sydlige stille Hav og det indiske Hav fremherske Strømme af opvarmet Vand, der gaae fra lavere til høiere Breder. Disse dreie sig, i de to nordlige Have, østlig, strømme imod de modsatliggende Continenter, og forårsage uden al Tvivl den sammenlignelsesviis ligeartede og høie Temperatur paa Vestkysterne, hvorved de britiske Ders Klima er saa særdeles betegnet. For at Havets Ligevægt kan konserveres, maa den, paa denne Maade, fra Equator mod Polen henbragte Vandmasse, efterat den i de høiere Breder er bleven affiolet og tættere, vende tilbage til Equator, og dette var fremmest at vente ved ganske undersøiske Strømninger. Men Indflydelsen af det tilbagevendende Vand føles ogsaa i Overfladen, og udgjør de ovenomtalte overfladiske Polarstrømme. De, som komme fra den store Oceanmasse paa den sydlige Halvkugle, gaae i Retningen af Continenternes fremspringende Spidser og de store Der, Cap Horn, Cap det gode Forbjerg, Cap Leuwin o. s. v., hvor de sædvanlig blive deelte i to Arme. De vestligere træffe Equatorialstrømmene, forandre deres Retning, hæmmes eller hindres i deres Videregaaen mod Polen og danne Knudepunkterne. Vi have seet at, i det nordatlantiske Hav, idetmindste en Deel af Nordpolarstrømmen spalter sig ved Cap Finisterre, gaaer under Navnet Hannel-Strømmen, til Biscayabugten, antager Formen af en overfladisk Strøm forbunden med et Dødvande, imedens Hovedarmen forfølger sit sydlige Løb langs med Kysten af Portugal, og bliver tilsidst ganske undersøisk. Paa Vestfiden af det nordatlantiske Hav flyder paa de høiere Breder Labradorstrømmen, en saa mægtig Strømning at vi neppe kunne tilskrive dens Oprindelse alene Tilbagekomsten af det tropiske Vand fra det atlantiske Hav; man troer at dette er en Deel af Sydsøens Equatorialstrøm, der trænger igiennem Behringsstrædet ind i Ishavet, danner den østlig gaaende Strømning ved Amerikas Nordbredder, træder giennem de mange Giennemgange imellem Ø- og Ishjerglabyrinthen ind i det atlantiske Hav, og vender endelig tilbage for igien at blive opvarmet i det atlantiske Havs tropiske Klima.

Utvivlsomt ligger en større Masse koldt Vand i Dybden af det atlantiske Havs Equatorialegne end der paa nogensombest an- den Maade lader sig forklare uden ved undersøiske Strømninger. Enkeltstaaende Jagttagelser, som gjordes paa Hjemreisen af vor Esca- dres forskjellige Skibe paa forskellige Steder, viste den samme lave Temperatur i en Dybde af henved 100 Favne indenfor en Zone imellem 3^o S. Br. og 3^o N. Br. De forskellige Skibes Jagt- tagelser differerede kun een Grad fra hinanden, og stemmede næsten overeens i Bredden af den første Zone. Jeg er overbevist om, at de første lave Temperaturer, som vi traf, hænge sammen med den kolde undersøiske Strøm, som vore Dybsjagttagelser paa Udreisen viste i Nærheden af de capverdiske Øer. Da vi giennemsejlede det sydatlantiske Hav uden at iagttage nogetsombest Phænomen af denne Art, saa kan man med Sikkerhed paaatae, at denne Masse af koldt Vand kommer fra Nord.

Dog vi vende tilbage til Sydpolarstrømmens vestlige Arme, hvilke trænge imod det gamle og det ny Continents to store For- bjerge; de blive afbøiede ved Landet, flyde i deres nye Retning imod Equator og gaae over i de vestlige Equatorialstrømme, som, rettede imod Østkysterne af de ligeoverfor liggende Continenter, op- varmede ved Solen derved blive til de varme Strømme med hvilke vor Recapitulation begyndte.

Antallet af de bekiendteblevne Kiendsgierninger ere endnu altfor ringe til at kunne tjene som Grundlag for nogensombest Theorie, imidlertid kan vel ingen Tvivl være om, at den store og tilstrække- lige Marsag er den ulige Fordeling af Hede over Jordoverfladen. Hvorledes Strømme, Strømninger og Modstrømninger blive affi- cerede af Continenterne, det lader sig undersøge, men hvilken Ind- flydelse Havsejens Art og Form udøve derpaa, synes for Tiden endnu at ligge udenfor mulige Undersøgelsers Omraade. Muligst fuld- stændige Efterretninger om Strømningerne ere af stor Vigtighed for de Erfarende, de tage, næst efter Vindene, hans Dpmærksom- hed i Beslag, og Vindene udøve fra deres Side en betydelig Ind-

flydelse paa Strømningerne. De store og mangengang meget vanskeligt forklarlige Strømnings-Vexlinger ere blevne bemærkede af alle Søfarende, man kan tilskrive dem de bekjendte anomale og periodiske Forandringer som undertiden forekomme.

Passatvindene, Monsunerne og andre constante og periodiske Vinde, ere, ligesom de tempererede Zoners veksende Binde, enten foranledigede eller stærkt afficerede ved den Maade hvorpaa Temperaturen er fordeelt over Oceanet ved Polar- og Æquatorialstrømmene. Det er derfor, formedelsk den indre Forbindelse med denne Gienstand, nødvendigt at omtale de Rum som ligge imellem Passatzonerne og de vestlige Vindes Zone. Tilværelsen af en saadan Zone i det nordatlantiske Hav var allerede længe bekjendt, og vi have overbevist os om Tilværelsen af lignende, omendskiødt mindre udbredte Zoner i de andre Have. De ligge paa begge Sider af Parallelen paa 30° paa begge Halvkugler og ere henved 300 Mil bredde. Afseet fra Virkningen af Atmosfærens store Strømninger finde vi, at dette Rum er et Slags Dødpunkt, hvor Båndet i Polar- og Æquatorialfloden gienfædigen neutraliserer sig, og følger alle svømmende, fra begge tilførte, Stoffer ansamle sig. Jeg vil faae Leilighed til særdeles at omtale disse Zoner med Hensyn til Hvalfangsten. Naar de ovenanførte Meninger om Oceanets Båndstrømme og disses Følger ere rigtige, hvorover vore egne Jagttagelser og de angivne Henvisninger neppe ville efterlade nogen Tvivl, saa ere vi istand til at erkiende den Naturens forunderlige Omfarg, hvormed Skaberen har indrettet Oceanets flydende Masse saaledes, at den i sit endeløse Kredsløb søger en Ligevægtstilstand, som den aldrig opnaaer, og paa samme Tid og ved det samme Middel fordeler den overflødig tropiske Varme over Jordkuglens hele Overflade, og fører de iisdannende Masser, der ellers vilde sammendynge sig i de kolde Zoner, mod Æquator.

Sætter man endog de partielle, ovenfor omstændelig angivne, Jagttagelser over Retning og Udstrækning af Oceanets store Strømme og Strømninger, hvadenten de ere overfladiske eller undersviske,

ganske til Side, saa vilde dog alene Spermacet-Hvalernes Bændesæt levere det tilfredsstillende Beviis for, at saadanne Strømninger eksistere, og at de være i deres Styrke og selv i deres Retning, alt efter Årstiden. Det er Hvalfangerne vel bekendt at Spermacet-Hvalernes fornemste og kiæreste Næring er en geleeagtig Medusa, som hidtil endnu ikke er bleven behørig iagttaget af Naturforskerne. Man kan alligevel antage som vist, at disse Møgluffer ere rigeligst tilstede under begge Hemisphærers høiere Breder, hvilke altsaa synes at være deres Udviklingssted, og for hvilke de ogsaa bedst passe efter deres Levesæt. *) Under vor Krydstour paa de høiere sydlige Breder saae vi uhyre Masser af disse Meduser om og i Nærheden af Isbjergene. Deres Mængde var saa stor at man deraf tør drage den Slutning, at deres kiæreste Dyholdsted er i Band af saadan Temperatur, saavel som at de udvikles i Nærheden af disse Ismasser. Hvaler findes ligeledes her i Mængde, og omendskiøndt navnlig af Finnefisk-Arten, mangler det dog ikke paa Spermacethvaler.

Hvad Meduserne angaaer, saa bevæge de sig kun besværligt, og deres Bevægelser indskrænke sig navnlig til at kunne efter Behag synke og stige. Naar Polarstrømme ere tilstede, saa maae Meduserne af disse blive bortførte fra deres Fødested, og paa deres Vej til lavere Breder, ved deres Kraft til at stige opøfter eller synke, opsoge de Lag af koldt Vand som bedst passer til deres Constitution. Min Opmærksomhed blev henvendt paa Hvalernes Levesæt paa høie Breder, fornemmelig ved den Omstændighed, at de her æde i Overfladen, istedetfor, som i lavere Breder sædvanlig fleer, at dulle dybere; man saae dem uafsladeligt, istedetfor som ellers, kun med Mellemrum. Man vil let tilstaae, at Meduserne, ligesom andre Dyr, have deres særegne Forplantningstider, og det er sandsynligt, at den Tid, hvorpaa vi saae dem i et saadant Antal,

*) Utallige Smaaeyr, de sædvanlige Hvalers Næring, findes ligeledes her, hvilket vore egne Jagttagelser i Syden og Scoresby's i Norden have viist.

var den hvori de i størst Mængde udvikledes. Saa gierne de endog leve i koldt Vand, saa er det dog ikke sandsynligt at deres Formerelse vedvarer, naar de Egne, i hvilke vi traf dem, ere spærrede af Is, og det opvækkende Lys og Solens Varme mangle dem. Spermacethvalernes Næring bliver altsaa ved Polarstrømmene i den ene Mærstid ført i større Mængde til lavere Breder end i den anden, og hiin Mærstid svarer til den, i hvilken disse Strømninger have den største Magt; Spermacethvalen maa naturlig forlade de høiere Breder og følge den Strømning der bortfører dens Næring. I Overeensstemmelse med denne Mening finde vi Spermacethvalen vandrende. Polarstrømmene forsvinde, som vi have seet, i mange Tilfælde fra Overfladen, men ophøre derfor ikke, og selv hvor man iagttog dem i Overfladen og i Dybden, vil, naar man nærmer sig lavere Breder, Vandet være af høiere Temperatur i Overfladen. Meduserne ville derfor i begge Tilfælde sænke sig til større Dybde, og Hvalen maa, for at søge sin Næring, som den paa høiere Breder kan finde i Overfladen, søge ned i Dybden. Vi have seet paa hvilken afgjørende Maade Polarstrømningerne blive overfladiske ved Continenternes sydlige Fjærg. En lignende, men i mindre stort Omfang virkende, Mærstid hæver dem op, naar de ere undersøiske, nemlig Der, som hæmme deres Løb og bringe koldt Vand til Overfladen. Her vil altsaa i en vis Mærstid Hvalens Næring ikke blot være tilgængeligere, men ogsaa i et givet Num rigeligere, fordi Strømmens Hastighed her bliver opholdt. Ligesaa finde de af Polarstrømningerne bortførte Stoffer, efter al Sandsynlighed, en Hvileplads i Zonen for Vindstille, og her maa ogsaa til visse Mærstider Hvalernes Næring være rigelig. Saadanne Steder har jeg allerede ovenfor betegnet ved „Knudepunkter“.

Saa antagelig denne Theori imidlertid endog kan være for at forklare Spermacethvalernes Vandresæt, saa kiende vi dog aabenbart Naturhistorien af deres kiæreste Næring, saavelsom Løbet og Hastigheden af alle undersøiske Polarstrømme, altfor lidet, til med Sikkerhed at kunne forudsige de Tidspunkter hvori Hvalen vil ind-

finde sig paa bestemte Steder i Oceanet. Dette lader sig kun lære ved Jagttagelser, og lang Erfaring har lært de dygtige Hvalfangere, i hvilke Egne af Havet deres Bytte helst opholder sig, og paa hvilken Tid man sandsynligst træffer det der. Sammenholder man disse Steder med Strømningernes Knudepunkter, saa vil Sammentræffet paafalde enhver Jagttager, og naar alle til Gienstandens Oplysning nødvendige Kiendsgierninger ere blevne skarpt fremstillede, da kan Theorien tjene til at afforte den nu til Erhvervelse af den fornødne Kiendskab udfordrede Læretid. Næsten af denne Afhandling vil derfor være Hvalfangsten bestemt, for at fremlægge Resultaterne af vore egne Jagttagelser tilligemed de af andre erholdte Efterretninger.

Hvalfangsten kan man, ved den Udstrækning, hvormed vore Landsmænd drive den, næsten ansee som en væsentlig amerikansk Forretning. Vore Hvalfangere bedække det stille Hav med deres Seil, og Udbyttet af Fangsten giver mange Tusinde Underhold og Nigdom. Forretningens Forgreninger sprede sig ud over alle Dele af Handelen, udbreder sig over hele Unionen, og dens directe eller indirecte Indflydelse synes at anbefale den til Regjeringens særdeles Beskyttelse. Det hørte til de første Diemed for Opdagelses-Expeditionen at give vore entreprenente Søfolks farefulde Farter en større Sikkerhed: paa alle vore Toure bleve Bindene og Strømningerne ofrede den største Opmærksomhed, og jeg haaber at kunne betegne de bedste Courser for at komme til de bedste Jagtsteder, og at betegne disse Localiteter noiere end tilforn er skeet. Vor Hvalfangersflaade tæller nu 675 Fartøier, fordetmeste af 400 Tons; 15—16000 af vore Landsmænd udfordres til at bemande disse Skibe; Halvdelen deraf udgaaer med dem for første Gang paa Havet og vender, efter en Reise fuld af Anstrengelser og Farer, meest i det stille Ocean, tilbage som fuldkomne Matroser. Værdien af vor Hvalfangersflaade bliver anslaaet til ikke mindre end 25 Millioner Dollars, og leverer et aarlig Udbytte af ikke ringere end 5 Mill. Mange troe, at Hvalfangsten er blot et Lotteri, og Udfaldet mere at tilskrive den gode Lykke end den gode Ledelse.

Dette er imidlertid en Feiltagelse, thi der gives maaskee ingen Grøn-
hvervsgrøn paa Oceanet, hvor et sundt Omdømme er nødvendiggere
og hvor Udfaldet afhænger mere af Erfaring, Foretagelsesaaend og
Iver hos den Commanderende, end Hvalfangsten.

Det er fornemmelig to Arter af Hvaler, hvorpaa vore Lands-
mænd gjøre Jagt, Spermacethvalen (*macrocephalus*) og den egent-
lige Hval (*mysticetus*); begge Dyr afvige væsentlig i Form og
Baaner fra hinanden: de første have Tænder, de sidste Bårder, de
have altsaa forstieellig Næring; de første æde de store Meduser, der
af vore Hvalfangere kaldes „squid“, de andre smaa Krustacer og
Fisk. Deres Ernæringssteder ere altsaa ikke de samme, thi medens
de sidste fornemmelig besøge Kyster og Bugter, finder man de første
sjældent andre Steder end i det dybe Hav, for det Meste fjernet
fra Land. Begge Arter kiendes let af erfarne Folk, endog i en
Afstand, paa Massen af det Vand de udspreite, paa sammes Ret-
ning og Hvide, den meer eller mindre hyppige Gientagelse, paa den
Maade hvorpaa de dukke under, Længden af den Tid de forblive
under Vandet, og den Legemsmasse som de vise udenfor Vandet —
Jeg begynder med Fangsten af Spermacethvalen, ikke alene fordi
den er den vigtigere, men ogsaa fordi Resultatet af denne Fangst
afhænger mere af deres Behændighed og Kiendskab som drive den.

De fortrinligste Steder, hvor denne Fangst finder Sted, ere
Hvalfangerne bekiendte under særegne Navne: „paa Kyst-Grundene“,
„udenfor Kystgrundene“, „Middelstrøget“ o. s. v. Disse Num-
have vide Grændser: „Kystgrundene t. Ex. omfatte den hele Kyst
af Chili og Peru, fra Den Juan Fernandez til Galapagos-Øerne,
og Strøget „udenfor Kystgrundene“ omfatter Rummet imellem 5°
og 10° S. Br. og 90° til 120° V. Lgd. Den efterfølgende
Liste omfatter alle de forskellige Hvalstrøg som blive besøgte i det
stille Hav af vore Hvalfangere:

- 1) Kystgrundene,
- 2) udenfor Kyst-Grundene,
- 3) i Nærheden af Havaji-Øerne,
- 4) ved Selskabsøerne,

- 5) ved Samoa-Gruppen,
- 6) ved Fidjschi-Gruppen,
- 7) ved Kingsmills-Gruppen,
- 8) langs og sydlig for Equator, fra Sydamerikas Kyst til Kingsmills Gruppen,
- 9) tværs over det sydlige stille Ocean, imellem Parallelerne 21° og 27° ,
- 10) tværs over det nordlige stille Ocean, imellem 27° og 35° N. Br.,
- 11) i Nærheden af Ny-Seelands Østkyst,
- 12) Middelfstrøget imellem Ny-Holland og Ny-Seeland,
- 13) Kysten af Japan og Søstrøget hen til Bonin Øerne,
- 14) Nordvestkysten af America,
- 15) Kysten af Californien.

Disse Steder omfatte saaledes en mægtig Mark, og man skulde troe, det neppe kunde slaae feil for et Skib at finde disse Dyr; imidlertid maa mangt et vende tomt tilbage, naar det ikke kommer til rette Tid. Erfaringen viser, at Hvaler paa deres Bandringer samle sig til visse Tider af Aaret paa de ovennævnte Steder, og hvo der kender Haandteringen, gjør sig Umage for at være til rette Tid paa Stedet. Jeg vil nu, efter de bedste Efterretninger, angive de Tider, hvorpaa Hvalerne samle sig paa de forskiellige Steder. For Bequemmeligheds Skyld inddeler jeg disse Steder i fire forskiellige Sectioner eller Belter. Disse Belter ere fra 20° til 26° Bredegrader.

Det første er det imellem Equator og den nordlige Bændekreds, det andet imellem Bændekredsen og 50° N. Br., det tredje imellem Equator og den sydlige Bændekreds, det fjerde imellem Bændekredsen og 50° S. Br. Imellem Troperne finder man næsten bestandig Hvaler; imidlertid gives der særegne Steder indenfor disse Zoner, paa hvilke de fortrinsviis samle sig. Hvaler indfinde sig i det første Belte norden for Equator i Syd for Sandwichsøerne, og derfra vestefter indtil Mulgraveøerne, den største

Deel af Mæret igiennem, men det eneste Sted i dette Belte, hvor de til en bestemt Mærstid, som bekendt, indfinde sig i større Antal, er vesten for Galopagos=Øerne; de trække paa deres Vandringer gjentagende hen over dette Rum, dog finder man dem sædvanlig i Nærheden af de mindre Øer. I det andet Belte stryge de fra Kysten af Japan til Nordvestkysten af Amerika og Californien. Her indfinde de sig fra Mai til November. I Juli Maaaned finder man dem ved Bonin=Øerne, imellem disse og Kysten af Japan; de besøge Rummet norden for Sandwichsøerne, mellem 28° og 35° N. Br. og 145° til 165° V. Lgd. fra Juni til October; til Amerikas Nordvestkyst begive de sig i August og September, til Kysten af Californien i November og Januar. Det tredje Belte omfatter Havet fra Sydamerikas Kyst til Kingsmill=Gruppen, med Indbefattende af Marquesa=, Selskabs= og Benskabs=Øerne, Samoa= og Fidjschi=Gruppen. Her ere de Rum, man kiender som Strøg „paa og udenfor Kystgrund“. De sidste besøge Hvalfangerne fra November til Februar, og langs dette tredje Belte indfinde Hvalerne sig indtil Maaenederne Juli og August, til hvilken Tid de komme til Kingsmill= og Fidjschi=Grupperne. Det fjerde Belte tilbyder den gunstige Tid i Maaenederne Marts, April og Mai østen for Ny=Zeeland, efter denne Tid langs og imellem Parallelerne paa 22° og 28° S. Br., fra Ny=Hollands Kyst til Sydamerikas.

Undersøger man de særegne Stedsforhold, hvor Hvaler til visse Mærstider indfinde sig talrigst, og forbinder disse med mine egne Jagttagelser over Strømninger, saa viser det sig, at sammes Forsamlingspladse henbise nøiere end alt Andet hvad vi hidtil kiende, til de neutrale Punkter, d. v. s. til de Rum hvor ingen Strømninger findes. Disse maae naturligen blive disse Dyrs Samlingsplads eller Ernæringssted, og disse Punkters Bestemmelse vil derfor kaste et nyt Lys paa Strømningernes System i Oceanet. Jeg har selv bestræbt mig meget for, hos Capitainer paa Hvalfangere, at indhente Efterretning om disse Steders Udstrækning, men deres

Angivelser vare ofte i Strid med hinanden, og afvege manges Gang med Hensyn til Grænsen 5 Grader fra hinanden. Omstændighederne verle vel i forskellige Aar meget, men selv dette forklarer endnu paa ingen Maade Angivelsernes Afvigelser. Naar vi undersøge de Aarstider, paa hvilke Hvaler vise sig ved visse Der, findes, at de sædvanlig i dette Strøg falde i Sommerens Begyndelse og Ende, i hvilken Tid det dyriske Liv er det frugtbareste, og Hvalernes Næring altsaa ogsaa i Nærheden af disse særegne Grupper den rigeligste. Man har ofte sagt mig og troer almindelig, at Hvalerne elske Varmen, og kun opsoge faa Steder udenfor Troperne. Dette var besynderligt nok, naar det var sandt, men Hovedgrunden, hvorfor de besøge varmere Havstrøg til visse Aarstider, ligger i Begierlighed efter deres Føde, som de her finde i større Mængde, og det synes utvivlsomt, at disse Dyr i deres Vandringer trække med Strømningerne, indtil de finde deres Næring i rigelig Mængde, og da blive paa et saadant Sted indtil det er udtømt.

Efter at have angivet de forskellige Belter i det stille Hav, kommer jeg til Localiteterne i det atlantiske og indiske Ocean, hvor Fangsten af Spermacethvalen er den meest lovende. Disse svare ligeledes til de Steder, hvor de undersøgte Strømninger, formodetst hinanden modvirkende Aarsager, tabe sig eller støde paa Hindringer. Stederne ere:

- 1) Udenfor Azorerne,
- 2) ved de capverdiske Der,
- 3) norden for Bahama-Bankerne,
- 4) i Mexico-Bugten,
- 5) i det karaimiske Hav,
- 6) østen for Luvars-Derne, og
- 7 og 8) ved Brasiliens Nord- og Sydkyst,
- 9) i Carrolgrund eller et Rum imellem St. Helena og Afrika.

I det indiske Ocean:

- 1 og 2) udenfor Nord- og Sydenden af Madagascar og imellem denne Ø og den afrikanske Kyst,
- 3) ved Kysten af Arabien,
- 4) ved Vestkysten af Java,
- 5) ved Nordvestkysten af Ny-Holland, og
- 6) ved Sydkysten af Ny-Holland til henimod Bantiemens Land.

Tiden for disse Fiskerier falder sammen med den, i hvilken man kan forvente at Hvalernes Næring er den rigeligste: naar Polarstrømmene henføre den.

Det første Sted med Hensyn til Tiden er Nærheden af Azorerne; dette Streg udstrækker sig ikke mere end 200 Mil fra disse Øer, og fornemmelig Sonden for dem. Her findes Hvaler i Sommermaanederne og indtil ind i October. Det maa bemærkes, at disse Øer ligge paa den store Nordpolarstrøms Bei og hæmmer den i dens Løb, følgerlig blive Næringsstofferne opholdte i deres Vandring og ansamlede her. Det andet besøgte Sted er udenfor Cap Blanco og Cap Verd, og dette bliver ogsaa besøgt af det stille Havs Flaaders udgaende Skibe. Det atlantiske Havs Hvalfangere gaar derefter til Nordkysten af Brasilien i Maanederne October, November og December, og derfra til den brasilianske Banke og udenfor Mundingen af Rio de la Plata, hvor de fiske i Januar og Februar, dernæst søge de St. Helena og Carrolgrunden, som ligger 50 til 200 Mile sydøstlig for denne Ø henimod Cap det gode Haab. Paa denne sidste Plads blive de i Marts April og Mai; derfra gaar de vesterefter, langs den sydamerikanske Kyst, østen om Luvartsoerne, og derefter til Bahama-Bankerne, Cap Hatteras og langs de forenede Staters Kyst, hjem. — I det indiske Ocean bliver den sydlige Deel af Madagascar, udenfor Point Dauphin, besøgt i Marts og April; i Mai, Juni og Juli Strøget udenfor Madagascars Sydvestcap i Mosambiquecanalen og paa begge Sider af samme. Derpaa tilbringe Hvalfangerne endnu nogen

Tid ved Cap Corrientes og besøge Comornøerne. Spermacethvaler findes hyppigt i stort Antal mellem disse Der, og Skibe gjøre sædvanlig god Fangst i deres Nærhed. Den afrikanske Kyst, fra Mozambique til Zanzibar, er et fordeelagtigt Strøg, og det sidste Sted ogsaa en god Havn til Skibsreparation. Nogle Skibe udvide deres Krydstour under Nordostmonsunerne til den arabiske Kyst, men den afrikanske bliver sædvanlig foretrukken. Chagos-Archipelet tilbyder undertiden noget Udbytte, men det er en meget tvivlsom Grund og besøges endnu ikke ofte: den passende Tid er under Sydvestmonsunerne. Det fordeelagtigste Strøg i det indiske Ocean er den vestlige og nordvestlige Kyst af Ny-Holland, østerefter indtil Derne Timor, Lombol og Angier, og vestefter til Keelingsøerne med Javas Kyst indbefattet. Sammenligner man disse Angivelser med de tidligere over Strømningerne og Hvalernes Samlingssteder, saa vil man erkiende, hvor nær de hænge sammen med de Søstrøg, hvor Polarstrømningerne blive opholdte af Land eller Der eller hindrede i deres Løb. Euluhavet er det eneste Sted der endnu staaer tilbage at omtale; amerikanske Skibe ere imidlertid sjelden gaaede derhen, men nogle engelske skulle der have haft stort Udbytte.

Af alle disse Angivelser udleder man, at her er Rum for en uhyre Flaade, uden at Skibene derfor komme hverandre i Veien. I nogle Aar har imidlertid nu den Mening udbredt sig, at Hvalerne aftage i Antal. Denne Formodning synes dog, saavidt jeg af talrige Undersøgelser har kunnet spore, ikke begrundet. De ere unægtelig blevene vildere, eller som nogle Hvalfangere udtrykke sig „mere flye“ (scary) og derfor vanskelige at fange; men betragte vi det Antal som stadigt bliver fanget aarlig, saa vil man ikke troe paa nogen stor Aftagelse. I Giennemsnit behøves 50 Hvaler for at fylde et Skib, og der maa derfor, naar man beregner den udbundne Mængde Hvaltran, aarlig fanges omtrent 5000. (Efr. længere hen Pag. 99.) Dette synes dog at være et meget ringe Antal, naar man tager i Betragtning, at deres Ernæringssteder indtage et Rum af 20 Millioner Kvadratmile.

Antallet af de fangne ægte Hvaler forholder sig til *Spermacethvalernes* som To til Een. De første findes fornemmelig paa Kysterne, i Bugterne og selv i Havnene, og ere meget talrigere end *Spermacethvalerne*. De besøge Kysten af Chili om Sommeren fra October til Marts og indfinde sig paa Nordvestkysten af Amerika og Californien i den nordlige Halvkugles Sommer eller fra Marts til November. Paa Ost- og Vestkysten af Ny-Holland ligesom paa Ny-Zeelands Kyster ere de fra November til Marts i stort Antal i Bugterne, hvorhen de gaae for at kaste deres Unger. Dette kan de imidlertid ikke længere gjøre ustraffet, da Strandbredderne nu ere besatte med udstrakte Colonier for Hvalfangsten. Saasnart de udstillede Skildvagter give Tegnet, blive Baade satte i Vandet, Bildtet forfulgt, og naar det er dræbt, indslæbt i Havnen og opbugget. Man har imidlertid her saameget uden Forskiel slagtet Gammelt og Ungt, at dette Strøg i den nyere Tid besøges mindre af Hvalerne.

Den ægte Hval findes af meget betydeligere Størrelse i høie Breder end i lave, og leverer ikke sjelden, naar den fanges der, 180 Fade Tran; foruden Trannen afgive ogsaa Fiskebenene nogen Gevinst. Vi saae et stort Antal af disse Hvaler i Bugterne om Cap Horn i Marts og April, men Veiret er sjelden gunstigt for Anvendelsen af Baade. I mindre dybt Vand har man ogsaa gjort Forsøg paa at fange en anden Art, Puffelhvalen (*Humpback, gibbosa*), men det er meget vanskeligt at bekomme Byttet, thi neppe er Dyret dræbt, førend det synker i Dybden og bliver der i 30 eller 40 Timer; man maa derfor ankre en Baad i Nærheden eller efterlade en Boie, og endda bortføres de ikke sjeldent af Understrømninger eller gaae tabt ved slet Veir. Omendskiøndt de høiere Breder, formedelsk Hvalernes Antal og Størrelse, ere meget tillokkende, saa frembyde de dog ogsaa mange Vanskeligheder, der bringe til at foretrække Jagten paa de lavere Breder. Veiret er, selv om Sommeren, ofte stormende, hvilket gjør Baadenes Udsætten farlig, og i smukt Veir er ogsaa den hyppige Taage ikke blot meget besværlig, men gjør det umuligt at fortsætte Jagten i nogen Afstand,

naar man ikke vil udsætte sig for den Fare at miste Baad og Mandskab. Bore Hvalfangere finde, at deres Bedrivt, selv i de lave og mindre stormende Breder, frembyde Besværligheder og Farer i tilstrækkeligt Maal. Trods disse Besværligheder er det kjæreste og gunstigste Søstrog for den ægte Hval, Rummet imellem 50° og 55° N Br., hvor nylig et stort Antal af betydelig Størrelse blev fanget i Juni og Juli. Omendstiondt den gunstige Tid er kort, saa ere dog store Skibe inden Udløbet af samme vendte hjem med fuld Ladning.

Hvalfangstens Gevinst er stor, og viser hvad Iver og Udholdenhed kunne ndrette, naar de ere godt ledede. Det er forbausende hvor ringe Tallet paa Ulykkestilfælde er i denne store Flaade; det hele Forliss, som Assurancecompagniet har at udbetale, udgjør sjældent mere end een Procent; Tabet af andre Marsager ikke mere end en halv, hvorfor ogsaa Assurancen sjelden overstiger 2½ pCt., og dermed gjør Compagniet endnu gode Forretninger. Man regner, at henved ti pCt. af Skibene gjøre Havarireiser, deels formedelst Capitainernes Udygtighed, deels ved Tilfælde og Ulykke. Ovenfor har jeg angivet Antallet af de aarlig fangne Spermacethvaler til 5000, og dette kan i mange Aar overstige Sandheden; efter de bedste Kienderes Mening kan man dog antage, at idetmindste 10,000 af begge Arter fanges aarlig, med Indbefattende af dem, der gaae tabt ved Tilfældigheder eller som formedelst ugunstigt Veir ikke kunne bringes ombord; disse Tab kunne beløbe sig til 8—10 pCt. Man paaastaar, at Sanner og Sunner fanges i lige stort Antal, lægger imidlertid til, at de sidste ere meget talrigere; Grunden til at ligemange fanges, kan ligge deri at Sannerne ere større og mere søgte. De give i Giennemsnit 30 til 100 Fade Tran, medens Sunnerne sjelden give over 45 Fade og mangengang ikke mere end fem. Sannerne findes stedse kun i ringe Antal samlede, Sunnerne derimod i store Flokke. Fangsten af de ægte Hvaler finder Sted paa begge Halvkuglerne i de høiere Breder, hvor Dyrenes Næringssteder ere. Ved Vinterens Komme gaae Sunnerne til

Bugterne, for at bringe deres Unger til Verden, og blive her indtil Foraaret, da de igien gaae til Samlingsstederne for at komme sammen med Hannerne; hvor disse gaae hen i Mellemtiden, veed man ikke, men man troer, til de høiere Breder hvor de finde deres Næring i større Mængde.

Griffiths, Maudslays og Smiths Drivskrue.

Sidste Hefte af dette „Archivs“ Aargang for 1853, Pag. 375, bleve de practiske Resultater omtalte, som vare opnaaede paa Paletskibe med Griffiths Patentskrue.

Ombord i Skruelinieskibet Agamennon paa 91 Kanoner anbragtes Griffiths Drivskrue, og Skibet udgik i November 1853 paa en Prøvetour. En halv Miil udenfor Dæmningen, medens Skibet dampede $8\frac{1}{2}$ Knobs Fart, med 45 Omdreininger pr. Minut, gik Bladene af Skruen. Maskineriet kom derved i en voldsom hurtig Bevægelse, men at Fare blev dog forebygget ved at lade Dampen strømme ud og efterhaanden stoppe Maskineriet. Skibet seilede tilbage og fik Alt bragt i Orden i meget kort Tid. Det er ikke rimeligt, at nogen ny Prøve er foretagen, inden Skibet afgik til Bosphorus, baade fordi Tiden indtil dets Afseiling har været for kort dertil, og fordi den større Abning mellem Stevnene, som Griffiths Patent fordrer, neppe har været anbragt førend Proven. Det er kun den massive Smithske Drivskrue, der kan taale ved hurtige Omdreininger at presses giennem den smalle Abning mellem Stevnene. Hovedfordelene ved de nyere Drivskrue — den mindre Rysten og større Fart til mindre Kulforbrug — kunde saaledes ikke opnaaes ved en Prøve som Agamennons.

Maudslays Patent paa en Drivskrue med bevægelige Blade

er udtaget i Marts 1853 og er en Fortsættelse af hans første Opfindelse, hvorpaa Patentet er fra Marts 1848.

Skrue-Arlen bestaaer af to hule sammenskruede Stykker, som paa Midten ere udvidede til at modtage de cylindriske Tapper af Ringerne, der holdes fast til Skruer-Arlen ved to Riler giennem Arlen og Tappen af Bladet. Til Enderne af disse Tapper ere Bøgstænger anbragte, der atter ere i Forbindelse med to andre Bøgstænger, som kunne skyde en paa Skruer-Arlen glidende Ring. Denne Ring bevæges giennem en Tandhjul-Forbindelse fra Dækket og skyder Bladene til de to ønskede Stillinger. *) For at holde Skruen i Langskibs-Stillingen har jeg seet en Nøgle anvendt. Den medgives altid og anvendes ogsaa til at forandre Stillingerne, naar det kunstige Tandhjulværk kommer i Uorden.

Det Særegne ved Maudslays Patent er de to bestemte Stillinger af Bladene, den ene til Arbejde med Damp og den anden langskibs, naar Skibet seiler. Rilerne eller Splitterne igiennem Tapperne forhindre Bladene fra at blive dragne ud af Arlen ved Omdreiningens midtpunctflyvende Kraft.

Siden Aaret 1848 benytttes dette Patent paa Paketter paa Constantinopel, Cap det gode Haab og Ostindien. Disse Paketter lade næsten altid Maskinerne gaae, hvad enten det er godt Veir eller Storm, og først naar en god Vind bliver saa stiv at der kan gøres 8 Miles Fart, stoppes Maskineriet og Bladene stilles langskibs. Drivskruen tages ved saadan Leilighed paa Dækket til Reengjøring, og strax derefter fires den igien ned og forbindes med Maskineriet. Smaa Skibe med 60 H. Kraft have haft Vanskelighed med at bevæge Bladene, naar Drivskruen har været nogen Tid under Vand, fordi Skaldyr og Tang sætte sig fast i Tappernes Tænder. Førerne paa Skibe med 300 H. Kr. have imidlertid fortalt mig, at de svære Tænder knuse alt hvad der kommer i dem, hvorved saaledes Forandringen fra den ene Stilling til den anden ikke har nogen Ulempe.

*) See Mec. Mag. Octbr. 1853.

Brønden til Maudslays Drivskrue er lang og smal, fordi Skruen optages langskibsstaaende, ligesom Tandhjulsforbindelsen er anbragt indeni Opheisningsrammen foran Skruen. Til et Skib paa 300 H. Kr. er Brønden omtrent 9 Fod lang og $4\frac{1}{2}$ Fod bred. Skruen heises op ved forskellige Midler, f. Ex. en 8-skaaren Gie, til Samlingen af 2 Bukke, der staae paa 2 langskibs Bjælker ovenpaa Dækket. Brønden er omgivet med en lav Lugkarm for at forhindre Sand m. m. at komme i Skruen.

Maudslays Drivskrue er sammensat af flere Stykker, der alle ere handelige og indrettede til at ombytte i Søen. Saaledes have Bladene 3 Huller igiennem sig for deri at befæste Dieskruer. Transporten langs Dækket og Henstuvningen i Lasten er derfor ogsaa let. Reparation af Maudslays Drivskrue foretages uden nogen Omstændigheder midt i Søen, hvorimod det er bekendt at den Smithske Skrue, der veier mere end 2 Batteries-Kanoner og Rapperter, kun med stor Besvær kan stuves eller transporteres, ligesom den ogsaa, blot i stille Vand, vil kunne tages ombord ved en Kran. Det er ikke saa sjældent at Smithske Drivskruer have havt Havarier, som have tvunget Skibene til at seile eller lade sig bugseri til en Havn med Dokke. Et Skrueblad er flere Gange slaaet af paa en Klodsbøie, ja endog paa en Linieskibsbøie, hvilket meget let kan skee i en Eskadre ved at gaae ind paa Rheden om Natten. Det Havari, som saaledes forarsages af en Ubetydelighed, er meget kostbart og har ubehagelige Følger, idet Skruen maa kasseres til gammelt Metal, Skibet opholdes lang Tid i Dokken fra sin Tjeneste til største Skade for Mandskabets Disciplin — Alt dette undgaaes ved en Drivskrue bestaaende af let erstattelige Stykker.

Le Caton og The Amphion have havt Skruen metallisk forbunden til sit Leie ved Fortinning. La Pomone og Le Chaptal have derved knækket deres Arel, hvoraf man lærer, hvor vigtig Eftersynet giennem Brønden er.

Den brede, men i Diametralplanet korte Brønd til Smiths Drivskrue, foretrækkes i Træskibene, og altsaa i Krigsskibene, fordi Riølen agtenfor Agtersternen giver sig nedester, paa det lille Stykke

imellem Stebnene og dette Stykke bliver næsten dobbelt saa langt ved Anbringelsen af Drivskrue med bevægelige Blade. Det er imidlertid beklageligt at man ikke fiender nogen solid Forbindingsmaade af Norstebnen til Kielen; thi om endog Drivskrue med bevægelige Blade ikke havde nogen væsentlig Fordeel, er dog den mindre Rysten i saadanne Skibe med større Nabning mellem Stebnene saa betydelig og Rystningen i Skibe med Smiths Drivskrue saa affkyelig, at denne ene Omstændighed maa være nok til at anbefale andre Drivskrue.

Ogsaa militaire Grunde tale for at den Smithske Skrue ikke længer bør foretrækkes: Den Smithske Drivskrue benyttes med forstieilig Dampkraft eller tages op i Brønden naar Skibet seiler. Støbt i eet Stykke har den kun een Stilling, og hvorlidet dennes Stigning *) antages at være den rigtigste kan bedømmes deraf, at Reserveskruen ofte har en anden. Et Kugleskud paa denne støbte Metalmasse, medens den er opheist i Brønden, er tilstrækkelig til at Skibet ikke længer kan benytte sin Dampkraft. Det er derfor ikke uden Grund at den norske Capitain Commerfeldt siger: „at Chefen paa et Krigsskib i Krigstid altid i Evn vil lade Propelleren blive paa sin Plads, om den end er indrettet til at opheise.“ Det meget taagede Veir i vore Farvande, som giver Anledning til pludselige Væder, taler ogsaa for Onskeligheden af at kunne beholde Drivskruen under Band, i en saadan Stilling at den kun hindrer Skibets Seilads saalidet som muligt.

Bed Prøver har man fornylig fundet, at en Smiths Drivskrue, som laae fast horizontalt,

med 8 Knobs Fart stoppede Skibet $2\frac{1}{2}$ Knob,
op og ned langs Agterstebnen,

med 8 Knobs Fart stoppede Skibet 2 Knob,
den frit omløbende Skrue,

med 8 Knobs Fart stoppede Skibet 1 Knob,

*) Stigning, pas, pitch, Hældningsvinkel, α; Steilhed af en Struegang.

den fastliggende horizontale Skrue,

med 4 Knobs Fart stoppede Skibet 1 Knob,
op og ned langs Agterstevnen,

med 4 Knobs Fart stoppede Skibet $\frac{3}{4}$ Knob,
og den frit omløbende Skrue,

med 4 Knobs Fart stoppede Skibet $\frac{1}{2}$ Knob.

I Stillingen op og ned, er Styringen meget besværlig og Affald-usikkert og langsomt. Man bør derfor stille Skruen horisontalt og befæste den med Bræmsen, før end man begynder en Manoeuvre, især Letning.

Endstkiøndt man styrer bedst naar Skruen ligger fast horisontalt, giver den faststaaende Skrue dog altid en særdeles Drikt under Seilads.

Det synes saaledes, at den fritomløbende Skrue lover mere; men Grændserne for dens Brug ere saa jnevre, at Fordelene blive ubetydelige. Dens Modstand er i Forhold til dens Stigning og Diameter, saaledes at en lille Stigning (eller en tværfstaaende Skrue) og en stor Diameter gjør størst Modstand. Gnidnings-Modstanden er altid en constant Størrelse, naar Skruens Overflade altid er lige reen og glat. En besat Overflade har formindsket Omdreiningerne med $\frac{1}{5}$.

De vigtigste Erfaringer med den løse Skrue ere følgende:

- 1) Man kan ikke sikre Skibets Affald den rette Bei ved Ror eller Seil, naar det ligger vindret;
- 2) Den skader al Manoeuvre, især i laber Wind;
- 3) Den stopper Farten noget;
- 4) Skruen begynder at drives rundt under omtrent 2 Miils Fart, men, efter at have været nogen Tid under Vand, først under $3\frac{1}{2}$ Miils Fart;
- 5) Efterhaanden som Farten tiltager, drives ogsaa Skruen hurtigere rundt, men Afstigningen vøxer tillige saaledes, at dens Voldsomhed med 7 Miles Fart overgaaer den stærkeste Dampkrafts Anvendelse og, da man antager at Skibet i det Hele

og Rorstevenen især, som bærer hele Trykket, lider formeligt ved at fortsætte denne Seilads, kan man bestemme Grænsen for Brugten af den løse Skrue til 7 Miil. I Søgang maa man endog tidligere optage Skruen giennem Brønden;

- 6) Skibe, som ikke have Brønd, have giennem Åren forbundet Maskineriet med den omløbende Skrue, men have derved faaet farlige Havarier med betydelig læst Stib, ja et Stib er endog forløst totalt ved Svøens Slag paa Skruen.

Et Krigsskib med Smiths Drivskruer maa sætte Damp op for at lette og komme ud af snevre Farvand. Herved bliver en Deel af Kulkasserne blottede netop paa de Steder, hvor de afgive Blendering for Kiedlernes Dampfliste og de øverste Dele af Maskineriet. Disse aabne Steder maae strax fyldes op med Reserverkul, hvorefter Skibet seiler til sin Bestemmelse og almindelig Tjeneste udføres med Seil alene, særegen Tjeneste med en Hjelpekraft af Damp, overordentlig Tjeneste med fuld Damp.

Det er urigtigt at fyre med Voldsomhed under saa Kiedler for at faae den nødvendige Distance tilbagelagt i Etmaalet. Ved at forege Hædnings-Overfladen med 1 eller 2 Kiedler efter Behov og bruge en stor Expansion, vil Tjenesten udføres billigst i forholdsviis kortest Tid; men er der kun Spørgsmaal om at naae et Sted med de ombordhavende Kul uden at Tiden tages i Betragtning, saa er en jevn Fyring i en Kiedel det fordeelsagtigste.

Begiaeres der en overordentlig Dampkraft anvendt i kort Tid, maa den fulde Damp bruges og Extrasolk ansættes ved Lempning og tildeels ved Fyringen. Er Vinden god, vedbliver man dog at fyre og vil finde, at den Smithske Drivskruer altid kan bidrage lidt til Farten. Marsagen hertil er, at den er beregnet paa saa stor Glidning (slip) at den, naar Skibet til almindelig Brug med Damp kan gjøre 9—10 Miles Fart, ikke kan komme til at slæbe med.

Tænker man sig et Krigsskib med Smiths Drivskruer jage et andet med Griffiths, vil det første komme med udmattet Mandskab

til Affairen, hvorimod det sidste har forandret Skruens Stigning efter Farten og kun har haft de almindelige Omdreininger og et lidet Antal Mandskab i Arbejde.

Kiøbenhavn den 7de Februar 1854.

P. Seidelin.

Capitain-Lieutenant.

Fortsatte Prover med Griffiths Drivskrue mod den almindelige eller Smithske.

Den 12te Februar 1853 gjorde The Fairy 12,4 Knobs Fart med den almindelige Drivskrue af 7 Fod $10\frac{3}{4}$ " Stigning og 39 Omdreininger. Maskinen arbejdede dengang med 434 Hestes Kraft.

Bed Prøverne med Griffiths Drivskrue beholdtes:

Stigning i Fod	7' 6"	8' 0"	8' 6"	9' 0"	9' 6"	10' 0"	12'
Omdreining pr. Minut	45,75	41,5	39,25	37,5	35,5	35,25	29
Arbejde i Hestekraft . .	476	454	465	438	414	406	352
Fart i Knob	(4) 12,8	12,7	(3) 12,5	12,5	(2) 12,4	(1) 12,3	11,6

- (1) Imod den almindelige Drivskrue den 12te Februar er her Skibets $\frac{1}{10}$ Knob mindre med 3,75 Omdr. og 28 Hestes Kraft mindre. Rystelsen var betydelig mindre.
- (2) Samme $\frac{1}{10}$ Knob, som den almindelige Drivskrue, med 3,5 Omdr. og 20 Hestes Kraft mindre.
- (3) 0,1 Knob større $\frac{1}{10}$ Knob, med 0,25 flere Omdreininger og 31 Hestes Kraft større Arbeidsmængde.
- (4) 0,4 Knob større $\frac{1}{10}$ Knob, med 6,75 Omdreininger og 42 Hestes Kraft mere til omtrent $\frac{1}{10}$ mere Kulforbrug.

P. Seidelin.

Undersøiske electriske Telegraphlinier.

Smellem England og Frankrig.

(Efr. dette Tidsskrift 7de Bind Pag. 228.)

Tidligere betales for 1 Tal det Samme som for 1 Ord; efter Mec. Mag. Decbr. 1853 betales nu for 5 Tal det Samme som for 1 Ord.

Mellem England og Irland. *)

Den 1ste Juni 1852 Kl. 4 om Morgenen gik Dampskibet Britannia fra Holyhead med Biretouget (af 110 Tons Vægt) følgende efter Regjerings-Damperen Prospero som Expeditionens Lods. Damperen gik med en Fart af 4 til 6 Miil, og man sat ud paa Touget med den største Omhyggelighed og Noiagtighed som de fjerne sig fra Englands Kyst. Efter lidt over 16 Timer naaedes Howth Harbour uden noget Uheld. Det Dieblil Britannia var ankommet til Bestemmelsesstedet, communiceredes til Holyhead, at man havde naaet den irske Kyst. Den telegraphiske Line blev sat i Forbindelse med en af Skibets ladede Kanoner og man sendte Ordet "Fyr!" til Holyhead. Svaret var den diebliffelig Affyring af Kanonen ombord paa Britannia. Kloffen var netop 8½.

Efter end een Times Forløb var Linen iland og Forbindelsen istand mellem Landvirerne, og Indicatorerne ved Dublin Terminus paa Drogheda Jernbane i Amiensstreet samtalede med Indicatorerne ved Chester og Holyhead Jernbane i Holyhead.

*) Efr. d. Tidsskr. 6te Bd. Pag. 13.

Det 70 Dvartmiil lange Biretoug er fabrikeret ved det samme Etablissement (Newall*), Milnes & Gordon i Newcastle upon Tyne), som Telegraphlinen mellem Dover og Calais. Linen bestaaer af en enkelt**) Kobberwire, omgivet af Gutta-percha og beskyttet af en Yderbeklædning af galvaniseret Jerntraad og en sliq dobbelt Beklædning ved hver Ende et betydeligt Stykke ud i Søen fra hver Kyst.

Inden Biretouget nedlagdes, blev Kobberets Isolation prøvet. Isolationen befandtes mangelfuld, og hver Deel henstuvet i forskiellige Num i Skibet blev derfor særskilt prøvet. Feilen fandtes i omtrent 8 Miles Biretoug der laae nederst i Lasten. Man maatte altsaa have det op igjen og gaae det efter lige til Feilen. Dette skete, og den 1ste Juni var Touget klart til at lægges ned.

*) Mr. Newall har herved ikke udført nogen Andens Befilling, men arbeidet for sig selv. Efterat 3 forskiellige Selskaber, ytres i Mec. Mag. Juni 1852, i længere Tid havde talt frem og tilbage om at lægge en Telegraphline over det irske Hav — uden Resultat, besluttede Mr. Newall med egne Kræfter at udføre Værket. Han fik sit Firmas Samtykke dertil og henvendte sig strax til Bestyreren af Gutta-percha Værket, Wharf Road, Mr. Statham, med det Spørgsmaal, om han kunde overtage Forfærdigelsen af 80 Dvartmiles Telegraphwire med dobbelt Beklædning af Gutta-percha paa en 14 Dages Tid. Statham overtog dette Arbeide, og inden 14 Dagen var det færdigt: i de sidste Dage var der daglig forfærdiget 12 Dvartmiil. Den beklædte Wire blev derefter sendt ned til Gateshead-upon-Tyne og der omgivet med 12 galvaniserede Jerntraade ombundne i en Spiral.

Man henvendte sig nu til Admiralitetet, som stiftede Capt. Beechey ned for at dirigere Nedlægningen og laante Entrepreneurerne Dampskibet Prospero til Assistance ved Udførelsen. Dampskibet Britannia leieedes til at bringe Biretouget fra Whitehaven og lægge det ud fra Holyhead til Dublin. Det uhyre 80 Dvartmile lange Toug af c. 1½ Tons Vægt pr. Mile, det Høle i eet eneste Stykke, blev vundet op i uhyre Nøgler, vundet paa Balser, det ene ved det andet og ved Damp befordret fra Newcastle-upon-Tyne til Maryport, der bragt ombord i Britannia og derfra til Holyhead.

**) Cfr. d. Bdstr. 7de Bd. Pag. 225.

Bed en Prøve, der, et Par Dage efter, d. 5te Juni, anstilledes fra Jernbanestationen i Amiensstreet, fik man intet Svar. Feilen fandtes imellem Howth og Dampstibet Britannia, hvisaarsag den derimellem liggende Line maatte tages op og prøves, Stykke for Stykke. Feilen fandtes og maa være fremkommen ved Skibets dubende Bevægelse saa nær ved Landet. Da Biretouget derefter skulde lægges ud igien fra en Baad, skaf de saa voldsomt ud paa det, at Linen var sluppen op, inden de havde naaet til Kysten, og der maatte ogsæ et Stykke af en Qvartmiils Længde til, i den aabne Baad Kl. 2 om Morgenens ved Hjælp af lidt brændende Spiritus for at sammenlodde Virerne, og sammensmelte Gutta-Perchaen, saa at Touget kom til at udgjøre et eneste sammenhængende Heelt. Den 6te Juni var Communicationen i fuld Gang.

Efter et Par Communicationer over Georgs-Canalen, ytres i Mec. Mag. Decbr. 1852, indtraadte imidlertid en betydningsfuld Standsning i Meddelelserne.

Linen (af snoet Bire) imellem Dublin og Holyhead var gaaet tabt ved begge Ender og Mellemdelen ligger nu paa Bunden af Canalen uden Udsigt til at kunne faaes op.

Senere er et nyt Forsøg gjort den 9de Decbr. 1852 imellem Portpatrick og Donaghadee*) med Hampeline, som imidlertid er revet over ved en Dpankring.

Mec. Mag. Novbr. 1852. Ved et senere Forsøg i s. M. fra Mora Bay varierede Vandets Dybde fra 10 til 150 Favne (den største Dybde i Canalen mellem Dover og Calais er 35 Fv.). Strømmen var særdeles stærk ved Capeland-Island. 7 Qvartmiil fra den irske Kyst gif Vinden fra N. til V. saa stærk, at man ikke kunde stævne den med Dampstibet. „Vi sakkede med Vind og Strøm mod os og Søen brød over os og maatte klappe Linen og prise os lykkelige ved at naae Havn for Natten i Glenline Bay.

*) Cf. d. Tidsskr. 6te Bd. Pag. 13.

Linen fandtes 7 Qvartmiil for kort, og da man vilde mærke Stedet hvor den endte, slap den fra dem og sank. Efter andre Relationer blev den, paa Grund af Beskædigelse af Kobbertraaden eller Forstyrrelse af Isolationen, tappet 7 Qvartmiil fra den irske Kyst og slap derefter fra dem som de vilde mærke Enden med en Bøie.

Efter Mec. Mag. for Juni 1853 er en af Fabrikanterne Newal & Comp. forfærdiget Jerntraad, den 30te Mai 1853 nedlagt imellem Donaghadee og Mora Bay lidt N. for Portpatrick. Linen bestaaer af 6 Communicationstraade med den sædvanlige Beskædning. Linen er i Skotland i Forbindelse med Carlisle gennem Dumfries og i Irland med Newtownards til Belfast, og skal føres videre til Dublin og Cork. Telegraphlinerne imellem Liverpool, Manchester, Blackburn, Bolton og Preston, imellem Carlisle, Glasgow, Greenock og Edinbourg og imellem London og Manchester, og Preston og Carlisle, ville alle støde sammen ved Carlisle, og de 3 Rigers Hovedstæder og fornemste Byer ville saaledes være bragte i velsigkelig Forbindelse med hinanden indbyrdes.

Mellem England og Holland.

Efter Mec. Mag. for Juni 1853 er den electriske Line nu bleven nedlagt fra Orfordness (Kysten af Suffolk) til Schewening (en lige Afstand af 115 Qvartmiil) den 30te Mai 1853. Hele Linen, forfærdiget af Newal & Comp., havde en Længde af 130 Qvartmiil og veiede 300 Tons. Den 2den Juni Kl. 9½ FM. communicertes første Gang ved Linen mellem England og Haag. Efter „la Marine“ af 10. Juli 1853 er Linen lagt ud i D.S.D.-lig Retning fra Orfordness høie Fyrtaarn, med Taarnet i B.N.B. fra de høie Træer i Gedgrave. — Under 21de Febr. 1854 har Trinity House i London erklæret det ønskeligt at Skibe ikke ankre i ringere end 1 Qvartmiils Afstand Syd eller Nord for denne ved Bøier afmærkede Linie.

For en Depeche paa 20 Ord betales 4½ Fr., og for hvert Ord mere, 20 Cents.

Mellem England og Belgien.

Efter la Marine af 18de Septbr. 1853 ligger den engelsk-belgiske submarine Telegraphtraad i D. $\frac{1}{4}$ S. t. D. (efter Compasset), med Southforeland Fyrtaarn B. $\frac{1}{4}$ N t B. indtil indenfor Goodwin-Sand; den passerer omtrent i 1 Qvartmiils Afstand S. for Fyrstibene ved Southsandhead, hvorfra den gaaer i D. S. D.; derfra, over Flandergrunden til Middlekirk, island.

Ved at lette Anker i Farvandet i Canalen, hvor den elektriske Telegraphline mellem England og Ostende ligger, kom et engelsk Skib fra Afrika, d. 11. Juni 1853 til at fiske samme; Linen viste sig dog at være den Stærkeste, saa at Skibet maatte stikke sit Anker med 15 Favne Toug fra sig, hvorimod Telegraphlinen forblev aldeles ubeskadiget.

Mellem Frankrig, Piemont og Afrika.

Efter la Marine Mai 1853 (Patrie) agter man at sætte Frankrig og Piemont i Forbindelse med Corsika og Sardinien ved en underseist Telegraph og maaskee senere med Algerien, idet Middelhavets Dybde intetsteds er betydelig og man til Udgangs- og Endepunkter kan vælge flade Sandstrækninger.

Det er den franske Regjerings Agt at fortsætte den elektriske Line fra England giennem Frankrig. Efter Overeenskomst med den sardiniske Regjering vil den derefter blive ført videre over Nizza og Genua til Spezzia; derfra videre over Den Corsika, langs Sardinien til Algerien østerfor Bona, og videre til Tunis og derfra langs Middelhavet til Alexandrien og videre til Indien og Australien.

Det er betænkt at nedlægge Linen paa Bunden af Middelhavet (hvilket ikke vilde have været gjørligt i den rette Linie fra de hyeriske Der til Cap Bourgaroni paa Kysten af Algerien, efter-

som Middelhavets midterste Dybde der er fra 2 til 3000 Metr.). Imellem Spezzia og Cap Corse er den største Dybde nemlig kun 220 Metres, i Bonifacios Stræde kun 80 og fra Cap Toulada, Sydspidsen af Sardinien, til Bona kun 327 Metres.

Bekostningerne ved den Deel af Foretagendet der nærmest interesserer Frankrig ere anslaaede til 4,500,000 Francs.

Mellem de joniske Der og Østerrig.

Et engelsk Selskab har tilbudt at anlægge en undersøift Telegraph mellem de joniske Der og et Punct paa den østerrigske Kyst, hvorved Efterretninger fra Orienten vilde komme to Dage tidligere til Triest.

Mellem de Nordamerikanske Stater og Canada.

Efter Mec. Mag. Decbr. 1852 er en submarin Telegraphtraad i Slutningen af Novbr. 1852 nedlagt tværs over Qvinti-Bugten for Telegraphlinien mellem Quebec og Detroit. Traaden er fabrikeret i England og arbejder fortrinligt.

Mellem Ny Brunswick og Prinds Edwards O.

Efter Tidskr. for Sjöväf. April 1853, var den undersøifte Telegraph imellem Ny Brunswick og Prinds Edwards O i fuld Virksomhed. Den er betænkt at skulle gaae til Ny-Foundland.

Mellem Cuba og de Nordamerikanske Stater.

Generalgouverneuren paa Cuba har meddeelt S. A. Kennedy, Don Francesco Roy og Don Felipe Nunes Tilladelse til at anlægge en undersøift Telegraph fra Cuba til de forenede Stater. Hele

Strækningen, omtrent 122 engelske Mile, kommer til at bestaae af 4 Afdelinger, hvoraf den længste erholder en Længde af 56 eng. Mile.

Den oceaniske Telegraph. *)

Efter Mec. Mag. Oct. og Nov. 1852 have C. W. og J. J. Harrison foreslaaet at lægge en Telegraphline fra Caithness (Nord Skotland) til Orkney, Shetlands- og Færøerne, derfra 2—300 Qvartmil til Island, over Island (fra Reikiavik til Fjorbjerget Sneefjelds), derfra til Østkysten af Grønland (Kjøge Bugt) under 65°, derfra langs Kysten over til Juliane Haab (60° 42') under Jorden, derfra over Davisstræde 500 Qvartmil til Labrador (Byron Bay), og derfra, langs den nordlige Bred af Laurentsfloden, til Quebec, Hovedpunktet for det store nordamerikanske Telegraph-Net.

Oceanet er i den angivne Retning frit for Søtang, Havbunden er i høi Grad gunstig, og Routen besidder fremfor Alt den store Fordeel af flere Mellemstationer. Den eneste Deel, der kunde frembyde en Hindring, er Grønlands Østkyst, hvor, som man har sagt, Isen for det Meste danner en uigiennemtrængelig Skranke men den videnskabelige Søfarende Scoresbys Forskninger vise, at dette ikke er Tilfældet, da han til forskiellige Tider ikke har fundet nogen Vanskelighed ved at lande paa flere Steder, og han forsikrer, at man, naar man holder sig tæt ved Kysten, kan seile langs hele Østkysten fra den 70de Bredegrad til Cap Farewell.

Den nyeste Autoritet med Hensyn til Grønland er Capitain Graah, som blev udsendt af den danske Regiering i den Hensigt at gjøre en Kystreise for at finde Levningerne af gamle islandske Colonier. Efter hans Beskrivelse bestaaer det Indre af Landet for det meste af et Høiland, som er frit for Snee, og hvis blaa Bjerge frembyde et behageligt Skue; paa nogle Steder skulde Blomster i

*) Efr. d. Tidsskr. 7de Bd. Pag. 228.

ypsig Fylde smykke Markerne. Hvad Klimatet angaaer, melder han, at den Vinter, han tilbragte paa denne Kyst, i det Hele taget var mild, idet Thermometret sjældent gik dybere end 13 til 14 Grader under Nul, medens der i den største Deel af Europa var 10 til 30 Graders Kulde, og til samme Tid, som Neapels Beboere fiorte i Elæde, var Sneen paa Grønlands Fjelde i Begreb med at smelte. Mene af denne Omstændighed er det, som han bemærker, indlysende, at Grønlands Klima ingenlunde er saa strengt som man sædvanligt antager. — Naar man derfor havde de fornødne Hjælpemidler til sin Naadighed, vilde det ikke være vanskeligt at føre en Line giennem Landet. For at bringe Linen til Kysten maatte man benytte den passende Narstid, idet man landede ved et af Stræderne eller Bajerne, hvor en regelmæssig Strømning gaaer ud fra Land og hvor Grunden skal være meget dyb.

Grunden mellem Island og Grønland er i Giennemsnit dybere end 100 Favne, saa at Linen vil ligge fuldkomment sikker under de svømmende Isbjerge. Paa Vestkysten af Grønland findes flere Colonier og det er det bedste at forlade Fastlandet ved Julianehaab, hvor der er et skönt Landstrøg med Overflodighed af Dvæg, en udmærket Havn, Bærst o. s. v.

Havbunden i Davisstrædet er ligeledes høist gunstig, idet den i directe Linie fra Julianehaab til Byrons Bay har en Dybde af i Giennemsnit 200 Favne. Fra dette Punct kunde Linien med Lethed udvide sig til Quebek. Hele Længden kan man omtrent anslaae til 2500 Qvartmiil, og det maa bemærkes, at den undersejlede Deel (14—1600 Qvartmiil) af samme næsten vil være en Trediedeel kortere, end naar den blev trukken lige over det atlantiske Ocean. *) Omkostningerne ved og Faren for et Brud

*) J. Edstr. for Göteborg. April 1853, ytres, at den korteste Bei over Atlanterhavet bør formeentlig opgives, idet der paa den for et Dampfartoi 2160 Minuters lange Passage kun findes nogle saa Punkter midwaters hvor man kan faae Lodsfud, nemlig først paa 30° B. Lgd.,

vilde derfor være betydeligt formindsket. Da Linen er deelt i forskellige undersøiske Afsnit, frembyder den den særdeles Fordeel, at, hvis et Brud nogensinde skulde forekomme, den bestadigede Deel strax kunde opdages og istandsættes med en forholdsvis ringe Udgift. Man har isinde at oprette Mellemstationer i Kirkwall paa Orkney-Derne, i Lerwick paa Shetland, i Thorshavn paa Færøerne, i Reikiavik paa Island, i Julianehaab i Grønland og ved et af de største Factorier paa Kysten af Labrador.

Man har desuden isinde, at drage en Sidelinie fra Shetlands-Derne til Bergen i Norge, hvor den da kunde træde i Forbindelse med en Linie til Christiania, Stockholm, Gothenborg og Kiøbenhavn. Fra Stockholm kan med Lethed føres en Line over den bogniske Bugt til St. Petersborg, saa at Hovedstæderne i Norden bleve forbundne med hinanden og satte i directe Forbindelse med England og Amerika.

I Duebel vil Linien slutte sig til et Telegraph-System af over 22,000 Mile, som strækker sig giennem de Forenede Stater sydlig til New-Orleans, nogle faa Timers Søvei fra de vestindiske Colonier, og i Vesten vil Linien blive forbunden med en anden, som gaaer til Californien og Kysterne af det stille Ocean. I England vil man træffe Aftale med Telegraph-Selskaberne, om at erholde

derester ved Den Jædet 10° vestligere og endelig ved Ny-Foundlands-banken paa 52° B. L., men imellem disse Punkter er Loddet gaaet 3350 Favne ned uden at naae Bunden. Desuden har man paa betydelig mindre Dybde truffet paa Spidser og paa skarpe Klipper, saa at Metaltraaden snart vilde blive overfæaren, hvad der end var gjort for at beskytte den. Fæle Skove af Segræs af en uhyre Udstrækning og Tæthed, der bedækkte Havbunden mangfoldige Steder, vilde useilbarlig glide Traaden islykker.

Hvad angaaer den Plan, ved Voier eller Stigt paa forskellige Punkter at bære den mellem Europa og Amerika paatænkte galvaniske Traad op, bemærkes i samme Idstr., at de voldsomme Strømninger der giennemkrydse det atlantiske Hav, i saa Tilfælde end meer vilde presse paa Traaden og useilbarlig sprænge den.

og befordre Depecher fra og til de vigtigste Steder i Storbritanien, Irland, Frankrig, Belgien o. s. v.

For at bringe dette store Foretagende til et heldigt Resultat, andrage Forslagsstillerne paa at stifte et Selskab som skulde erholde kongelig Octroi. Capitalen maatte beløbe sig til 500,000 Pund Sterling (2,500,000 Dollars). — med Fuldmagt til at forhøje samme til 1 Million, — i 25,000 Actier paa 20 Pund Strel.

Med den canadiske Regjering er der aabnet Underhandlinger om Bevillingen af Land og andre Rettelser. Den danske Regjering har allerede givet Selskabet Fuldmagt til at lægge Traaden giennem de tilsigtede Dele af det danske Gebeet.

Linen vil blive anlagt efter et forbedret Princip, som forbin- der Besparselse og Barighed med den størst mulige Sikkerhed, og Omkostningerne ville sammenlignelsesviis blive ringere end ved nogen af de hidtil udførte Liner. Arbeidet vil blive begyndt samtidigt paa forskellige Steder, for at Linen kan blive fuldført og sat i Virksomhed saa snart som muligt.

Der er megen Udsigt til at den vil forrente sig. Den franske Line har siden sin Aabning i November 1851 indbragt en Fordeel af 25 pCt., hvilket er et tilstrækkeligt Beviis for slige Foretagenders indbringende Besskaffenhed. Det er kun nødvendigt her i Kort- bed at bemærke, at følgende Kilder borge for en stor Indtægt: Regjerings-Depecher fra eller til de engelske Colonier i Canada, Ny-Skotland, Newfoundland og Vestindien; ligeledes til de Forenede Stater, Danmark, Norge, Sverrig og Rusland, — Efterretninger til de europæiske og amerikanske Reiser, — Skibs-Efterretninger, — Meldinger af Courser og Varepriser, — commercielle og sæd- vanlige Ludskaaber, som fremgaae af det store Handelsløbe mellem Europa, det amerikanske Fastland og Vestindien.

Blandt de Handelsgrene, som især ville finde deres Fordeel herved, kan anføres den betydelige Omsætning i Korn, Sukker, Bomuld, Tømmer, Peltsværk, Frugter, Kaffe, Fisk, Vin og Spi- rituosa, Tobak, Mineralier o. s. v. Communicationen mellem Eng-

land og dets Colonier i Ny-Seeland, Australien og Van-Diemens-land vil kunne skee i mindre end den halve Tid af hvad der nu udfordres, medens en siebillkelig Forbindelse vil være tilveiebragt med Guldrigionen i Californien. Disse store Interesser ville alle erholde et freiskt Opsving ved Linens Udførelse og derhos yde det oceanske Telegraph-Selskab en rigeligt Udbytte.

Saaledes er den Fremstilling, som d'Hrr. Harrison give af deres Plan. Ved Udførelsen af samme kunne som sagt endnu mange Ting slaae feil, men af slige Feilslagninger vil vistnok Praxis fremgaae.

Efter la Marine 10 Juli 1853 tænkes nu alvorligt paa Anlægget af en electrisk Telegraphline under Havet til Amerika. Som de beleiligste Udgangspuncter nævnes nu Galloway i Irland og Halifax i Ny-Skotland. Afstanden imellem disse Punkter er 1600 Qvartmiil. Adskillige engelske Handelsbuse have indgivet Overflag over Beløstningerne; disse falde mellem 300,000 og 800,000 Pund Sterl.

Om Søkaart-Archivet.

(Meddeelt.)

(Islandt afdøde Vice-Admirals Zahrtmanns efterladte Papirer fandtes nedenstaaende Artikel „Om Søkaart-Archivet“, som vi have faaet Tilladelse til ordret at lade afstrykke. Den er skrevet i Vinteren 1841—42.)

„Redacturen af dette Tidsskrift har tidligere opfordret til at meddele Oplysninger om de forskjellige under Sø-Estaten sorterende Stiftelser. Jeg agter her at meddele en kort Beretning om det kongelige Søkaart-Archiv, hvis Bestyrelse er mig anfortroet.

Den allerførste Anledning til denne Stiftelses Oprettelse findes i den amerikanske Krig. Da denne udbrød, bleve danske Sø-officerer sendte for at tjene som Volontairer, saavel paa den engelske som paa den franske Flaade; heriblandt var Premierlieutenant Løvenørn, som blev sendt til Frankrig, og derfra indskibet paa Fregatten la Némommée, commanderet af Capitain Verdun de la Crenne. Denne Officier var en af de meest udmærkede Videnskabsmænd i den dengang paa et høit videnskabeligt Trin staaende franske Marine; han havde commanderet Fregatten la Flore paa dens Expedition til Nordøen, og tilligemed Borda og Pingré udgjort den Commission der var udnævnt til at bestemme og rette dette Farvands Hydrographie. Løvenørn maatte under en sliq Chef faae Interesse for Hydrographie, Observationer og Alt hertil hørende; en fyrig Mand og utrættelig Iver tjente hos ham til at opveie hvad der manglede ham i videnskabelig Henseende: han kom tilbage til Fædrelandet begejstret af den Tanke, her at kunne anlægge en Stiftelse i Lighed med det franske Dépôt des Cartes de la marine, hvilket man aldeles manglede. Hydrographien laae dengang hildet i Mørke over næsten hele Verden, og hos os seilede man efter van Keulens 100

Nar gamle Kaart. De eneste Kaart, man besad, indskrænkede sig til de Lousiske, hvoraf det over Sundet blev holdt hemmeligt, og de under Kongerne Christian den Femte og Frederik den Fjerde af Jens Sørensen optagne, hvilke ei vare stufne, men hvoraf Tegningerne laae forglemte i Admiralitetets Archiv. Der maatte altsaa vistnok søles Trang til Forbedring i saa Henseende, men dog kom Tingene ikke igang før end da den 15-aarige Kronprinds i 1784 havde grebet Statsroret, og Admiralitet og Commissariat samledes i eet Collegium under Præsidio af Geheime Statsminister Rosenkrantz, under hvis Auspicer der da blev oprettet et Søcharte-Archiv, for hvilket Lovensern under 25de Octbr. 1784 blev udnævnt til Directeur med en aarlig Løn af 300 Rbd. og blev ham under 27de Decbr. s. A. meddeelt en Instrux saalydende:

1.

Haver han, for det første, ifølge vores Ordre af 25de October og 11te Novbr. sidstl., til et andet beqvemt Bærelse kan blive udseet og indrettet, til Sølaart-Archiv at benytte sig af Reglerings-Commissions-Stuen, i den Tid Commissionen ikke er samlet, samt af det Bærelse indenfor til Kaartenes Henlægning, og requirere sig udleveret, saavel fra Sø-Statens Archiv, som Admiralitets-Con-
toiret, alle derværende Sølaarter, saavel trykte som tegnede, samt hvad andre Tegninger og Papirer dertil maatte henhøre.

Ligesaa Kaarter og Tegninger over inden- og udenlandske Havne, Landtoninger og deslige Efterretninger, der kunde tjene til Oplysning og bidrage til Hensigtens Opnaaelse med dette Sølaart-Archivs Anlæg. Disse Kaart, Tegninger og Efterretninger bringer han i behørig Orden og derover forfatter fuldstændige gode Registre, samt deri tilføier en kort oplysende Anmærkning om ethvert Kaarts og Tegnings Værdie i Henseende til Nøgtighed og Paalidelighed, saavidt ham er eller kan blive bekendt. Deraf indleverer han en Gienpart til os, og siden ved hvert Mars Begyndelse, hvori han tillige anfører, med hvilke Kaart eller Tegninger Archivet i det Aar er bleven forøget.

2.

Haver han paa ordentligste Maade, at forvare de i Søkaart-Archivet værende eller kommende Kaart, Tegninger og øvrige Documenter, saa at samme strax kan findes. Til hvilken Ende han i sin Tid haver til os at indkomme med Forslag om hvad Skabe og andre nødvendige og nyttige Indretninger der maatte behøves at gøres, som vi vil tage i Overveielse og derefter beordre det forfærdiget paa Holmen.

3.

Hvad Tegninger eller Papirer der maatte være eller herefter komme i Archivet, som bør holdes hemmelige, haver han at bevare paa et særskilt Sted.

4.

Da den af ham proponerede Tegning til et Stempel, hvormed alle Søkaart-Archivets Kaart, Atlasser, Tegninger og Bøger skal stemples, er allernaadigst approberet. Saa haver han at lade saadant Stempel paa billigste og bedste Maade forfærdige til ovennævnte Brug. Ligeledes efter samme Tegning stille et Segl, hvormed alle de Brevskaber skal forsegles der udgaae fra Archivet, samme betræffende.

5.

Naar han fremdeles seer sig istand til at kunne fra Archivet i Trykken lade udgaae et eller andet Kaart til almindelig Brug og Nytte for de Søfarende, haver han derom til os at indkomme med Forslag, og isald det approberes, skal Archivets Stempel indgaves i Kobberpladen, paa det Kaartets Paalidelighed derved kan bekræftes, altsaa bliver ham herved paalagt, noie at vogte sig for, ikke at foreslaae eller udgive noget Kaart som ikke er paalideligt, eller naar den, i alle Dele, ikke er mulig at erholde, da tydelig oplyse det manglende.

Saa snart de i Archivet værende Kaart og Tegninger ere bragte i behørig Orden, skal hans første Omforg være, at aftrække et, og naar Tiden det tillader, flere Copier af de Søkaart, især particulaire over Havne eller andre til Søfarten hørende, som kan komme til Brug, paa det, naar noget af Hans Majestæts Skibe udgaar, paa nogen Expedition, og vi det skulde tillade eller befale, samme da kunde medgives Copierne af saadanne Kaart (thi Originalerne skal stedse forblive ved Archivet) til Brug og nøiere Undersøgelse. Til hvilken Ende han haver at opgive os, hvad han ved saadanne Kaart eller Tegninger især ønsker undersøgt, udvidet eller tilføjet, da vi derefter vil beordre vedkommende Skibschefser at observere dette paa Togtet, og naar samme er fuldendt, da derover til os at indsende Efterretninger, som nærmere skal blive ham communiceret til Anmærkning paa Kaarterne. Og ligesom vi allerede have beordret Lieutenant Ebbesen at være ham til Assistance ved Kaarternes Samling, Afcopiering med videre, ville vi endvidere, naar nødvendig er og han derom indkommer med Begjæring, beordre nok en Officier at gaae ham til Haande, paa det Arbeidet kan med Hurtighed og Flittighed blive befordret.

Naar han haver indrettet et nyttigt og godt Kaart, som kunde befordres til Trykken, haver han, som i den 5te Post befalet, at tilsende os samme med Forslag, hvorledes det paa billigste og bedste Maade kunde skee, hvilket vi vil tage i Betragtning, og, om vi resolvare at lade Kaartet trykke, vil vi tillægge Sv.-Statens Kobberstikker Ordre derom, da ham er tillagt aarlig Gage for at stifte i Kobber hvad som af os befales, dog ville vi, naar Arbeidet til Fornøielse er gjort, efter Omstændighederne give ham en billig Douceur. Den ved Holmen havende Kobbertrykkermaskine ville vi beordre til Archivet udleveret for at tilhøre samme.

8.

Forbemeldte Sø-Statens Kobberristfiker ville og vi tillægge Ordre at staae under Søkaart-Archivets Archivarius, forsaavidt hans Arbejde ved bemeldte Archiv kunde vedkomme eller forlanges.

9.

Naar Archivet kommer i den Forfatning at nye Kaart ere tagne og skal trykkes, haver han at give Forslag paa Udgiften, som vil medgaae, hvilken vi efter Omstændighederne vil forskyde, imod at vi faae vedberlig Regnskab og Nigtighed for hvad, ved Kaarternes Udsælgning indkomme.

Og naar gode Sø-Kaarter ellers udkommer og bliver tilkiøbs og kunde ansees nyttige og nødvendige til Brug paa Hs. Majestæts Skibe, haver han at indkomme med Forespørgsel om disse Kaart maae kjøbes. Heraf samler han Sø-Atlasser som maae medgives Hs. Majestæts Skibe, samt hvad Kaart de kunde begjære af Archivet, for hvilke Skibs-Cheferne bliver ansvarlige og imidlertid give Dwittering. Iøvrigt haver han at see og arbejde derhen, at de kongelige Skibe kan ved alle Leiligheder blive forsynede med de bedste, idetmindste med General-Kaarter, saa at de ei, paa noget Farvand skulle blive forlegne, og tillades det ham, at han saavel maae aftale, som correspondere med de udgaaende Skibschefer om de Oplysninger han i Henseende til de medgivne Kaart kunde ønske og behøve, samt angaaende andre Observationer til Archivets Bedste.

I vigtige Tilfælde, eller naar han ikke veed hvor Togterne ere destinerede, haver han at opgive os hvad han ønsker Skibscheferne anmodet om, da vi, efter Omstændighederne, selv ville beordre dem.

Og paalægges det ham som en Pligt at holde aldeles hemmeligt, om han af de udlaanende Kaart skulde kunne vide eller skionne til hvad Steder Hans Majestæts Skibe var destineret.

Iøvrigt tillade vi at han, under sin egen Haand og Søkaart-Archivets Segl, maa correspondere med alle dem han formener kunde

give Archivet nogen Dplysning, der svarer til Hensigten, hvilken Correspondance ordentlig skal indføres i en dertil indrettet og med Collegii = Segl forsynet Protocol, dog maae denne Correspondance ikke, fra Archivets Side, indeholde noget væsentligt Afgjørende, eller nogen fast Bestemmelse, hvorpaa Collegii = Approbation først skal indhentes, men tjene til, snarere at indhente den Dplysning eller de Efterretninger som først maatte søges, førend den Sag, Correspondancen var om, kunde sættes iværk.

10.

Haver han, naar bedst Anledning gives, at foreslaae os nyttige og pænselige Bøger indkøbt, saasom Søreisere Beskrivelser, hvilke, naar de blive anskaffede til Archivet, skal ligesom paa Geogr. Atlasserne og øvrige Kaart, paatrykkes Archivets Stempel, og som et Laan mod Dwittering medgives de udgaaende Skibes Chefer.

11.

Førend noget Indkøb eller Udgiift skeer, haver han derom hos os at forespørge sig, samt opgive os Udgiiften, hvad Penge der kunde være i Behold af udsælgende Kaart, og hvad mere han maatte behøve til den forestaaende Udgiifts Bestridelse, da vi derefter vil tage Sagen i Overveielse og anvise ham den manglende Summa, desuden haver han ved nye Mars Tider at aflægge ordentlig Regnskab.

12.

De ved Archivet værende eller herester kommende Kaart, som bør holdes hemmelige, maae han ikke udlæne til nogen uden vores udtrykkelige Tilladelse; men almindelige Søkaart, kan han give kyndige Sømænd Copie af, især naar man derved kan haabe og har Hensigt til, at faae visse Dplysninger til Kaarternes Forbedring, dog skal alle vedkommende derfor afgive Beviis, da intet uden Beviis maa fra Søkaart-Archivet udlænes.

13.

Requirerer han giennemtrukne og med Collegie-Segl forseglede Protocoller, hvoraf en skal bruges til at antegne alt hvad som udsaaes fra Archivet og derhos anmærke vedkommendes udgivende Beviser og den ungefærlige Tid som det Udsaaante kan ventes tilbage, og naar det skeer, da annoteres samme med sine Omstændigheder i Protocollen.

Udi en anden Protocol indføres de Ordres som til Archivet indløber, samt al anden Correspondance som maatte foresalde til eller fra Archivet. Endelig indrettes den 3die Protocol til en Regnskabsbog, der klarlig skal vise Archivets Indtægt og Udgift, samt hvert Aaarts Befkostning og hvad derpaa er betalt ved udsælgende Exemplarer. I alle disse Protocoller maae alt være til Dato indført paa det man deraf strax kan have den fornødne Oplysning.

14.

Han skal beslutte sig paa at forøge Archivet ved flittig Afscopiering af Selskaber og Tegninger som ikke ere trykte eller almindelige. Han skal ogsaa være særdeles agtsom over Observationer der af de kongelige Sø-Officierer eller andre paalidelige Somænd til Aaartenes Forbedring, indkommer, samle og anvende dem uopholdelig paa de passende Steder.

15.

Og ligesom ham allerede er givet en Officier til Assistance, samt Løfte paa en til, naar det maatte fornødiges, saa bliver ham ei alene paalagt at disse Officierer occuperer sig flittig efter hans Anviisning, deels ved Afscopiering og deels ved Arbejde paa nye Aaarter og Tegninger, men endog see derhen at de med Flid og Grundighed lægger sig efter dette Arbejde, og tilsammen stræber for at opfylde Archivets Hensigt.

16.

Da man ved denne nye Indretning ikke forud kan bestemme alt hvad som vil foresalde og give Anledning til nøiere Forholds-

regler, saa bliver ham iøvrigt paalagt at iagttage alt hvad som kan befordre Diemærket, og naar han har indseet og overveiet noget som kunde blive til en sand Nytte, da at indkomme til os med Forslag derom.

Til Assistenten fik Løvenørn Lieutenanterne Ebbesen og Ravn, samt, i Aaret 1785, to Cadetter, Scheele og Munk, og efter at have samlet de Søkaart som forefandtes i Admiralitetet *) og Geheimearchivet, begyndte han at arbejde med smaa Midler, men med stor Iver. Det første Kaart han publicerede var over Heltland, hvorunder han selv, fra Søen af, havde gjort adskillige Observationer, og for Udgivterne ved dette Kaart maatte han selv staae i Forklud. I 1786 overlod Deconomi- og Commerce-Collegiet Archivet det Lousfiske Kaart over Indseilingen til Sundet. I 1788 erholdt Archivet fra Admiralitetet de 3 Plader af det Lousfiske Kaart over Sundet, med Ordre, ikke at trykke eller efterstikke dem.

Endelig afføbte man i 1790 Professor Lous hans Privilegium paa Udgivelsen af Kaartene over Kattegattet, samt Sundet og Belterne, til Fordeel for Archivet. Fra Archivet udgaves endvidere nogle Kaart over Dele af Island, og man copierede et engelsk Kaart over Dünerne og Goodwin-Sand. Uden Opmaalinger kunde imidlertid Archivet ingen sand Nytte gjøre, og disse begyndte derfor ogsaa i Danmark i 1790 og fortsattes til 1807, dog uden at følge nogen samlet Plan, saa at ved denne Periodes Ende ikkun havde Brudstykker, men aldeles intet Heelt. Den under General Huths Auspicier foretagne Triangulering af Norge foranledigede, at Capitain-lieutenant Grove i 1787 blev beordret at følge de geodætiske Operateurer og forfatte nautisk Beskrivelse over Kysten, dens Havne,

*) Det fortjener at bemærkes, at disse Kaart derved bleve reddede i den senere Brand 1795; denne fortærede nemlig Admiralitets-Bygningen med det derværende Archiv, men skaanede Søkaart-Archivet.

Bøb, Farer etc. Dette Arbejde blev fuldført fra Trondhjem til Frederikshald i Narene 1789—1800, og dets Resultater vare 7 fra Archivet over denne Deel af Kysten udgivne Kaart. Dette Arbejde var ikke hvad man kan kalde en Opmaaling, det var en nautisk Undersøgelse og Beskrivelse, udført med megen Flid og Opmærksomhed, og som vistnok saare længe vil beholde sin Værdi.

Hvad Arbejderne i Danmark angaaer, da havde det været ønskeligt, at disse fra Begyndelsen af havde været systematiske Opmaalinger; men dette var ikke Tilfældet. En i 1790 nedsat Commission i Anledning af den Skærgaardsflaade, man agtede at anlægge, foranledigede, at der blev begyndt med nautiske Recognosceringer, og saaledes fortsaaredes indtil Aarhundredets Ende, uden egentlig Opmaaling. Undtagelse herfra gjøre Harboe's Oplodning af Lille-Middelgrund, og Stubs Opmaalinger under Samø og i Mundingen af Jsefjorden. Disse Arbejder bære det umiskjendeligste Præg af Flid og Omhyggelighed, men de vare ei grundede paa et rigtigt Princip i Udførelse og de manglede den faste Basis: trigonometrisk bestemte Puncter iland. Man kan imidlertid ei bebreide Opmaalerne, at de ikke søgte at forskaffe sig disse forlængst bestemte Puncter, naar man betænker, at Vandet til samme Tid blev opmaalt under Videnskabernes Selskabs Direction uden at man lod denne Opmaaling udgaae fra den tidligere under Selskabet selv udførte Triangulering eller de ved den bestemte Puncter.

Af samme Brøst leed de iøvrigt meget fuldkomne Arbejder der udførtes imellem 1800—1807, med Undtagelse af de der i 1801 i Lille-Belt udførtes af Premierlieutenant Bardenfleth med underhavende Officierer. Disse Arbejder udførtes ved at gaae ud fra en iland maalt Basis og de ved Hjælp af den bestemte Puncter, og iøvrigt efter fuldkomment rigtige mathematiske Principer, saa at de intet lade tilovers at ønske.

Disse rigtige Principer havde samme Officier allerede anvendt, da han i Maret 1793, under Stub, opmaalte Sjællands Rev, hvilket jeg har overbeviist mig om i 1829, da han tillod mig at gienemsee sine originale Brouillons fra den Tid.

Denne efter Collegii-Ordre foretagne Opmaaling blev udført uden at Kaartet derover nogensinde blev indgivet eller forlangt! Dette utrolige Factum kunde end ikke Bardenfleth forklare; maaskee har Usædvanligheden af hans rigtige Methode havt sin Deel deri? Hvad der bestemt har havt det, har været den dengang brugelige Maade, først efter fuldendt Opmaalingstogt at aflægge de foretagne Opmaalinger i Kaart.

Den i Maret 1807 udbrødte Krig afbrød al Opmaaling; det er meget beklageligt at dette var Tilfældet, thi ved Hjælp af den Mængde Kanonfartøier, der i 6 Aar vare i Virksomhed langs alle Kyster, vilde det have været saare let, næsten uden Udgift, at opmaale alle vore Farvande. Danske Officierer rækkede paa Elben franske Opmaalere (*Beautemps-Beaupré*) hjælpsom Haand, men ingen foretog selv lignende Arbejde; de Svenske derimod benyttede deres Kanonflotille i Sundet dertil.

Indtil Krigens Slutning vare de ved Archivet ansatte Folk: 2 Tegnere og 3 Arbeidsmænd som Kobbertrykkere, blevne lønede af Søetaten, der ogsaa udrede de Directeurs Honorar. Ved Reductionen 1ste October 1814 blev det først bestemt, at Archivet skulde selv betale Directeurs Honorar og refundere Marinen halve Udlægget for Follene; i Novbr. 1815 bestemte derimod Collegiet, at Archivet skulde refundere hele Udlægget, hvilket imidlertid, efter Løvenørns Forestilling, ved allerhøieste Resolution af 13de Decbr. f. A. atter blev forandret derhen, at Marinen og Archivet dekte denne Udgift, hvilket saaledes vedvarede til Maret 1832.

Som bekiendt rystede Rigsbankforordningen en Mængde offentlige Stiftelser i deres Grundbold; at dette ei blev Tilfældet med Archivet maa alene tilskrives Søetatens driftige og klogtige Kassierer, Statsraad Smith, ved hvis Omhu af Archivets Formue 15000 Rbd. dansk Courant gik over til at blive 13900 Rbd. En anden god Finantsoperation skyldes derimod alene Admiral Løvenørn, der i 1819, for 10250 Rbd. kongelige Obligationer og 1600 Rbd. N. B., fik 14300 Rbd. 5 pCt. Nationalbank-Obligationer. Collegiet indrømmede nemlig ham, efter Aftale og i For-

bindelse med Cassereren, at operere efter bedste Skien med Archivets Capital.

Under 16de Marts blev, ifølge Ansøgning fra Løvenørn, udfærdiget et allernaadigst Privilegium mod Eftertryk af Archivets Bærker i Danmark og Hertugdømmerne; det bestemmer 10 Rbd. Mølt for hvert Exemplar her efterstulket eller i fremmed Land efterstulket og her indført Kaart; men det har i de siden forløbne 25 Aar aldrig været anseet fornødent at beraabe sig paa dette Privilegium.

Efter at de norske Kystkaart vare udgivne, blev under Krigen fornemmeligt arbejdet paa et Kaart over den sydlige Nordsø, og da dette var udkommet efter Krigen, arbejdedes deels paa Kaart over Kanalen, Kysterne af Spanien og Portugal, Vestindien og Madera, deels paa Fuldførelsen af Kaartene over Island, efter de der i flere Aar, paa Rentekammerets Foranstaltning, foretagne Opmaalinger. Alle Kystkaartene vare udkomne og et Generalkaart over Island og Færøerne var under Arbejde, da Løvenørn døde, den 16de Marts 1826. Hans sidste Virksomhed for Archivet gik ud paa at skaffe dette et bedre Locale end det der var indrømmet paa Gammelholm, og det var ved hans Død bestemt, at Archivet skulde flytte til Societet-Academiet paa Amalienborg.

Det var en Lykke for Archivet, at dets Stifter i 42 Aar stod i Spidsen for det, saa at det under ham igiennemgik sin hele Barn- og Ungdoms Periode; paa disse har den senere Udvikling grundet sig, og de vilde ei være blevne saavel tilbagelagte uden Løvenørns Omhu. At der efter Krigen aldeles ophørtes med Opmaalinger frembragte ikke nogen Stagnation i Virksomheden, men derimod vel i Udviklingen, da denne Epokes Arbejder mere bleve Copier end Originaler, med Undtagelse af Kaartene over Island, der dog ei vare egentlige hydrographiske Arbejder. Der gaves imidlertid en sørgelig vrang Idée, den Løvenørn deelte med mange af sine Samtidige, den nemlig, at man exponerede Landets Sikkerhed ved at bekendtgjøre fuldkomment paalidelige Kaart over det omgivende Færvand. Et flygtigt Blik paa Danmarks Krigshistorie

maatte allerede dengang have tilfulde godtgjort Urigtigheden heraf, hvilken nu endvidere er bleven bekræftet ved sidste Krigs Begivenheder, under hvilke Fienden besøgte endog vore snevreste Farvande og om nogle af dem s. Ex. Store-Belt indhentede meget nyere Kundskab end vi selv besad.

Strax ved Archivets Oprettelse bestemte Geheimeraad Rosenkrantz, at en Søopmaaling af de danske Kyster skulde foretages, og under 3die Februar 1785 blev Lovensørn og Navigationsdirecteuren, Professor Lous, beordrede at sammentræde for at udarbejde en Plan til Kaart over de danske Farvande. Denne Plan blev allerede indgivet den 11te April s. A. og er i følgende Henseende mærkelig:

1. Bestemmer den, at Videnskabernes Selskabs Opmaalinger skulle lægges til Basis for Søopmaalingen, men undlader aldeles at berøre hvorledes eller efter hvilken Methode disse Opmaalinger isørigt skulle foretages;
2. Foreslaaer den at forfærdige 11 Specielkaart over Belterne med tilgrændsende Farvande, i Størrelse af 4 Decimaltommer paa Milen, foruden Havnekaart til 12 Decimaltommer paa Milen, at stifte dem, og derefter opbevare dem til eget Brug uden at offentliggøre dem;
3. At der aldeles ingen videre Notice blev taget af Forslaget og ingen Opmaalinger paabegyndte.

I Forslaget fremhæves Videnskabernes Selskabs geographiske Opmaalinger for deres særdeles Paalidelighed; da nu det Louisiske Kaart over Sundet ei var aflagt efter disse Opmaalinger, men i sine Kystpunkter afveeg kiendeligen derfra, saa var det jo indlysende at Søopmaalingen deri ogsaa maatte være urigtig, da den nemlig grundede sig paa de urigtigt bestemte Punkter iland. Man havde saaledes Visshed om Kaartets Upaalidelighed, og naar derfor Dredren at holde det hemmeligt flere Gange blev igientagen, senest d. 5te Februar 1828, saa skulde man fristes til at troe, at Hensigten hermed har været, ei at vildlede Publicum ved et Kaart, der havde erhvervet et ufortjent Navn for Paalidelighed.

Det var ved Instruxen paalagt Directeuren at indhente Collegii Approbation paa Udgivelsen af Kaart, for at de nødvendige Fonds til dette Diemed kunde vorde anviste.

Den sidste Approbation gaves under 9de Februar 1790 for alle 7 Kaart over norske Kysten, og da Archivet derefter selv havde Midler til at bekoste Udgivelsen af sine Værker, svarede Collegiet ei lenger paa Archivets Begjæring af 17de Decbr. 1801 om dets Approbation paa Udgivelsen af et Kaart over Slagerraf.

Archivets Arbeidere vare i Marinen assimilerede med Folk, hvis Beskæftigelser aldeles afvege fra deres; dette kunde uden Bæmskelighed have været afhjulpet ved Marinens Reduction, men blev det ikke, uagtet Løvenørns gjentagne Indstillinger herom; Archivets Tegnere, der forhen havde været stillede lige med de forskjellige Glasfer af Lømmermænd, bleve imidlertid nu satte i Kategorie med Folkene ved Constructions Kammeret.

Med lette Træl har jeg søgt at fremhæve Hovedmomenterne af Løvenørns Bestyrelse og at vise hans store Fortjenester af Archivet, hvilket passende paastionnedes derved, at hans Gage fra Archivet blev tillagt hans værdige Enke som Pension derfra.

Med hans Død bestod Archivets Fortrin i en ypperlig Finants Status med en Capital af 27000 Rbd., samt 2 meget udmærkede og duelige Arbeidere. Hvad som derimod stod Archivets Fremskridt iveien var, foruden Mangel paa Locale, det Princip der havde gjort sig gjældende, at søge at lægge Skjul paa vore Færvandes sande Tilstand, og, hvad dermed havde staaet i Forbindelse, nemlig at Svopmaalinger ei havde været foretagne i de sidste 20 Aar.

Høiselig Kong Frederik den Sjette havde allerede tidligere, paa Grund af min Ansættelse ved Grademaalingen, bestemt mig til Løvenørns Eftermand, som Directeur for Archivet, og da han, efter min Hjemkomst fra Vestindien, allernaadigst behagede at tilkiendegive mig min Udnævnelse, meddeelte jeg ham strax mine Tanker om Archivets Tilstand og hvad der stod det i Veien for at komme paa

det Trin, Tidsalderens Oplysning udfordrede. De kongelige Ord: „Jeg vil ei længer vide af det Hemmelighedsstræmmerie at sige“, var den Basis paa hvilken jeg begyndte at arbeide.

Pladerne til Kaartene over Island tilhørte Rentekammeret og Archivet besørgede ifflun Kaartenes Forhandling. Ifølge min Ansøgning af 4de Januar 1827 skienkedes Pladerne til Archivet.

Da Societets-Academiet blev flyttet, maatte der bygges et særegent Locale til Archivet, der ogsaa var ulige bedre tjent hermed. Det hele Beløb for Archivbygningen med fornødent Inventar udgjorde 12298 Rbd. 19 $\frac{1}{2}$, der efter Resolution af 10de Septbr. 1827 rentefrit skulle forstrækkes Archivet af Sø-Etaten og successive afdrages af dettes Overstud.

En Commission, hvoraf jeg var Medlem, blev nedsat i 1827 for at gjøre Forslag til Fyr-Anlæg paa Læsø og Trindelen. Dette gav Leilighed til at andrage paa Opmaalingen af Trindelens og Læsøes nordlige og østlige Grunde, hvilken Opmaaling blev udført i 1828, og de Oplysninger som herved erhvervedes gave atter Anledning til at andrage paa Fortsættelsen af disse Opmaalingen. De ere blevne fortsatte i 1829, 34, 35 og 36 med 1 Fartoi, i 1830, 31, 32, 33, 37, 38 og 39 med 2 Fartoirer og i 1840 med 3 Fartoirer. Desuden ere betydelige Strækninger blevne opmaalte, dels fra Bagstribene, dels fra enkelte Officierer, hvem Omstændighederne have givet Leilighed hertil. Opmaalingerne ere alle begrundede paa faste trigonometrisk bestemte Punkter iland, imellem hvilke de Vinkler ere maalte, der have bestemt de paa Søen oploddede Liniers Endepunkter. Compasset er ifflun bleven brugt i høist enkelte Tilfelde, fjernt fra Land og altid med behørig Hensyn til Local-Attractionen. Disse Opmaalingers Nøiagtighed lader neppe noget tilovers at ønske og de have vistnok været en saare gavnlig Skole for de til dem anvendte Officierer.

Der var ved Archivets Oprettelse tilfiktret Directeuren Assistance af 2 Officierer; men i længere Tid havde ingen Officierer virkeligen arbeidet i Archivet. Fra 1ste Januar 1828 blev, paa mit Forslangende, tilstaaet en Officier som Medhjælper, hvem der

endvidere, fra den 1ste Januar 1831, blev tilstaaet 120 Rbd. aarlig Tillæg fra Archivet, og efter mange igientagne Andragender blev mig endelig, fra 1ste Januar 1833, tilstaaet den anden Officier.

Der forefandtes i Archivet ikke en eneste Tegning til de derfra udgivne Kaart, thi Tegningerne havde alle været paa almindeligt Papiir og vare derfor ødelagte naar Stikningen var fuldendt; nye Udgaver af Kaart f. Gr. over Belterne og Kattegat vare stukne efter Aftryk af de ældre Udgaver og tabte derved i Nøiagtighed. Det indførtes derfor strax at forfærdige alle Tegninger paa Bristol Boards, de kunde saaledes opbevares i Aarhundreder, og med Lethed imodtage enhver Forbedring. Den eneste Tegning, som var i Arbeide, var til et nyt Nordsøeskaart, og blev udført i Helsingør. Det bestemtes som Princip, at om det end skulde blive fornødent at lade Plader stille paa fremmede Steder, saa maatte dog ingen Tegning udføres udenfor Kiøbenhavn. En ny Tegning over Nordsøen begyndtes i Archivet, til Grundvold for den toges de mange tusinde Lodslud der fra 1814 til 1828 vare tagne der af danske med Chronometre forsynede Orlogsmænd, og som fandtes opbevarede i deres Journaler, herefter dannedes Grundene over hele Nordsøens grunde Deel, og saaledes opstod et fra alle foregaaende aldeles afvigende Kaart; det maa findes paalideligt, da Afstætningen deraf aarlig tiltager og da Hydrographiens værdige Veteran, Admiral Klint, aldeles omarbejdede sit Nordsøeskaart derefter, ligesom Kaartet ogsaa er bleven efterstuffedet i det keiserlig russiske Søkaartarchiv. Til Kaart over vore egne Farvande havde ikkun Materialier over Lille-Belt, og disse af meget forskiellig Paalidelighed. Jeg paatænkte et Atlas over den danske Øgaard, bestaaende af 9, naar Bornholm regnes med, da 10 Kaart.

Kaartet over Lille-Belt, efter denne Plan Nr. 7, udkom i 1830 i $\frac{1}{1200000}$ af den sande Størrelse med Cartoner i $\frac{1}{400000}$, og med Landgrundene betegnede til 2 og 4 Favnes Dybde, hville i de senere Kaart med nyere og paalideligere Data, har kunnet ud-

vides til en Begrænsning af 1, 2, 3 og 4 Favnes Dybde. Dette Kaart var det første i sit Slags, og vandt almindeligt Bifald uden at der taltes et eneste Ord imod at det ved Anbringelsen af alle Mærker etc. var gjort saa fuldstændigt som muligt. Jeg ansaae dette som en Selvfølge, som en Ting der aldrig maa kunne blive anderledes, og begik den Uforsigtighed ei at indhente Approbation paa Planen til hele Aftlasset, hvilket jeg dengang vilde have faaet ligesaa let som Løvenørn, 40 Aar tidligere, efter den første indsendte Tegning, Dagen efter fik Approbation paa Kaartene over hele Norge.

Ligeledes udkom i 1829 et Kaart over Spanskfjæen. Det er bekendt at der indtil den Tid saavel paa Akademiet som ved Styrmands Examen brugtes den vrangte Methode, at Eleverne skulde besidde et misvisende plat og et retvisende plat og et vorende Kaart, og de tvende sidste vare af Navigations-Directeuren bestemte at skulde være de aldeles forældede hollandske Kaart af van Keulen, hvori alle Lande laae aldeles urigtigt. Forlængst havde van Keulens Efterfølgere udgivet et nyt, rigtigere, men vorende Nordsfæskaart, ingen Sømænd brugte mere de ældre Kaart, og de gamle udslidte Plader opbevaredes ifkun i Amsterdam for at afstrykkes til vor Navigations-Underviisning. Det er indlysende hvor urigtigt det var at lade vordende Skibsførere øve sig i Kaart, hvori Skallerne alene vare rigtige og at forlede den Fattige til at forsøge at bruge dem ombord. Da der nu fra Archivet var udkommet Kaart saavel over Nordsfæen som Spanskfjæen, ansøgte jeg paa foransførte Grunde, at disse Archivets Kaart maatte vorde befalede afbenyttede saavel til Examina paa Akademiet som til Styrmands-Examen. Dette Andragende modsatte Navigations-Directeuren sig, og han blev heri understøttet af Admiralitetet; men Kongen resolverede under 27de Mai 1829 allernaadigst, at det skulde skee, og at det skulde træde i Kraft fra 1ste Januar 1830, fra hvilken Tid vi altsaa have været fri for ovennævnte nu forsvundne og forglemte hollandske Kaart.

Under aarlig Afbetaling af 1000 Rbd. paa dets Giæld for

Archiv-Bygningen, vedblev Stiftelsen at stride jevnt frem. Ifølge min Mening er enhver Opsamling af Fonds, der overstiger det absolut nødvendige, ikke alene urigtig som (Stats-) Princip for en offentlig Stiftelse, men endog skadelig for Stiftelsen selv, der derved let forfeiler sit Diemed, muligt at gavne Almeenheden, og Enden paa Legen bliver dog en Confiscation. Et Institut som Søkaartarchivet maa imidlertid have en Drifts-Capital, der afhænger af Omstændighederne; Archivets Tilstand afhænger af Affættningen, der hos os, paa Grund af Sundfarten, og vel at mærke: Sundtoldens Erlæggelse, altid er forholdsvis god, men vilde betydeligen forringes, naar Omstændighederne, som f. Ex. almindelig Krig, frembragte meget mærkeligt Skaar heri. For at bestaae og at arbejde jevnt vilde, under en almindelig Krig, Archivet aarligen behøve omtrent 1200 Rbd. mere end Affættningen i Landet, selv efter forhen gjorte Erfaringer, kunde antages at ville blive. For at være aldeles sikkert, selvstændigt og uafhængigt, bør altsaa Archivet besidde en Capital af omtrent 30,000 Rbd. Over denne Sum bør ikke opsamles Capital, og Renterne af denne vil, i almindelig Fredstid, kunne anvendes til videnskabeligt Diemed, til Bedste for Søfarten i Almindelighed og Søetaten i Særdeleshed. Dette har altid været min Plan, og med den for Die antog jeg, at Archivet, omtrent fra Maret 1835 vilde være saavidt, at det kunde renoncere paa enhver Bistand fra Søetatens Side. Dette skete imidlertid, tidligere, derved, at Admiralitetet, uden at indhente min Erklæring herom, udvirkede en allerhøiest Resolution af 5te Februar 1832, saalydende:

1. At Tegnerens og Tegne-Glebens og det øvrige til Søkaart-Archivets Tjeneste commanderede Mandskabs Lønning og Emolumenter skal heelt udredes af Archivets egne Midler;
2. At der af den resterende Sum, som Archivet skylder Søetaten for dets Bygnings Opførelse, til Beløb 8798 Rbd. 19 $\frac{1}{2}$ Solvmynt, maa svares lovbefalede Renter;
3. At Archivet paalægges, i Tiden, naar Collegiet finder at dets stigende Eyne kan tillade det, at deeltage i Omkostningerne ved

de Dypmaalinge som maatte befales til Gavn for det Offentlige og Søfarten i Almindelighed.

Fra denne vigtige Resolution daterer Archivets finansielle Emancipation sig, da det saaledes fra 1ste Januar 1832 aldeles har bestaaet ved dets egne Kræfter. Den eneste Ulempe for Archivet ved denne Resolution var det Uventede og Pludselige ved den, da dette naturligtvis i det første Par Aar maatte gribe ind i og noget forstyrre Arbeidsgangen.

Archivets senere raske Udvikling godtgjør imidlertid med Bestemthed, at Admiralitetet heri havde regnet rigtigere end jeg, og at Dieblillet allerede var indtraadt, da Staten, ved at spare en Udgift, og Archivet, ved at vinde Selvstændighed, Begge vare lige vel tjente med Foranstaltningen. Samme Aar udkom Kaartet over Samsø-Beltet, Atlasets Nr. 6, i samme Maalestof og med Cartons som det foregaaende Nr. 7, ligeledes uden nogensomhelst Bemærkning imod dets Fuldstændighed.

1833, den 15de April, døde Admiral Bille, og i ham tabte Archivet ligesaa meget som Marinen i Almindelighed. Han befordrede efter Marinens Evne Dypmaalingerne, og var af den Mening, at man muligt skulde bidrage til at oplyse den Søfarende om alle vore Farvande, med Undtagelse af Drogden og Indløbet til Kiøbenhavn. Da hans Efterfølger, Admiral Rothe, derfor spurgte mig, hvorfor jeg aldrig havde andraget paa Dypmaalingen af Drogden, hvorom Kundskaben var saa vigtig for at kunne tjene som Basis for Constructionen af vore Linieskibe, kunde jeg svare ham, at jeg allerede havde andraget herom under 25. Jan. 1827, altsaa 4 Maanedere efter at have overtaget Archivet, men at da jeg i dette Punkt havde fundet Modstand hos Admiral Bille, havde indskrænket mig til, ved en paalidelig Triangulering iland og derefter udarbejdede Arbeidsskaart, at forberede Alt til Arbeidet, der meget godt lod sig udføre endnu samme Aar, da Alt var saa fuldkomment færdigt at min forestaaende Afreise til Vestindien ei kunde indflyde derpaa. Dagen derpaa, den 25de April, fik jeg derfor Ordre at indkomme med Forslag og Udkast til Instrux for dette

Arbejde; jeg indgav dette den 26de og fik under 30te Collegii-Communication, at dette var approberet og Capitainlieutenant Sletting tillagt Ordre at udføre Opmaalingen, hvorefter jeg den 1ste Mai afsailede til Bestindien.

Den Naakthed, hvormed dette blev bestemt og udført, lod mig ikke ane, at det af Admiralitetet under den 18de Juni 1833, skulde blive befalet at holde Opmaalingen hemmelig, og ei at udgive noget Speciel-Kaart over dette Farvand, en Ordre der var Archivet saameget mere ubeleilig som der allerede i 2 Aar var bleven tegnet paa et saadant Kaart efter Resultatet af den af mig omkring Kjøbenhavn foretagne Oploeding. Efter Admiral Nothes Død blev der endvidere 1835 den 19de Februar forbudet at udgive noget Kaart uden Collegii-Approbation, saaledes som det siden 1798 altid havde fundet Sted. Under 21de April s. A. blev meddeelt, at Approbationen ei kunde meddeles uden det var opgivet efter hvilken Scale Kaartene skulde aflægges, og da jeg under 22de April gjorde opmærksom paa, at enhver i Landet nu besad en Frihed med Hensyn til Publicering af Kaart, som var nægtet Archivet, blev endvidere under 30te April meddeelt, at Collegii-Approbation ei vilde blive given førend selve Tegningen eller Plan, som viste Omfang m. m. af Kaartet, var forelagt dette.

Da der nu overensstemmende hermed i 1837 blev forlangt Collegii-Approbation paa Kaartet VIII over Kielerbugt, i Maalestof og med Cartons som de forrige Kaart, indhentede Collegiet allerhøieste Resolution derpaa. Dette gav mig Anledning til under 22de Decbr. s. A. directe at ansøge Hs. Majestæt Kongen om at maatte udgive Kaartet Nr. III over Kjøbenhavn med Løbene der-til i 1800 eller 3 Gange større Maalestof end de hidtil udgivne Kaart, og med Carton i 1500.

Foruden den Mængde andre Grunde, der talte for en fuldkommen Uforbeholdenhed i saa Henseende, var især den, at Archivet ifkun forlangte den Ret, enhver Anden besad, og at, imedens det var forbudet Stiftelsen at bekendtgjøre Kaart over denne Stræk-

ning, havde derimod Fonden ad usus publicos understøttet Capitain de Coninck i hans Foretagende at efterstikke Admiral Klints Kaart over Sundet, og at udgive en Beskrivelse over dette Farvand som indeholdt alle dets Lodsmærker. Kaartets Udgivelse blev allernaadigst bevilget ved allerhøieste Resolution af 18de Februar 1838, uden nogen Indskrænkning for Kaartet og uden anden Betingelse for Cartonnen end den, at den ei skulde indeholde Lodsmærker. Denne vigtige Resolution gjorde definitivt Ende paa „Hemmelighedskræmmerie“, og ved den gienvandt Archivet sin videnskabelige Frihed.

Vignende Etablissementer som Archivet findes i Frankrig, England, Rusland, Spanien, Sverrig, og, siden ifjor, i Holland; med alle disse Stiftelser underholdes Forbindelser, og meddeles gjensidigen de udkomne Arbejder; i Frankrig og England bestemme Ministeriets Befalinger at Alt som udkommer skal meddeles os.

Endelig er ved allerhøieste Resolution af 17de Marts 1840 bestemt, at Archivet beholder sine Fonds ubeskaarne og at i Fremtiden skal, for Overskuddet af dets Indtægter, Marinen forsynes med Kaart, Bøger, Instrumenter og Sædre, saa at disse Gienstande ei længere skulle forbolde Marinen nogen Udgift, og hermed er allerede begyndt i Maret 1840, da Archivet har baaret disse Udgifter. Denne allerhøieste Resolution er vistnok ligesaa velgørende for Marinen som for Archivet.

For Dieblirket bestaaer Archivets Personale af:

- 1 Directeur,
- 2 Lieutenanter som Medhjælpere,
- 1 Assistent, Regnskabsfører og Kobberstikker,
- 1 Tegner,
- 1 Kobberstikker,
- 1 Kobbertrykker,
- 2 Arbeidsmænd i Trykkeriet,
- 1 Elev i Tegning og Kobberstikning,

Talt 10, samt desuden 2 Kobberstikkere, engagerede til at arbejde i Maanedsviis.

Ved bestandigen at erholde hvad der publiceres i fremmede Landes hydrographiske Instituter, og ved Indkøb, er Archivets Kaartsamling nu bleven høist betydelig. Erfaring viser hvor udsatte slige Samlinger i Tidens Løb ere for Tilintetgjørelse, især i vort kolde Klimat, og der er derfor saavidt muligt taget Forholdsregler for at sikre den isoleert staaende og ubeboede Bygning, og for i Tilfælde af Ildsvaade hurtigen at kunne redde Samlingen. De senere Aars originale Opmaalinger ere under Afscopiering og Copierne henlægges, som de fuldføres, i Collegiets Archiv for saaledes at sikre disse vigtige Arbejder imod Tilintetgjørelse.

De gamle Kaart, som findes i Archivet, fornemmelig de af Jens Sørensen, har man søgt at sætte i den Stand at de muligt længe kan conserveres; de have ikke alene Værd som historiske Mindesmærker, men endog for Hydrographien selv, da der af dem altid kan hentes nogle Oplysninger, f. Ex. om Navne, hvilke i Tidens Løb ofte ere blevene forvanskede.

Efterretninger for Søfarende.

Mærke for Seiladsen giennem Lille-Belt.

Paa Vestkysten af Fyen, $\frac{1}{2}$ Mil Nord for Assens, under $55^{\circ} 18' 25''$ N. Br. og $9^{\circ} 53' 48''$ D. Lgd. af Greenwich, er til Veiledning for Seiladsen giennem Lille-Belt, i Linien Kjerter Kirke overet med Sandager Kirke, opført et Mærke i Form af et Taarn 20 Fod høit over Grunden og 40 Fod over Havfladen. Det holdes hvidt og er forsynet med en rød Ballon paa Toppen.

Marineministeriet, den 11te Febr. 1854.

Syrskibene paa Station.

Syrskibet i Drogden har indtaget sin Station og viist Fyr Tirsdag Aften den 28de Februar.

Marineministeriets Admiralitets-Contoir den 1ste Marts 1854.

Syrskibet i Læso Rende har indtaget sin Station og viist Fyr den 1ste Marts om Aftenen,

Syrskibene ved Kobbergrunden og ved Anholts Knob den 2den Marts, og

Syrskibet ved Læso-Trindelen den 4de Marts.

Marineministeriets Admiralitets-Contoir den 6te Marts 1854.

Samtlige Fyrskibe ere nu udlagte og vise Fyr.

Det bringes endvidere til offentlig Kundskab:

at Fyrskibene ved Læso-Trindelen, ved Kobbergrunden og Anholts Knob ville for Fremtiden blive oplagte den 31te December, dersom Isen tillader dem at ligge ude saalænge.

De ville ikke atter blive udlagte tidligere end den 1ste Marts;

at Fyrstibene i Drogden og Læssø Kende ere beordrede til at holde deres Stationer, saakænge Isen tillader det. Tvinges de ved Iisgang til at forlade Stationerne, ville de ikke atter blive udlagte tidligere end den 1ste Marts.

Maar Fyrstibet i Læssø Kende ikke er paa sin Station, paa Grund af Is i Kattegattet, vil der fremdeles, i Henhold til Bekendtgjørelsen af 9de Novbr. f. A., vaie et hvidt Flag med blaa lodret Striben fra Hansholms og Slagens Fyrtaarne. Har det af andre Grunde maattet forlade Stationen, vil der fra Slagens og Hirtsholms Fyrtaarne blive viist en rød Ballon.

Marineminiisteriet den 14de Marts 1854.

Mærker fra Graadby til Ny Høver.

De sædvanlige Sommermærker blive i disse Dage udlagte i Farvandene fra Graadby til Ny Høver, begge incl., samt i Piepen, Norder-Elbe, Støvers og Glückstadt-Farvand.

Fyr- og Bagerinspektionen paa Monarkiets Vestkyst, den 4de Marts 1854.

Ny Betønding af Ny Høver.

Den sædvanlige Betønding af Farvandet Ny Høver bliver i Løbet af 10—12 Dage udvidet og forlagt fra dette Farvand til et nyt og meget dybere Indløb, der, norden for Quagegrunden over Høverskeertsand, fører op til Husum, dog bliver der i den sædvanlig benyttede Ny Høver bibeholdt nogle enkelte Flydemærker til Vejledning for localkendte Kystfarere.

Fyr- og Bagerinspektionen paa Monarkiets Vestkyst den 13de Marts 1854.

Tændingen af Fyret paa Lindesnæs og Syrene paa Lister.

Efter Bekjendtgjørelse fra det Norske Marine-Departement af 25de August f. A., skulde Fyret paa Lindesnæs og Lister 3 Fyr, efter at have undergaaet Forandringer, atter blive tændte om Aftenen den 16de September f. A. paa samme Tid som Rigets øvrige Fyr og senere vedblive at brænde i Lighed med disse.

Lindsnæs Fyr bliver saaledes for Eftertiden et omdreieude Fyr med Blink hvert Minut, af 1ste Orden (Fresnels System), og lyser overalt mod Havet.

Lysets Høide over Havet 159 norske Fod. Lysningsvidde 6 Mile. Længde Ost for Gr. $7^{\circ} 3'$, N. Br. $57^{\circ} 58'$.

Fyret er anbragt paa et 10 Fod høit Taarn af Steen, hvor ovenpaa en 7 Fod høi Muur af Jern. For at tjene som Dagmærke er Steenbygningen hvidt og den øvre Deel af Jern rødt anstrøget.

Lister Syr. 3 faste Fyr af 2den Orden (Fresnells System), som lyse overalt mod Havet.

Taarnene danne en stump Triangel, hvis Spids vender mod Egen. Det midterste Taarns Centrum er 150 norske Fod fra hvert af de andre Taarns Centrum og Grundliniens Størrelse 282 norske Fod. Directionen efter misvisende Compas mellem Taarnene er:

Det mellemste og det nordligste Taarn N. t. V. og S. t. D.
Afstand 150 Fod;

Det mellemste og det sydligste Taarn N. V. $\frac{1}{2}$ V. og S. D.
 $\frac{1}{2}$ D. Afstand 150 Fod;

Det nordligste og det sydligste Taarn N. N. V. $\frac{3}{4}$ V. og S.
S. D. $\frac{3}{4}$ D. Afstand 282 Fod,

i hvilke Directioner altsaa to af Fyrene kunne sees overeet.

Lysets Høide over Havet er, i alle 3 Taarne, 125 norske Fod.

Lysvidde $4\frac{1}{2}$ - 5 Sømile. Længden D. for Gr. $6^{\circ} 32'$ 15". N. Br. $58^{\circ} 5' 30''$. Alle 3 Fyr ere anbragte i høie Taarne, hvilke, for at tjene som Dagmærker, ere hvidt anstrøgne.

Ørø Sør

har, efter samme Departements Bekjendtgjørelse af f. D., været tændt siden 16de Juli f. A.

Sarlig Grund ved Fleetwood (Lancastershire).

En fortmalet Bøie med Stang og Ballon er udlagt paa en Grund kaldet "Danger Paley" ved Indløbet til Fleetwood Havn, i Mærket: Fleetwood Kirkespær overet med Mount Pleasant i S. D. $\frac{1}{4}$ S. og Thornton Mølle netop fri vestenfor Husene ved Larkham i S. t. D. $\frac{1}{2}$ D. Ved Lavvande Springtid er der kun 6 Fod Vand paa Grunden og det er altid raadeligt for Skibe at gaae vestenfor Bøien.

(Naut. Mag. Oct 1852.)

Sør og Signaler ved Leiths Havn.

Commissionen for Leiths Havn og Dokker bekjendtgjør under 5te Decbr. 1853, at fra 15de Decbr. f. A. ville følgende Sør blive viste ved Leiths Havn nemlig:

1. Ved den yderste Ende af Vesthavnemøllen, fra Solnedgang til Solopgang, et hvidt fast Sør, hvis Middelpunkt omtrent er 28 Fod engelsk over Vandfladen ved Springflod, og den oplyste Bue strækker sig fra Nordvest $\frac{1}{2}$ Vest til Øst $\frac{1}{2}$ Syd igiennem Nord;
2. Det tidligere faste røde Sør ved det gamle Fyrtaarn paa den indre Deel af Østhavnemøllen, ligeledes fra Solnedgang til Solopgang;
3. Naar der ved Indgangen til den gamle Dok er otte Fod Vand, vil et lille grønt Sør blive viist under det hvide Sør paa Enden af Vesthavnemøllen, og naar Porten i Victoria-Dokken er aaben, vil det grønne Sør forandres til et rødt.
4. Naar Victoria-Dokkens Port er aaben, vil der paa hver Side af samme blive viist et rødt Sør.

Dagsignalerne, som vise Vandets Dybde, ville, fra den 15de f. M., blive anbragte ved Enden af den vestlige Havne-

mole — det første, et blaat Signalflag med et hvidt Kvadrat i Midten (à blue Peter), naar der er 8 Fod Vand ved Indgangen til den gamle Dok, og naar Victoria-Dokken er aaben, vil en Kugle blive heist paa en Flagstang paa Østenden af Dokken.

Bandets Dybde ved Lavvandets Landingsbro (Slip) indenfor den ydre Ende af den vestlige Havnemole er ved sædvanlig Springtids Lavvande — 9 Fod, og ved sædvanlige Flodtider — 12 Fod.

Cap Machicaco.

Den 21de Septbr. 1852 tændtes et omdreieude Fyr med Blink hvert fjerde Minut paa Forbjerget Machicaco paa Spaniens Nordkyst. $43^{\circ} 28' N.$ Br., $2^{\circ} 49' 10'' W.$ Lgd. Grw. Det er 264 eng. Fod over Havsladen og kan i klart Veir sees i 18 Qvartmiles Afstand.

(Naut. Mag. Septbr. 1852.)

Pynten Galea.

Den 21de September 1852 er der tændt et fast Fyr paa Pynten Galea paa den østlige Side af Indløbet til Bilbao Havn. $43^{\circ} 22' 36'' N.$ Br. $3^{\circ} 3' 46'' W.$ Lgd. Gr. Det er 386 eng Fod over Havsladen og kan i klart Veir sees 22 Dm. borte.

(Naut. Mag. Septbr. 1852.)

Cap Penas.

Den 15de Septbr. 1852 tændtes et roterende Fyr, med Blink hver 30te Sekund, paa Cap Penas, $43^{\circ} 22' 20'' N.$ Br. $5^{\circ} 47' 42'' W.$ Lgd. Grw. Det er 343 eng. Fod over Havsladen og kan i klart Veir sees 20 Qvartmiil borte.

(Naut. Mag. Sept. 1852.)

Kyduins Fyr.

En Bekendtgjørelse fra det nederlandske Marineministerium af 27de October s. A. indeholder følgende nærmere Oplysninger om det den 25de September s. A. ved Kyduin tændte Latadiop-triske Fyr af 1ste Klasse.

Dette forbedrede faste Fyr ligger paa $52^{\circ} 57' 4''$ N. Br. og $4^{\circ} 43' 50''$ D. Lgd. for Greenwich. Dets Høide er 49 Alen over almindeligt Høivandsmærke og det lyser Horizonten rundt, undtagen i Buen fra S. 30° V. til D. 30° S., igiennem S.

Ved Jagttagelser fra en Lodskutter, med Diet 3 Alen over Vandfladen, har det viist sig, at Fyret ved Rykduin tabtes af Sigte i N. D. $\frac{1}{2}$ N. da man samtidigt hermed havde Egmonds Fyr i Syd og $8\frac{1}{2}$ Favne Vand, dette giver altsaa en Synsvidde af $4\frac{1}{2}$ tydste Sømile. Ved at gaae tilveirs i nævnte Lodskutter, indtil Diets Høide var 15 Alen over Vandfladen, tabtes Rykduins Fyr affigte i den førnævnte Retning N. D. $\frac{1}{2}$ N., da man havde Fyrene ved Egmond i S. D. t. D. $\frac{1}{2}$ D. og Loddet angav $8\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Herefter har altsaa Rykduins Fyr været synlig i en Afstand af 5 til $5\frac{1}{2}$ Mile.

Paa Grund af Atmosfærens forskiellige Besskaffenhed, vil Fyret imidlertid kunne sees i længere eller kortere Afstand, hvilket ogsaa fremgaaer af en, et Par Dage senere paa Hviden af Terel under gode atmosfæriske Forhold foretagen Jagttagelse fra samme Lodskutter, idet Rykduins Fyr, med Diet 3 Alen over Vandfladen, tabtes affigte i S. $\frac{3}{4}$ V., da Blielands Fyr havde i D. $\frac{1}{2}$ S. hvilken Krydspeiling giver en Afstand af fulde 4 Mile fra førstnævnte Fyr. Ved derpaa at holde D. S. D. hen efter Landet, jaes Rykduins Fyr, med Diet 15 Fod over Vandfladen, over Dynerne ved Terel, indtil det i Retningen af S. t. V. forsvandt bag disse. Man havde da 13 Favne Vand og var tæt oppe under Grundene ved Eyerland.

Rykduins Fyr er saaledes, efter at være bleven forbedret, brugeligt under Andubningen af de Terelske Søgatte og har ved alle Jagttagelser viist sig som et stadigt og klartskinnende Fyr, lige til dets Forsvinden under Horizonten.

Længdemaalene ere angivne i nederlandske Alen, og Peilingerne efter det misviisende Compas. Misviisningen beregnet til $21^{\circ} 51'$ N. ad V.

Syr paa Cap Corrobede.

Den 20. Febr. 1854 vil et fast Fyr blive tændt paa Cap Corrobedo i Galicien, under $42^{\circ} 34' 38''$ N. Br. og $9^{\circ} 4' 32''$ V. Lgd. Gr. Flammen vil være 102 Fod over Havsladen og Fyret saaledes være synligt fra et almindeligt Skibs Dæk i 15 Qvartmiles Afstand.

(Naut. Mag. Marts 1854.)

Syr i Piave-Bugten (venetianske Kyst).

Den 21de Januar 1854 er et fast Fyr anlagt paa det østre Næs af Sile-Løbet i Piaver-Meviret, fordum Port Jesolo nu Port Piave-Vecchia, omtrent 11 Qvartmiil øst for Venedig, under $45^{\circ} 28' 50''$ N. Br. og $12^{\circ} 35' 30''$ V. Lgd. Grw. Det er 109 eng. Fod over Havet og vil i klart Veir kunne sees i 14 Qvartmiils Afstand.

(Hydrographic office, 2. Febr. 1854.)

Omdreieude Syr paa Cap Carbon (Algerien).

Den 1ste Marts 1854 vil et omdreieude Fyr med Blink hver Minut, blive tændt paa Carbon, den vestlige Punt af Bouja Bugten.

Fyrtaarnet staaer under $36^{\circ} 45' 30''$ N. Br. og $5^{\circ} 5' 32''$ Øst. Lgd. Gr., 769 Fod over Havsladen og da Taarnet er 35 Fod, vil Fyrets Høide blive 804 Fod og i klart Veir være synligt i 40 Sømiles Afstand.

Det røde Fyr, der nu er paa Cap Carbon, skulde til samme Tid anbringes paa Abd-el-Kaders Punten, paa den østre Side af Bouja Rhed istedfor det derbærende faste Fyr.

(Hydrographic office, 25. Febr. 1854.)

Om Placeringen af Contra-Magneterne i Dampskibet „Jylland“.

Den fornyede Opmærksomhed, der i den senere Tid er henvendt paa Local-Deviationen, navnlig ved den af Premierlieutenant J. Tuxen herom udgivne meget nyttige Bog med Anvisning til at undersøge og rette den, har bevæget mig til at nedskrive nedenstaaende Beretning om Nedlægningen af Contra-Magneterne i Jern-dampskibet Jylland, dels for at vise, at man ved ovennævnte Anvisning, der har været min Rettefnor, er sat i stand til at kunne hjælpe sig selv, og dels for at belyse Contra-Magneternes Virkning i dette Tilfælde.

Dampskibet Jylland, der, som bekendt, blev bygget i London i 1850, fik sine Contra-Magneter nedlagte der under Udrustningen, og disse vare forblevne urørte paa deres Plads til i Slutningen af f. A., da de, efterat Skibet var bleven oplagt i Flaadens Leie, bleve affruede og sendte til Herr Compasmagermester Weibach for at undersøges tilligemed Compasferne, der f. A. havde haft, indtil 1 Stregs Deviation. Det viste sig da, at Contra-Magneterne havde tabt noget i Styrke, hvorfor de bleve forstærkede og atter nedlagte i deres Kasser i smeltet Talg.

Nedens Isen endnu laae i indre Havn, fik jeg i afvigte Februar Maaned Ordre til at gjøre seikklar snarest mulig, og maatte altsaa til Undersøgelsen af Compasset benytte den Plads hvor Skibet havde ligget fortoiet hele Vinteren, nemlig i Flaadens Leie, tæt indenfor den første Bom, der slutter til Hønsbroen. Ved Hjælp af to Sommermand, der begge kiendte denne Forretning, lod jeg Compassets Plads eftermaale og, giennem et Punct i Dækket lodret under Compasrosens Centrum, to Linier afride paa Dækket, den ene igiennem Skibets Diametralplan, den anden perpendiculair paa samme; (ved Opmaalning viste det sig, at den midterste Dæksplanke

laae $1\frac{1}{2}$ Tomme for meget til den ene Side, ligesom at Masterne ei heller stode lige i Diametralplanet; der boredes Huller igiennem de paa Dækket afridsede Linier og tilsvarende afkrabbedes under Dækket. Dernæst opstilledes 2 Sigtebrædder, det ene for, det andet agter i Skibet, og dette sidste i Nærheden af Compasset, begge Brædder stilledes lodret op i lige Afstand fra Skibets Diametralplan, samt saa langt fra denne at Sigtelinien var vel fri af Master og Skorsteen. Klodser, Kobberjem og Skruer havde i Behold.

Bed et Peilcompas opstillet paa Hønsbroen fandtes den misvisende Nordlinie, idet Compasset blev flyttet henad Broen, indtil dets Syd Streg viste mod Midten af en Fortspæl, og jeg noterede mig da det Punct paa Toldboden, dets Nord pegede paa. Efter at have iset om Skibet, svaiedes det saa, at Stevnen viste imod Midten af fornævnte Pæl, og da Agterenden var stillet saaledes, at begge Sigtebrædderne vare overeeet med Pælen og det Punct paa Toldboden, der angav den misvisende Nordlinie, opsattes den forreste Contra-Magnet. Paa dennes Kasse var Midten afridset, den stilledes ret tværs paa Diametralplanslinien under Dækket, paa det Sted hvor den fra først af havde været besæstet; men det viste sig strax, ei at være den rette Plads, idet Compassets Nord, devierede næsten 2 Streger østhen; jeg lod Contra-Magneten flytte forligere og sætte fast for det løse, da Compassets Nord viste ret. Skibet blev nu svaiet; men Dagen var tilende inden Forenden bragtes mod Syd.

Næste Dags Morgen fortsattes Arbeidet og det viste sig, da Skibets Agterende var stillet mod Midten af Pælen og Sigtelinien gik igiennem Nord-Mærket paa Toldboden, at Compassets Syd var overeeet med Styrestregen; Contra-Magneten skruedes da fast for godt, og dens Midte var $33\frac{1}{2}$ Tomme fra Punktet under Compassens Midte, hvilket er 2 Tommer forligere end den før stod; Contra-Magneten havde tidligere været placeret $\frac{1}{4}$ Tomme for forlig med Bagbords Ende, hvilket nu rettedes. Skibet svaiedes derpaa rundt, til det stevnede Vest, og peiledes i samme

Retning fra Veil-Compasset, der var opstillet paa Holmen ved et af Tommersturene, og da Sigtelinien viste igiennem Veilcompasset, stillede den anden Contra-Magnet paa sin tidligere Plads, hvorved den Deviation af 3 Streger ophien, Compasset havde, rettedes, indtil paa $\frac{1}{2}$ Streg. Ved at flytte Contra-Magneten nærmere det lodrette Punct under Rosens Centrum, rettedes ifkun ubetydeligt af denne Deviation, og da Contra-Magneten laae meget nær ved bemeldte Punct, lod jeg den flytte op paa Dækket, og her rettede den aldeles Deviationen da den fæstedes for det løse, kun $3\frac{1}{2}$ Tomme længere fra Centrum, end den tidligere havde ligget under Dækket; dens Midte er nu 16 Tommer fra Centrum. Skibet svaiedes med Forenden mod Øst; Veilcompasset sigtedes, og der viste sig $\frac{1}{3}$ Streg Deviation Øst hen, Contra-Magneten flyttedes ubetydelig ud, til den halve Trediedeel var rettet, og befæstedes herfor godt paa 1 Tomme høie Klodse, der strax vare lagte under den. Stiv Kuling, haard Strøm og Is, som ei kunde bære, i Forening med den indskrænkede Plads, forsinkede Svainingen af det lange Skib, saa at Dagen næsten var tilende og Undersøgelsen af Local-Deviationen for hver Streg blev umulig; dog undersøgte jeg den for Stregerne fra D. til N. og fandt ingen. Fortsættelsen af denne Undersøgelse kan med Lethed foretages i smalt Bunde under Damp.

En Messingkasse af henved 4 Tommers Sidemaal fyldt med en smækker Jernkæde, som havde været befæstet paa Nathusets Bagbordside ligesom Rosen, tog jeg aldeles bort, og jeg fandt den unødvendig til at bringe Compassets 4 Hovedstreger til at vise ret.

Over den paa Dækket fæstede Magnet, lagdes en Egetræes Kasse, der ei sluttede tæt, og over den og om Nathuset, let Møstværk til ydermere Sikkerhed.

Ligesom Contra-Magnetens Virkning tiltog, idet den flyttedes fra under til over Dækket, saaledes tiltog den og ved at løstes op paa sine Klodser.

Medens den første Contra-Magnet stillede, var den anden henlagt 20 Fod fra Compasset.

Samtidig var et andet Compas henstillet 20 Fod forligere paa en Bænk ved Rahytnedgangen; det viste rigtigt med Naalen mod Nord, men da vi laae Vest, viste det N. t. S. og i Ost viste det D. t. S. $\frac{1}{4}$ S.

Jeg har nu vundet, at have et rigtigtvisende Compas, idet jeg under mine Toure i indeværende Maaned fra og til Marhuus ei har fundet nogen Deviation, medens Compasfæt forrige Aar havde indtil 1 Streg Deviation, nemlig fra D. S. D. til S. V. Contra-Magneterne ere nøiagtigere placerede end tidligere, begge, især Side-Magneterne ere komne længere fra Compasfæt, og den tredie Kraft (Jernklæden) er borttagen.

Marts 1854.

A. C. Schulz.
Capitain-Lieutenant.

Om Lobos Derne.

(Af Mr. Peacock, Overintendant ved Dofferne i Southampton.)

(Indsendt.)

Ser Aar, fra 1840 af, har jeg med Dampskib befaret den Peruanfke Kyst, ofte havt Leilighed til at undersøge forskiellige Der og forsikket mig om, at der eksisterede Forraad af Guano paa mange Steder, hvilke dengang ikke vare den Peruanfke Regiering bekendte. I 1845 indgav jeg Planer og Overslag over ti nye Guanosteder, hvorimellem Lobos og Guanape Derne, til den Peruanfke Regiering, og endstændt der efter mit Overslag alene var 50 Millioner Tons paa Chincha Gruppen, vilde Regieringen dog ikke tage dem under Arbeide, men lod dem dog undersøge tidlig i Aaret 1846.

Angaaende Regieringens Ret til at anholde og konfiskere de Skibe, der forsøgte at lade Guano paa disse Der, eller endog blot ankrede der uden Tilladelse, da har et didhenhørende Tilfælde allerede

viist sig i 1843, idet et engelsk Barkskib *Bitula*, imedens Indskibningen af Guano til England midlertidigen var suspenderet, gik til Chinco'erne fra Balparaiso og begyndte at lade uden Tilladelse. Havne-Capitainen i Pisco, 11 Dvartmiil fra disse Øer (og i hvis District de ligge), gik med et armeret Fartøi derhen, tog Skibet i Besiddelse, bragte det til Callao, hvor det senere solgtes som lovlig Prise og nu, med et andet Navn, seiler under Peruanisk Flag. Mandskabet fængsledes i Callao Castel og kom først i Frihed ved den engelske Ministers Mellemkomst. Et andet engelsk Skib „*Prindsen af Wales*“, gjorde ogsaa Forsøg paa at lade Guano her, og slap netop bort inden det peruanske Fartøi naaede det. Enten i samme Mar eller ogsaa i 1844 hændtes et lignende Tilfælde ved Øerne Lobos de Afuera. En Skonnert fra Lambayeque var forlist paa disse Øer med en rig Ladning, og da Føreren af en engelsk Brig „*The Harpooner*“ hørte dette og netop havde et Dykkerapparat ombord, begav han sig derhen for at tage Skonnerten af og bemægtige sig Ladningen. Efterat Arbeidet var paabegyndt, kom Havne-Capitainen fra Lambayeque, i hvis District disse Øer ligge, med et armeret Fartøi, tog Briggen i Besiddelse, bragte den i Havn, og først ved at betale en betydelig Mølt, lykkedes det den engelske Minister at faae Briggen fri igjen. At den peruanske Regjering fordrer Frihedsret over baade de beboede og ubeboede Øer ved dens Kyststrækning er dog ogsaa meget rimeligt, og den engelske Regjering vilde vist heller neppe tillade nogen anden Magt at giøre nogensomhelst Fordring paa Øerne omkring Englands Kyster.

Øerne „*Lobos de Afuera*“ ligge kun 11 Dvartmiil fra Kysten og Lobos Atiera kun 10 Dvartmile; de staae under Havne-Capitainen i Lambayeque i Departementet Libertad. Guanape-Øerne ligge 6 Dvartmile fra Kysten, under Havne-Capitainen i Huanchaco, i Provindsen Truxillo.

Lobos-Øerne ere 3 i Tallet, have Overflodighed af Sæl-hunde og ere bedækkede med Guano paa de Steder der ligge meget i Ø. Indianerne besøge dem nu og da for at dræbe Sæl-

hunde og komme fra Lambayeque med store Flaader af lette Sømere, med en Forhøining paa Midten og et overmaade stort Ruggerseil. Den nordligste af Øerne er Lobos Atiera, den største Ø, 5 Qvartmile lang og 2 Qvartmile bred; har det største Forraad af Guano paa den nordøstlige Side, hvor der er god Ankerplads paa 6 Favne Vand, $6^{\circ} 25'$ S. Br., $80^{\circ} 52'$ V. Lgd. Paa denne Ø antager jeg at der er 2 Millioner Tons Guano. 10 Qvm. S. S. Ø. for denne Ø ligger Lobos de Afuera, der bestaae af 2 Øer med en smal Kanal imellem, der er omtrent 1 Kabel-længde bred. Kysten af den nordligste Ø er her steil og høi. Den største Ø er omtrent 2 Qvartmile lang, $\frac{3}{4}$ Qvartmile bred, strækker sig i S. Ø. og N. V. Den anden ligger næsten Nord og Syd og danner med den sydlige Ø to rummelige Bugter; denne Ø er omtrent $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil lang næsten 1 Qvartmiil bred. Der er en god Ankerplads paa hver Side af den snævre Kanal, men den bedste er i den østlige Bugt udfør den nordøstlige Deel af den sydlige Deel og hvor der ogsaa er meest Guano. Paa 8 Favne Vand ligger man meget nær inde og en heel Flaade af Koffardifskibe kan lade der paa een og samme Tid, da Vandet er smult og Kysten næsten altid er tilgængelig.

Der er vel, især paa den laveste Deel af Øen, blandet en heel Deel Sælhundegjødning med Fugle-Guanoen, men det skielnes let ved Farven. Ved Tiemaal er det vanskeligt at bestemme Guanomængden paa disse Øer, da Overfladen er ujevn og man uden at bore ikke kan slutte sig til Dybden af Guanoen i Dalene og Kløfterne, dog er der, efter en raa Burdering, imellem 2 og 3 Millioner Tons Guano. Øerne Lobos de Afuera ligge 15 Qvartmile V. S. V. for Lambayeque og Ankerpladsen ligger paa $6^{\circ} 57'$ N. Br. $80^{\circ} 41'$ V. Lgd.

Guanape-Øerne ere to i Tallet, ligge 6 Qvartmiil fra Kysten paa $8^{\circ} 33'$ S. Br. og $78^{\circ} 59'$ V. Lgd. og staae under Havnen Guanchaco i Provindsen Truxillo. Den sydligste er høi og steil paa Sydvestsiden og bedækket med Guano. Den nordligste Ø straaener ned mod Øst og har der tilstrækkelig Vand lige ved

Klipperne, hvor der er megen Guano og hvor Skibets Agterfortøining kan gøres fast til en Klippe, der har Figur af en Ambolt. Alene paa et Par Dage kan et Skib lade en 300 Tons med sin egen Besætning og Guanoen er fortræffelig. Fra 25 til 30,000 Tons kan der her indstibes. Der var en svær Dyrning ved Den da jeg var der, men jeg havde ingen Bamskelighed ved at lande, og jeg troer at det kun er paa ganske enkelte Dage at der ikke kan lades enten i Skibet selv eller i Fartøier. Kun for to Skibe er der Plads til at ligge ved Klippen og lade, men ved Hjælp af Fartøier kunne et heelt Dussin Skibe lade paa een Gang.

(Naut. Mag. Octbr. 1852.)

Nordpolar-Expeditioner.

(Naut. Mag. Jan. 1854.)

Nattlesnake (Com. Trollope *) afskillede fra England den 24de Februar 1853; gik i Mai giennem Magelhaens Stræde, var i Juli ved Sandwichsøerne og i Aug. ved Behringsstræde; den 25de i Port Clarence. Har fundet Lobet mellem St. George og St. Pauls bredt og frit for Farer, men der strækker sig et Reb ud fra S. D.-Pynten af St. Paul og stærke Brændinger langs den lave Ø (Morjovi eller Morse Isle). Fraraader at komme nærmere end 5 Dvm. Havde bestemt at tage Winterquarteer i Grantley Harbour, men maatte opgive det paa Grund af Skibets Størrelse, og gaae til Port Clarence, hvor han, fra Juli 1854 vilde være paa Uldig efter Plover**) udfor Jey Cape, Bainwright; Inlet eller Point Franklin, efter Omstændighederne.

*) Efr. d. Edsfr. foran Pag. 56.

**) Efr. foran Pag. 22.

Amphitrite (Capt. Sir Ch. Frederick) fra Sandwichsøerne i Juni 1853. Den 6te Juli udfor Point Spencer (Port Clarence). Den 19de ved Cap Lisbourne. Den 21de Point Hope. Nedlægger Provisioner flere Steder. Træffer endelig Plover (Capt. Maguire) den 10. August. — Plovers Baade vare forgaaede ved at krydse sydefter den 13de Juli, men Mandskabet var reddet. Plovers Forraad completeredes, og den seilede d. 24. August. — Paa Tilbageveien gik giennem Uncoughta Canal og var den 16de Sept. under $40^{\circ} 10' N$ og $150^{\circ} 30' B.$; krydsede imellem Parallelerne 40° og $40^{\circ} 20'$ fra $151^{\circ} 30'$ til 149° med klart Veir saa man kunde see i en Afstand af 12 til 15 Qvartmiil, men kunde ikke faae Die paa en D, som i 1853 skulde være seet af et svensk Skib. Den 1ste Octbr. ved Honolulu.

(Naut. Mag. Marts 1854.)

Paa Nordkysten af Sibirien havde de Indsødte af Regjeringen faaet trykte Sedler paa Fransk og Russisk, for at Skibbrudne der paa kunde give fornødne Oplysninger om deres Forfatning etc. til de nærmeste russiske Havne. Com. Trollope har fremsendt en Copie af en saadan Seddel:

Messieurs les étrangers! Les croiseurs m'ont donné la connaissance de votre naufrage près du côté de l'empire Russe. C'est pourquoi je vous prie de m'avertir en écrivant sur le papier:

De quel pays êtes-vous?

Quel est le but de votre croisière sur la mer glaciale?

De quel moyen pensez vous revenir à votre patrie?

Et ne faut-il pas pour vous quelque recours?

Fredne-Kolymsk, le 24. Mars 1853.

Ferdinand Chmiewsskiey.

Plover (Com. R. Maguire*) den 21de August 1852 fra Port Clarence. Den 22de August giennem Behringstræde ad det østlige Løb. Den 3die Septbr. ved Point Barrow. Den 24de fryser inde 2 Dm. N. S. N. for Eskimocolonien der. Ikke en eneste Baad turde fjerne sig noget fra Skibet uden at blive bestjaalet af de Indfødte og ved den ubetydeligste Anledning trak de deres Knive mod vort Mandskab, som rigtignok var forsynet med Geværer, men havde den strengeste Befaling til ikke engang at vise dem uden den yderste Nød. En Hytte, vi havde bygget paa Pyn-ten til Dplag af vort Gods, blev plyndret. Dagen efter kom den indfødte Høvding ombord og Chefen tog Geværet fra ham og truede med at ville angribe Landsbyen, hvis det stjaalne Gods ikke blev tilbagegivet. I Masse kom de nu hen mod Skibet bevæbnede med Buer og Pile, men et Par Skud affyrede over Hovederne paa dem jog dem paa Flugten. Dagen efter blev det stjaalne Gods givet tilbage. Den gode Forstaaelse var næsten oprettet igien, da et Baadskud af den vagthavende Qvarttermester, hvorved en Indfødt blev dræbt, atter gjorde dem urolige, men de fattede dog endelig Sagens Sammenhæng og syntes atter beroligede.

Fra den 4de til 29de April 1853 undersøgtes Kysten øster-efter i Slæder trukne af Hunde. Mackenzie Nevir befandtes at være de Indfødte bekendt under Navnet Ko-puk, hvilket kan saaledes tjene til Oplysning ved Capitain Moores Rapport om at Baadsmandskaber i 1850 ere komne til Kopuk og der ere blevne myrdede (Parliamentary Papers, sessions 97, 7de Marts 1851 Pag. 33). Ingen Winterhytter findes fra Point Barrow til Sir John Franklins Extreme (Return Reef) en Strækning af 250 Qvartmiil lidt hiinsides Barker Island. „Investigator“ og „Enterprise“ have de Indfødte været ombord paa. En nordøstlig Strømning spores nogle Qvartmiil fra Land, men i denne Afstand taarne Isbjerge sig af 20 Fods Høide. I Juni træffes her kun en-

*) Cf. foran Pag. 22.

kelte Hvaler og i Juli aldeles ingen; de menes at træffe nordpaa og komme igjen i August og Septbr.

Floden kommer vesterfra og stiger og falder 7 Tommer i Elson Bay. Kl. 1 E.M. er i Neglen Hvivande ved Fuld- og Ny-
maane. Middelttemperaturen i de 11 Maanedes, de laae ved Point Barrow, var 6° høiere end under Parrys 12 Maanedes Ophold ved Melville Island; men den høieste og laveste Temperatur varierede kun fra $\div 50^{\circ}$ og $\div 43^{\circ}$, eller 18° over Frysepunktet paa den varmeste Dag i Juli og 75° under Frysepunktet paa den koldeste Dag i Januar.

Længden af Point Barrow fandtes efter 390 Maane-
observationer at stemme med Elsons, Opdagerens Angivelse.

Den 11te August 1853 gik i Selskab med Amphitrite til Port Clarence. Afgtede den 22de s. M. provianteret for 16 Maanedes at gaae til Point Barrow, for der at tage Vinterqvarter, og saaledes afgive Depot for Capt. Collinson (Entreprise), indtil Isen bryder op i 1854. Træffer Rattlesnake og bytter sine Provisioner med friske, sendte fra England; skifter ligeledes 5 Mand af sin Besætning med 5 Frivillige fra Rattlesnake.

Dr. Kanes Expedition. *)

Efter en Skrivelse fra Doctoren af 30te Juli 1853 (af New York Paper, den 17de Januar 1854), fik han den 30te Juni ved Vestkysten af Grønland et 12 Dages Havblik, under hvilket de maatte ligge næsten ganske stille; derefter fik de stærk Kuling fra Syd ind ad Kysten og de gik med 8 Knobs Fart. Under Havblikket havde Com. Kane sendt en Masse Rensdyrshuder ind til „Sukkertoppen“ og fyldt Vand.

Det er hans Afgt at søge en Havn østenfor Smith Sund, der lade Briggen gaae i Vinterqvarter og i en Hvalbaad med

*) Cf. foran Pag. 57.

Esquimoerne og syv Mand, med Flodtiden begynde sin Expedition nordefter for at søge efter de bortblevne Skibe.

Under Havblikket har Doctor Kane ved flere Observationer bestemt Kystlinien imellem Fiskernes og Sukkertoppen, hvorefter Kystlinien paa Graahs danske Kaart saavel som paa de engelske og den sidste Expeditions Kaart næsten er 1 heel Længdegrad for vestlig; han lægger den omtrent 26 Qvartmiil østligere.

Efter en engelsk Admiralitets Parol vilde Sir John Franklin og hans Ulykkesbrødre, saafremt der ikke skulde høres fra dem inden den 31te Marts d. A., blive betragtede som døde i Hendes Majestæts Tjeneste, udstøgne af Marinens Lister og deres tilgodehavende Løn til 31te Marts udbetalt deres dertil berettigede Efterladte.

Optegnelser paa en Reise til China med det senere forliste engelske Skruedampskib Keynard *).

(Naut. Mag., Septbr. og Octbr. 1852.)

(Indsendt.)

Søndagen d. 23. Dec. 1851 udbrød en Ildbrand i Amoy; vi sendte Mandflab iland med Sprøiter og hvad der ellers kunde være til Nytte; der arbejdedes haardt, uden at en eneste Chinese kunde formaaes til at yde nogen Hjælp, og Klokken 7 E.M. havde Ilden aldeles omspændt den angrebne Bygning. Klokken 8 E.M. sprang Binden om, Faren for Byen blev mindre, og det reddede Guds fikkes for Plyndring. Kort efter ankom et Optog af Mandariner og Andre, der bare Hager og Fakler og ledsagedes af den engelske Konsul. De talkede for den fra Dampskibet ydede Hjælp og vare pragtfuldt udstafferede. Klokken 11 E.M. syntes Branden at være forbi, men kort efter viste det sig, at det brændte paa fem andre Steder i Byen; henad Morgen astog Ilden, og Kl. 6 kom Mandflabet igien ombord i Dampskibet. Paa Grund af en indløben Klage fra den engelske Konsul sendtes igien Folk iland for at forhindre Chinesernes Plyndrelyst. Endnu den 26de steg Møgen op fra Brandstederne, og det viste sig da at 350 Huse vare brændte. Tabet var overmaade stort, og mange Mennesker havde tilsat Livet. Der eksisterede ikke en eneste Sprøite paa Amoy.

Med en leiet Junf foretoges den 28de et Besøg til Chungchou, en stor By, hvortil Amoy danner Udhavnen. En stærk Strøm førte os hurtigt forbi mange Landsbyer og flere Forter, som tidligere havde tilhørt Eroverherøvdningen Koshinga, der havde udøvet et stort Herredømme over de nærliggende Kyster. Landet lod til at være godt dyrket, havde mange Sukkerplantager, Orange- og Palmetræer, og disses Frugter bidroge meget til Landflabets Skionhed.

Den 31. bragtes Dampskibet til „de sex Øer“ for at exercere

*) Fortsættelse fra d. Tidsskr. 7de Bd. Pag. 419.

med Kanoner, og om Afstenen fortviedes det igien i Havnen. Paa denne lille Tour gjordes Prøve med nogle Kul fra Chungchousoo, der fandtes aldeles ubrugelige til Dampskibe; de flukkede næsten Jlden paa Jldstederne, og Skibet var nær strandet som en Følge deraf. Kullene vare meget jernholdige og bestode af Sandsteen blandede med Kul og Skifer. Da Afsten blev raget ud, vare nogle af Kullene slet ikke forbrændte, medens andre vare smeltede som Glas. Et ringe Parti Formosa-Kul, der i Kabyssen havde vlist sig gode, habdes vel ombord, men da der iøvrigt ikke vare Kul at faae, blev der taget en heel Deel Brænde ombord for at fyre dermed, ifald det skulde være fornødent paa Veien til Min.

Den 15. Jan. kastedes Fortviningen los, Ankeret lettedes og med mange Talsigelser for den ved Branden ydede Hjælp forlodes Amoy. Om Natten ankredes ved Taetan; men kunde ikke lette Propellen, fordi Lodlinen fra det løe Nøst, hvilken var gaaet overbord, havde viklet sig om Axen og var bleven indeklemt i Vandeleiet paa Agterstevnen. Flere Tæller sprængtes ved at anstille forgæves Forsøg paa at lette Propellen. Stak Fyr igien den næste Morgen, og efter nogle Timers Gang under Damp var Lodlinen saa sønderknust og giennemslaaren, at Propellen uden videre Hindring kunde optages. Ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at Metalskiærmen, der opfylder Rummet mellem Axen og Agterstevnen, var noget slidt og maatte repareres ved første Leilighed. Slap Dampen, flukkede paa Jldstederne og tilsatte Seil. Om Eftermiddagen blev det løit og for Natten ankredes i Lee-Loo Bugten. Ved Daggry gik Touren videre og haabede at komme op til Chemo før Mørket faldt paa, men Strømmen var for stærk imod, og da en chineesisk Junk saaes at ankre op under Scrag Pynten, sattes Koursen derind og der ankredes paa 9 Favne Vand. En slettere Nat har jeg ikke tilbragt ombord i Reynard; thi Dyrningen var svær, tilflog med Kulingen, og da Strømmen læntrede, gik næsten hver Sø hen over Dækket. Ved Daggry saae det endnu værre ud; det tegnede til at blive en Storm, og jeg besluttede derfor strax at søge bort. Forsøgte at tilfætte Seil, men Ankeret, med 40 Favne Rietting

ude, rippede med, og især, i en halv Qvartmiils Afstand, truede et Rev os med Odelæggelse. Paa Land stod en Flok Chinesere og ventede paa, at vi skulde strande. Stak Fyr og fik Dampen op og benyttede Skruen til at hjælpe Skibet ud mod Søs og Vind, hvilket ogsaa lykkedes. Ankrede op i How-e-tau Bugten og forblev der til den 21de, da Veiret løiede af, og Barometret faldt. Arbejdede os op til Chemo Bugten ved Hjælp af Seilene og ankrede der for Natten. Kusan Pagoden bag ved Byen ligger paa et høit Fjeld og er et prægtigt Landmærke; men paa Veien til denne Ankerplads traf vi en heel Mængde Fiskerbøier, der besværliggjorde Farten.

Paa Grund af den svære Dyrning, der her sætter ind, er denne Bugt en daarlig Ankerplads, om man end staaer langt ind mod Land; Holdebunden er dog ganske god. Indbyggerne have Hang til Tyveri og Rov, og i Maret 1847 bleve Opiumsftibene overrumplede og Mandskabet dræbt; Stationen blev der forflyttet til Havnen Chincheu, nogle Mile til Luvart. Den 22. naaede vi til Pyramidepynten.

Dette var Begyndelsen til den vanskelige Seilads giennem Formosa-Kanalen, og da det her med den svære Strøm var vanskeligt at krydse, sættes Skorstenen omhoug, Skruen firedes ned, og ved Daggrø fortsattes Reisen mod en let Brise. Lidt før Kloffen 8 gaves Signal for Brand og Diebløkket efter stod Store Gaffel-seil i lys Rue. Maskinen blev stoppet og derpaa blev der hallet; alle Mand indtog deres bestemte Plads; men førend Sproiterne kunde komme i Gang, var Rejsningen paa Stortoppen angreben paa flere Steder og Masten selv var meget truet. Ved at klappe Piskfald, Rakker, Udhaleren til Seilet etc., lykkedes det at faae Seilet ned og Ilden slukket. Dog var Skaden ikke saa ringe endda, og vort gamle Seil, der havde staaet os bi i saamangen en Storm, blev nu ganske ubrugeligt. Ilden var opkommet ved at der var bleven fyret med Brænde, og at den glødende Bark var stegen op i Skorstenen; det vil derfor være nødvendigt at holde Seilene, Raamaatterne, Fartøis-Overtælt etc., bestandig vaade, naar der fy-

res med saadant Brændsel. Bore Klæder bleve ikke lidet medtagne. Lidt før Midnat ankrede ved Hvidhundesen og vare nu færdige til at gaae ind ad den berygtede Min Flod ved Daggrø.

Den 24de Januar Kl. 7 F.M. var Dampen oppe og der styredes ind mod Flodmundingen. En tæt Taage gjorde det besværligt at staae videre, men da det var ligesaa vanskeligt at staae tilbage, holdtes gaaende. Det var et svært Arbejde: Barren strakte sig 7 Qvartmiil ud, og Lodskuddene havde forandret sig siden den sidste Opmaalning. Taagen lettede lidt, vi fik Kiending af Land og inden Klokken 11 var Barren passeret. Mange engelske Krigsskibe vare her komne i Fare og deriblandt var Krigsskibet „Scout“ der nær havde forliist; det stod her paa Grund, halv fuldt af Vand og reddedes kun ved chinesiske Dykkers ibrige Bestræbelser. Efter den Tid blev det forbudt Cheserne at besøge Floden, de skulde stoppe ved Derne udenfor og med Fartøier skulde de derfra sætte sig i Forbindelse med Konsulatet i Foochow-foo. Dette er en Afstand af 40 Qvartmiil, og Seiladsen med Fartøier er saa farlig, at det een Gang hændte sig, at Travaillen fra den engelske Drølogsbrig Pilot nær havde forliist med en kostbar Ladning og havde været to Dage om at forsøge paa at finde Flodmundingen. Da der ved Heynard ikke var noget Fartøj, som passede til en saadan Tour, kunde Ordren ikke efterleves.

Ankrede op ved en Opiums-Station for at oppebie Strømmens Kæntring, og benyttede da denne til at styre op ad Floden. Kom med en 7 Miles Fart igiennem en Kanal, der kun var to Kabellængder bred, var nær bleven kastet tvers paa Strømmen, men fik dog Skibet dreiet ved Seilene og fik derved den Erfaring, at dette Sted kun maatte passeres ved Stille Vand. Landskabet paa begge Bredder af Floden Min er pragtfuldt, og en Mængde Junter ere i Bevægelse paa Floden. Paa den anden Side af Byen og Fortet Mingan, i Nærheden af en lille Ø, stod Skibet og efter nogle forgæves Forsøg paa at balle det af, stod det, med 8 Fod under Forenden og $3\frac{1}{2}$ Fod under Storrøstet. Lod Tømmermændene skaffe Pugerne for at holde Vandet ude, isald Skibet,

naar Floden kom, skulde kastes om paa Siden. Kanonerne sættes over i den ene Side, Fartøierne sættes ud, og et Barpanker førtes en Kabellængde agterud for at hale Skibet af, naar det ved Høivande skulde blive flot. Netet strakte sig tvers over hele Floden og havde en Dybde fra 7 til 15 Fod. To Timer efter var Vandet steget betydeligt, og med stor Glæde saa vi, at Skibet igjen var flot. Fortoiede ud for Pagoderen og gik den 25de om Morgen med Fartøj op til Byen Foochow-foo. Byen ligger i en stor Dal, omgivet af store Fjelde og har indenfor Murene 600,000 Indbyggere, men med Forstæderne iberegnet henved 1½ Million. Paa Floden udenfor Byen herskede der megen Virksomhed. Ved Portene til Byen var der Bagtstationer med nogle gammeldags Kanoner paa Hjulraporter. Konsulatboligen ligger paa en Høi, der behersker Byen, og hvorfra der er en smuk Udsigt. Konsulen med Familie, Tolk, en Officier fra det engelske ostindiske Compagni, en Riismand, nylig kommen fra Canton, og nogle Missionairer, der alle boe i Forstæderne, ere de eneste Europæere her.

Foo-choufoo er Sædet for en Vicekong og for en stærk taxtariff Garnison. Saalænge Solen er paa Himlen, ere Portene til Byen aabne, og efter den Tid kan man kun slippe ud ved at give Bagten nogle Penge og lade sig fere ned over Murene i en Kurv. Ruinerne af to Pagoder ere, foruden Bagtsbusene, de eneste Mærkeligheder i Byen. Byens Mure danne de eneste Spadsere-gange, thi Stierne udenfor, der adskille Markerne, ere meget smalle og tillige overmaade slibrige paa Grund af deres Granitbrolægning. Ingen, der har Naad til at lade sig bære, sætter nogensinde sine Fødder til Jorden; Chineseernes bare Fødder glide næsten aldrig. Floden er her over ½ Qvartmiil bred.

Ovenfor Broen er Floden Min kun til at befare med de allermindst dybtgaaende Flodfartøier, omendstøndt det har Udseende af en prægtig Strøm. En svær Mængde Fyrretømmer fra de store Skove i det Indre slaades ned ad Floden og danne den vigtigste Udførsel fra Stedet. Vi toge saa meget Brænde ombord, som

Skibet kunde stuve og stablede tillige en heel Deel op bag Mesangsmasten. En Ton af dette Træ fandtes at frembringe ligesaa megen Damp som en halv Ton af de allerbedste Kul. En rig Fuglejagt findes paa Strandbredderne, Proviant er at faae i Mængde, og Indbyggerne synes overalt meget vanstabeligsinde.

Om Aftenen den 1ste Februar vare alle Forberedelser færdige og ved Daggry den næste Morgen gik jeg med Ebben ned ad Floden til Wanchowfoo for at fuldende det mig betroede Hverv. I en Snævring paa Veien havde Strømmen en stærk Fart, og da vi kom paa Barren, slæbde Skibet i Grunden til langt udenfor Nees Noek. Lidt efter Solens Nedgang saae Veiret truende ud, og da Barometret steg betydeligt, ankrede jeg op paa 6 Favne Vand paa en god Ankerplads. Hele Natten og den næste Dag blæste Monsunen meget stærkt, hvorfor jeg denne Søndag fik en rolig Dag. De to paafølgende Dage blæste det haardt med Byger, men Skibet reed meget roligt, med Ræerne stillede efter Vinden. Holdebunden er fortræffelig stivt Leer, som man havde megen Banskethed med at faae af Touget. "Double Peak" Den, hvorunder vi laae, og Spider Den indenfor ere udraabte som Opholdssteder for Sørovere, men Chineseren vi havde ombord, og som tidligere havde været taget tilfange her, kunde nu ikke opdage noget Mistænkeligt.

Onsdagen den 6te ved Daggry kom vi med en smuk Brise til Luvart af Pihseang-Gruppen, men nødtes ved Nattens Frembrud at ankre op i den aabne Kanal norden for disse Øer, da den stærke Strøm gjorde det altfor farligt at seile i Mørke. Torsdagen bragte tykt taaget Veir, og vi ansaae det for meget heldigt at være komne op i Læ af Fuh-yang-kan Den før Mørket. Ved Daggry afsted igien og naaede, efter et svært Kryds, til Luvart af Tae-Ogruppen. Holdt krydsende Natten igiennem, den næste Dag og den paafølgende Nat. Ved Midnat under en Bending sprang Følge-Underliget, og Seilet skjørede op til Neebolten. Først Kl. 2 var den nye Føl underflaet, der gik en voldsom S, og Lufsten saae truende ud hele den øvrige Nat. Næste Dags Formiddag

naaede vi ind under Land, Brisen døde af, og det blev saa stille, at Dampen maatte sættes op. Ankrede for Natten ved Mundingen af Wanchow Floden paa 28^o N. Br. paa en god Plads og en stærk Holdebund.

Ved Daggry naaede vi uden megen Vanskelighed op ad Floden under Damp, og udfor den med Mure omgivne By paa den venstre Flodbred fandtes tilankers en engelsk Skonnert med en Convoi af Junker bestemte til Kystfart. Lidt høiere oppe paa et udspringende Forbjerg paa den anden Flodbred er der et Fort med et af disse besynderlige Taarne, der anvendes til Signaler om Natten. Strømmen løb her ikke saa haardt som paa „Min“ Floden. Omtrent 3 Qvartmiil høiere oppe løb Ebben stærkt, og vi bleve derfor nødte til at ankre ved Middagstid, under venstre Flodbred, ved Indløbet til en Bugt, der kunde beseiles med Smaafartøier.

Byen Wanchow ligger 5 Qvartmiil fra denne Pynt og skjules ved et Forbjerg, der springer langt frem i Floden. Landet er her meget fladt, giennemskaaet ved mange Kanaler, og hver Plet Jord er opdyrket. Indbyggerne vare venligssindede, og uagtet det netop var Chineernes Nytaarsaften, paa hvilken der f. Er. i Canton begaaes saamange Excesser, var det her dog overmaade fredeligt. De bød os ind i deres Huse, beværtede os med The, Vin og Riiskager, men gav os ved Husenes Udseende Beviis paa, at hverken Reenlighed eller Cultur stod synderlig høit hos dem. Byen Wanchow har et smukt Udseende, fire Pagoder og en dyb Kanal, hvor Skibe med en 12 Fods Dybgaaende kunne ligge fortreiede agter og for. En engelsk og een hollandsk Skonnert laae her med en Convoi af Smaafartøier; dog syntes Handelen fra denne By, der har en 200,000 Indbyggere, ikke at være af megen Vigtighed. Da det, som sagt, var Chineernes Nytaarsdag, kunde hverken Brænde eller Proviant erholdes her før Dagen efter og da endog med meget stor Vanskelighed, thi hverken den første eller anden Øvrighedsperson vilde modtage mig, eftersom, skjøndt de Engelske

efter Tractaten i Nankin ikke havde Udgang til denne By, Mandarinerne dog ikke havde Myndighed til at forbyde Udgangen og havde derfor nu kun den eneste Udflugt: at ignorere engelske Skibes Tilstedeværelse, for ikke at være nødsagede til at indberette det til Regjeringen og da maaskee dog erholde en Trettesættelse for ikke at have hindret os Udgangen.

Bed Floden var der en svær Mængde Fuglevildt, og mange Jægere fra Skibet vare steds paa Jagt efter dem. Den 14de Februar var Brændet ombord, under Damp stode vi ned ad Floden og havde Kl. 3½ E.M. klaret Mundingen fra os. Kl. 4 E.M. lettedes Propellen, og Rejsen fortsattes under Seil. Den næste Dags Middag vare vi tvers for „Seadog“ Den og havde saaledes i 18 Timer tilbagelagt en Strækning, som det havde optaget os 10 Dage at komme den modsatte Bei. Med Dampen tilhjælp gik vi da ind ad Minfloden og ankrede tæt indenfor Mundingen. Den næste Dag sendtes Fartoi til Foochowfoo, og imidlertid afgav den herlige Fuglejagt en ypperlig Udspredelse. Den 18de Februar om Eftermiddagen forlodes Minfloden under Damp; saasnart Varren var passeret, sattes Seil og den næste Dags Eftermiddag naaedes Amoy. Ankrede med Cornwallis Klippen eller Bastionen paa 100 Kanoner i N. N. O., 3 Kabellængder, paa 6 Favne Vand og fortoiede med aabent Klyds mod N. O. Holdebunden er her god, man er fri for Uddunstninger fra Mudderet ved Lavvande og har en herlig Plads i Nærheden, hvor Mandskabet kan ereres med Haandvaaben. Det er vel noget langt fra Byen, men man er da ogsaa fri for at plages af de mange Junker. Gen Qvartmiil fra Skibet ligger et Bhuddist Tempel og 2 Qvartmile derfra ligger Byen Amoy. Indbyggerne ere meget overtroiske; man seer ofte mange af dem gjøre Knæfald ved Forsædrenes Grave, der ere bestrøede med Guld og Sølvpapir, som skal forestille de Penge, der ere betalte Præsterne til de Afdødes Underholdning i den anden Verden.

Den 27de Februar om Aftenen ankom den engelske Orlogsbrig „Mariner“, med Ordre til Meynard, igien at afgaae til Min-

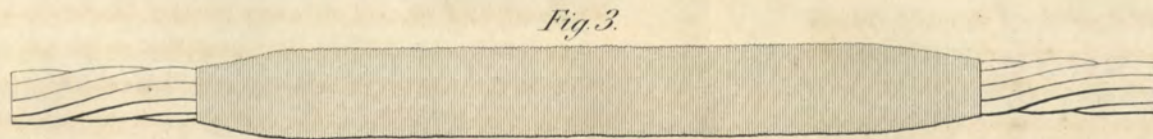
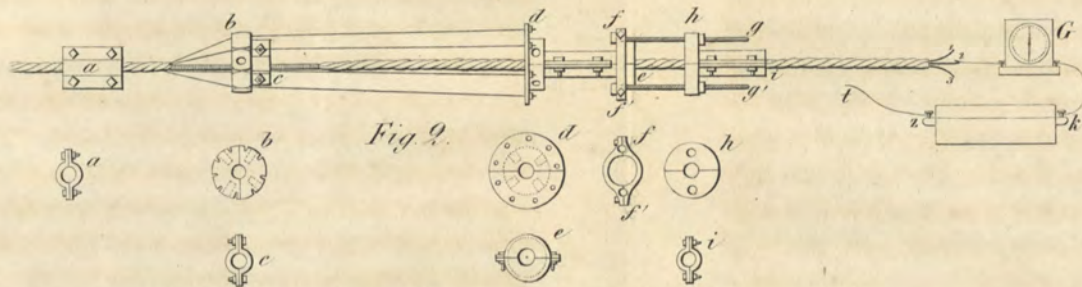
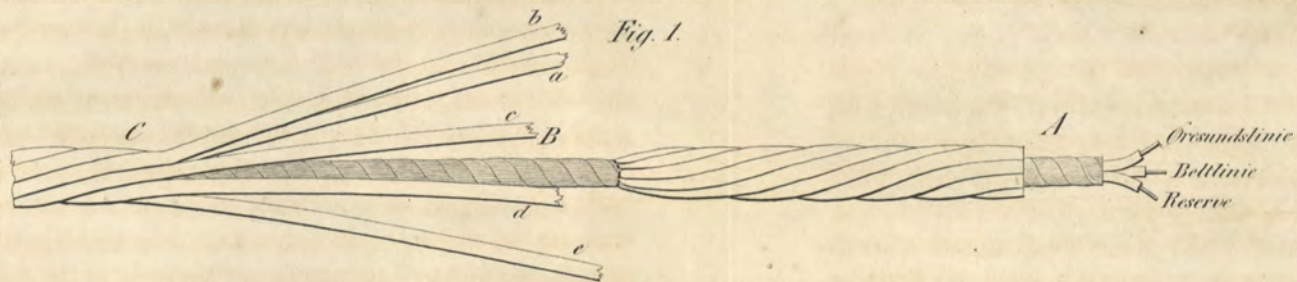
floden for at afhente en Herr Jackson, og en Botaniker, Mr. Fortune, der allerede havde berejst en stor Deel af China, kom ombord til os fra Mariner og fulgte med.

(Fortsættes.)

Standsettelse af Telegraphsøtraaden i Storebelt i Marts Maaned 1854.

Det vil være de Fleste af „Archivets“ Læsere bekendt, at Telegraphlinien*) imellem Helsingør og Hamborg, kort Tid efter at være bleven aabnet til Afbenyttelse, blev afbrudt derved, at Ledningen over Storebelt pludseligt svigtede. Det var d. 15. Febr. sidst. imellem Kl. 9 og 10 F.M., da man paa Stationen Kiøbenhavn, midt under Afsendelsen af en Depeche til Flensborg, pludseligt blev en fuldstændig Afbrydelse af Ledningen i Traaden vaer, der et Dieblis efter paafulgtes af en ligesaa fuldstændig vedvarende Ophævelse af al Isolation, netop, som det maatte skee, naar Ledningstraaden etsteds paa virkedes paa en saadan Maade, at først den indre Kobbertraad og derpaa dennes Guttaperchaovertræk voldsomt sønderrebes, som det jevnlig hændes, naar en saadan Traad spændes stærkt efter Længden. Paa Stationen Korsør blev man noget lignende vaer som i Kiøbenhavn, de fjernere Stationer kunde selvfølgelig intet Andet see, end at Telegrapheringen standsede. At Afbrydelsen havde fundet Sted imellem Korsør og Nyborg, viste sig naturligviis øieblikkeligt; at den maatte være frembragt ved en meget stærk mekanisk Paavirkning, gjorde Jagttagelserne i høi Grad sandsynligt. Fra Skibsbroen i Korsør havde man lagt Mærke til en Brig, der i flere Timer havde deels ligget, deels drevet for

*) Sfr. d. Tidsskr. 8de Bb. Pag. 438 sqq.



Maalestok til Fig. 2.

12 10 8 6 4 2 0 1 2 3 4 5 *Fod*

Ankeret i en farlig Nærhed af Traaden, men den voldsomme Storm af N. V. tillod ikke at foretage Nogetsomhelst til at advare Skibet. Vel laae der i Havnen et Par Dampskibe seilsfærdige, men deels maatte Posten, som de skulde føre videre, ventes hvert Døgn, og Ingen paa Stedet havde fornøden Fuldmagt til at disponere over dem, deels vilde Stormen næppe have tilladt dem at løbe ud. Dette blev først muligt, da Vinden var sprunget om til N., hvilket indtraf omtrent samtidigt med at Postdampskibet skulde afgaae til Nyborg. En Baad affendtes derfor med dette for at praie Briggen, men førend denne naaedes, havde den sat Seil til og gik Syd paa, og da var Forbindelsen imellem Korsør og Nyborg ophævet; imellem Nyborg og Sprogø forblev den uforstyrret. En uopholdelig foretagen Undersøgelse viste, at Linien til begge Sider af Søtraadens Endepunkter paa Sjælland og paa Sprogø var ubeskadiget, og der blev saaledes ingen Tvivl tilbage om, at den var sonderrevet i selve Bæltet imellem disse 2 Puncter. Intet andet Skib, end den anførte Brig, havde været i Østerrenden, der, som enhver Søfarende veed, er et saa lidet benyttet Farvand*), at det endog er ubekendt for mange Bæltlodser, at selv Skibe, der nordfra skulle til Korsør, kun undtagelsesviis søge det; imod Opankring af Skibe har dette Sted, efter alle vedkommende local- og sagkyndige Mænds eenstemmige Udsagn, været anseet for aldeles sikket. Der maatte altsaa et sjældent Sammenstød af flere uheldige Omstændigheder til for at foranledige en Afbrydelse netop paa dette Sted, og det er vel hæbet over enhver Tvivl, at den er forarsaget af bemeldte Brig, „die Hoffnung“ Capitain Norden, der paa Reisen fra Flensborg til Grenland blev af Stormen, Natten fra den 14de til den 15de Februar, kastet saa langt ud af sin Kurs, at den uden at vide hvor den var, lagde sig for 2 Anker imellem Halskov og Sprogø østre Rev. Da det vel endnu fortiden foreligger vedkommende Domstol til Afgiørelse, om der paahviler Noget et Strafansvar i den

*) Cfr. d. Tidsskr. 8de Bind Pag. 451.

Anledning, kan jeg paa dette Sted ikke derom meddele Andet, end hvad Forhørene, forsaavidt de ere mig bekendte, og de ved Traadens Opfiskning gjorde Jagttagelser tillade at fremsætte som ubestrideligt.

Deraf fremgaaer det, at Skibet, der havde Lods fra Flensborg, henad Daggrv mistede sit Bagbordsanker, hvis Kietting sprang, og derved kom i Drift for en heftig Storm af N. V., der imellem Kl. 8 og 9 blev stik nordlig, hvorefter Skibet lettede Anker. Dette var forbundet med overordentlig stor Besværighed, indtil det pludseligt lettedes med et Ryk saa voldsomt, at man ombord troede, at en Flig af Ankeret — Sværankeket — maatte være bleven bøiet, hvilket dog befandtes ikke at være Tilfældet. Lodsen har senere selv paaviist det Sted i Bøstet, hvor dette omtrent var foregaaet; der blev Traaden søgt og ogsaa fundet — overrevet.

Det kan saaledes ikke være nogen Tvivl underkastet, hvad der har foranlediget Traadens Sprængning. Jeg forestiller mig det Hele at være gaaet til paa følgende Måde:

Skibet har drevet imod S. O., indtil Ankeret har faaet fat i Telegraphtraaden, der laae i Vest-Vstlig Retning; denne Modstand har det ikke kunnet overvinde, og er derfor gledet langs ad Traaden, naturligviis imod Ost, indtil Vinden blev nordlig og drev Skibet retvinklet paa Traaden. Denne førtes derved i en langstrakt Bugt ud af sit Løie, indtil Ankeret under Ophevingen har sprængt den. Selv dette vilde neppe have kunnet skee, hvis ikke Bugten ved at slæbes langs Bunden havde arbeidet sig ind under, enten et gammelt Anker, en stor Steen eller anden meget fast Gienstand meget tæt ved det Sted, hvor Brudet er skeet, saa at Bugten ikke har kunnet faaes op over Bandet — paa 8—10 Favnes Dybde — og den ved Skibet og den stærke Spænding meget svækkede Traad har saaledes givet efter, dog først efter en Kamp, der nødte Skibet til at gaae til Nyborg som havareet. Det er en heldig Omstændighed ved Uheldet, at Beskadigelsen var saa grundig. Det lettede naturligviis i høi Grad Skadens Udfinden og Undersøgelse, og gjorde det muligt, medens en mindre Beskadigelse kunde have efterladt skjulte Feil,

der først senere vilde komme til at indvirke forstyrrende, — strax at foretage en fuldstændig Udbedring. Dette Arbeide blev mig overdraget. —

Der vare mange Forberedelser at gjøre. Paa Fæstningens Materialgaard i Kiøbenhavn henlaae vel omtrent $\frac{1}{2}$ Miil Søtraad, der havde i Reserve; men denne maatte heelt føres til Korsør, da først en nøiagtig Undersøgelse kunde afgjøre, for hvor langt et Stykke der vilde blive Brug. Denne Undersøgelse kunde ikke foretages, uden ved meget stille Veir; skulde altsaa Undersøggelsens Udsald først oppebies, førend der skredes til Traadens Afvendelse, saa kunde det beleiligste Dieblis til det vanskelige Arbeide ved Sammenføiningen gaae tabt. Muligheden af et Tilfælde, som det indtrufne, havde vel været forudseet, men ikke forudsat, det var nyt i sin Art, og traf alle Vedkommende lidt uforberedte; der manglede saaledes blandt andet ethvert Redskab til at foretage Udbedringen. Et saadant maatte først udfindes og forfærdiges, Prover anstilles o. dsl. Altsammen Omstændigheder, der krævede Tid.

Imidlertid foretoges der i Beltet Alt, hvad det yderst stormfulde Veir tillod at gjøre, hvortil Postdampskibet Mercurius afgaves, hvorhos jeg var saa heldig at faae Naadighed over en af en sjelden Localkundskab og den varmeste Interesse for Sagen understøttet velvillig Bistand af Opsynsmanden over Færgevesenet i Korsør, Krigsraad Dyrhauge, der ogsaa i sin Tid havde assisteret ved Traadens Udlægning. Det Første, der var at gjøre, var naturligviis at constatere Traadens Tilstand. Det er ovenfor anført, at Stedet, hvor Ankeret var bleven lettet, nogenlunde var bleven betegnet af den Lods, der havde ført Skibet; baade fra Korsør og fra Sprogø havde man desuden observeret dets Plads, og Stedet, hvor Feilen var at søge, var derved omtrent angivet. Ved at gaae langsomt frem og tilbage tværs overs Traadens Linie med et Dræg slæbende agterud, kunde Dampskibet ikke undgaae at fange Traaden, som det da blot kom an paa at underhale med den fornødne Forsigtighed, for at ikke den løse Ende, hvis en saadan fandtes, skulde slippe ud af Hænderne. Fremgangsmaaden er let forklaret, og vilde i Magsveir og ved et glat Toug, som t. Ex.

Traaden i sin oprindelige Tilstand, ikke have medført store Vanskeligheder i Udførelsen, men den blev særdeles besværlig ved den Tilstand hvori Traaden fandtes. Paa en Strækning af ialt 300 Favnes Længde, der efterhaanden er bleven optaget, fandtes 4 eller 5 Krænger, der vidnede om en overordentlig Krafts Anvendelse, paa mange Steder var en enkelt af de omgivende Jerndugte knækket og bøiet tilbage, paa 10 eller 12 Steder havde en saadan enkelt Dugt skudt sig op i en Bulst af indtil over 20 Enoninger, med en forbausende Regelmæssighed. Da hver Dugt for sig danner en Helice med lidet over 1 Fods Stigning, maa Ankeret alt-saa paa et saadant Sted have slidt sig langs Traaden i over 20 Fods Længde, og derved trykket den Dugt, som det havde sønderrevet, foran sig, indtil det ved en liden Bøining i Traaden, et Nyl i Ankeret eller af hvilken som helst anden Marsag har sluppet denne, atter hugget paa i kort Frastand o. s. fr.

Den østre Ende fandtes efter saa Forsøg, den vestre voldte større Besværlighed. Vel fandtes Traaden flere Gange i Bunden, men længe gjordes der frugtesløse Anstrængelser for at faae Tampen op, der af en eller anden Gienstand, som det ikke har villet lyffes at finde, blev holdt saa fast paa 10 Favne Band, at der opstod Frygt for, at man vilde blive nødsaget til at ofre omtrent 100 Favne af Traaden, da den endelig gav efter for et sidste Forsøg.

De udvendigt beskladigede Dele bleve kappede af, de nye Ender godt ombundne med Værk o. dsl, og atter kastede i Søen, forsynede med Bøier, saa at de med Lethed kunde optages.

Reservetraaden blev i Kiøbenhavn ladet paa en dertil af Marinens afgiven aaben Pram, og denne af Dampskibet Freir bugseret til Korsør, hvorfra det endeligen den 27de Marts blev muligt at foretage de fornødne Experimenter, der skulde gaae ud paa 1, at bestemme de til hinanden svarende Ender af de 3 Traade, som Touget indeholder, og 2, at undersøge, om Ledningen og 3, om Isolationen af hver Traad især havde lidt. Nødvendigheden af førstnævnte Operation er isinefaldende; en Forstyrrelse af Ledningen kunde være foranlediget derved, at den store Kraft, der havde paavirket Traa-

den, kunde have overrevet Kobbertraaden paa et Sted, hvor den kan have været sammenlodet under Guttaperchaovertrækket, maasske i lang Afstand fra Brudet; Isolationen endeligen kunde være forstyrret ved den mindste Beskadigelse af Guttaperchaen. Efterat alle synlige beskadigede Dele vare fjernede, var der neppe nogen Sandsynlighed for en Isolutionsfeil, især hvis Ledningen befandtes i Orden, men en afgjørende Prove maatte naturligviis foretages. Hvor simpel enhver for sig af disse Undersøgelser end er i Theorien, saa kræve de dog i Praxis en stor Omhyggelighed. Længden af de Ledninger, der danne Telegraphlinierne, og Svagheden af de galvaniske Strømme, der virke igiennem disse, staae tilsyneladende i et stort Misforhold til hinanden, desto større, jo fuldkomnere Ledningsstraadens Lednings- og Isolationsevne er. Deraf følger omvendt, at den ringeste Feil i Ledningsstraaden har den fordærveligste Indflydelse, og man maa derfor ved dens Undersøgelse have meget skarpe Tagttagelser paa særdeles fine Instrumenter for at faae sikre Resultater, hvorved man er udsat for mangehaande forskiellige Paavirkninger, hvis rette Burdering kræver betydelig Øvelse. Man har saa ofte forelagt mig Spørgsmaal om disse Undersøgelser, at jeg vil gribe denne Leilighed til i Korthed at udvikle Fremgangsmaaden.

I 8de Bd. S. 441 af „Nyt Archiv f. Søværn. 2den Række“ findes en Giennemsnitstegning af Søtraaden i sand Størrelse, af hvilken det vil sees, at den bestaaer af 3 Kobbertraade, hver for sig omgivet af et (dobbelt) Guttaperchaovertræk, det Hele indhyllet i en Bevikling af tjæret Hamp eller Kabelgarn, og omsnoet med 9 Dugte af forzinket Jern, hvorved det hele System faaer Form af et Toug, der i den vedføjede Plan Fig. 1 er viist ved A i en formindsket Maalestok (omtr. $\frac{1}{4}$ sand St.). Jerndughtene, der hver for sig ved et Zinkovertræk er beskyttet imod at ruste, have kun den Bestemmelse at sikre Traadene imod ydre Beskadigelse, Beviklingen tjener deels til at udfylde Mellemrummene imellem Jerndughtene og Traadene, deels til at sikre disse imod Vandets Paavirkning, Guttaperchaen tjener som Isolator, til at hindre Undvigelsen af

den galvaniske Strøm, for hvilke Kobbertraadene ere Ledere. Figuren viser, at den ene Kobbertraad tilhører Dresundslinien, den anden Beltlinien, den tredje er disponibel; det er altsaa 3 af hinanden aldeles uafhængige Telegraphtraade, der af en deres Bestemmelse uvedkommende Grund ere samlede under een Bedækning. De Prøver, der skulle foretages, maae altsaa gientages ved hver Traad for sig.

Isolationsproven skal nu godtgjøre, at Kobbertraaden i sin hele Længde er omgivet af Guttapercha, saa at den intetsteds kan komme i Berøring med Vandet eller noget andet omgivende Legeme, der kunde bortlede Elektriciteten. Fig. 2 viser den meget simple Fremgangsmaade. En af Traadene, t. Ex. 2, forbindes med den ene Pol af et Galvanoskop, G, hvis anden Pol forbindes (ved et Stykke Kobbertraad) med den ene Pol, t. Ex. Kobberpolen, k, af et galvanisk Batteri kz; til dette's Zinkpol z fastgjøres en Kobbertraad zt, der med Haanden bringes i Berøring med hvilket som helst Sted paa Jerndugtene. Er der nu den mindste elektrisk ledende Forbindelse imellem Kobbertraaden z og de omgivende Jerntraade eller Båndet, hvori det Hele ligger, saa vil der fra Batteriet udgaae en Strøm, fra k igiennem G, Traaden z, til det Sted, hvor Forbindelsen findes, derfra til Jerntraaden, og igiennem den og Traaden tz til Batteriets Zinkpol, og Galvanoskopet vil da vise dette ved et Udslag af Naalen. Er der ingen saadan Forbindelse, saa at Strømmen ikke vil kunne komme fra Kobbertraaden til Jerntraaden, saa fremstaaer der ingen galvanisk Strøm, Galvanoskopaalen forbliver ubevægelig. Lad den Ende af Traaden, der er fremstillet, være den i Beltet optagne, der altsaa ligger paa Skibet, og lad Enden paa Sprogø blive holdt frit op i den tørre Luft, saa at der ikke der finder nogen umiddelbar Forbindelse Sted imellem Kobbertraadsenderne og Jernet, saa vil det paa Skibet i Beltet opstillede Galvanoskop altsaa vise, om Traaden z er isoleret eller ikke.

Kobbertraaden kunde imidlertid, som ovenfor anført, være itusteds indeni Guttaperchaovertrækket, og Prøven vilde da kun vise,

i hvilken Tilstand Guttaperchaen befandt sig paa det Stykke indtil Brudet. For at faae Visshed herom, behøver blot Jagttageren ved den anden Ende af Traaden at bringe den frie Kobbertraadsende i Berøring med Jernet ved at boie dem sammen, eller ved at dyppe Enderne i Vand, saa vil Strømmen paa dette Sted kunne gaae over til Jernet, og Galvanoskopet, der under Forudsætning af en fuldkommen Isolation hidtil ikke har bevæget sig, vil i det Dieblif da Forbindelsen skeer i den modstaaende Ende af Traaden, slaae ud med Batteriets hele Styrke, hvis Kobbertraaden er kontinuerlig.

Dette Udfald betinger naturligtviis, at der paa begge Steder eksperimenteres paa den samme Kobbertraad, altsaa giver Ledningsproven tillige Orienteringen imellem Traadene, naar begge Jagttagere ere forsynede med Midler til at gjøre sig forstaaelige for hinanden. Dette Middel giver Traaden selv paa den bekvemmeste Maade. Naar saaledes den, der behandler Traadenden i Vand, ved Ledningsproven lader Forbindelsen skee igiennem et Galvanoskop, saaledes nemlig, at den frie Kobbertraad befæstes til dets ene Pol og et løst Stykke Metaltraad til dets anden Pol og til Jernet, saa ville begge Galvanoskoper slaae ud samtidigt, hvis de ere i Forbindelse med den samme Traad. Altsaa: Jagttageren i Vand sætter hvilken som helst af de 3 Traade i Forbindelse med et Galvanoskop og Jertraadene, Jagttageren ombord prøver sig frem, indtil han faaer Udslag. Dette har da ogsaa viist sig i Vand, og denne Traad betegnes da paa begge Steder med Nr. 1. Dernæst vælges en af de andre Traade, der faaer Nr. 2, og alle 3 Traade ere da bestemte.

Da de 3 Guttaperchatraade ere snoede sammen, kan man selv ved meget korte Stykker ikke med Sikkerhed bestemme de til samme Traad svarende Ender uden et saadant Experiment, ved længere Stykker er det aldeles umuligt. Dette nødvendiggjør en særegen Forsigtighed, for, naar en Ende skal skæres af, at undgaae en ny Orienteringsprøve, der paa langt fra hinanden fjernede Punkter, navnlig paa Lokalteter som de omhandlede, er forbunden med

megen Lidspilde og mange Omkostninger. Forudsat, at det, efterat de her beskrevne Forsøg ere anstillede, viser sig nødvendigt at afslappe et kortere eller længere Stykke, f. Ex. for at faae aldeles tørre Traadender eller af hvilken som helst anden Grund, saa er Fremgangsmaaden denne:

Man overskærer alle 9 Jerndugte, og bvier dem saa langt tilbage, at man kan manipulere de indesluttede Guttaperchatraade. Af disse overskærer man da hvilken som helst, og mærker begge fremkomne Ender paa samme Maade f. Ex. ved et Indsnit i Guttaperchaen eller ved en omviklet Ring af Kobbertraad. Dernæst overskæres en anden af Traadene og mærkes med t. Ex. 2 Kobbertraadsomviklinger, og endeligen overskæres den tredie Kobbertraad. Paa den saaledes fraskkaarne Ende af Touget, hvis begge Ender nu ere ombord, anstilles da et Ledningsforsøg, der t. Ex. viser, at den med een Ring forsynede Traadende er Fortsættelsen af den oprindeligt med Nr. 2 betegnede, den med 2 Ringe forsynede Fortsættelsen af Nr. 1, og den 3die altsaa af Nr. 3, og saaledes have uden yderligere Forsøg den rette Numerering af Hovedtraadens Ender, der ere mærkede overensstemmende med det afskkaarne Stykke.

Er Alt i Orden, saa ere de beskrevne Undersøgelser set og hurtigt tilendebragte, men det er iøvnesaldende, at den ringeste Feil i Anordningen og den mindste Ubestemthed i de trufne Aftaler kunne afstedkomme de største Misforstaaelser og altsaa ganske feile Slutninger af det Jagttagne. Det er imidlertid ikke her Stedet til at gaae ind paa en Drøftelse af disse Forhold, det Fremsatte vil være tilstrækkeligt til at forstaae Gangen i en saadan Undersøgelse, der maa fortsættes saa længe, indtil man har fuldkommen Visshed for ganske feilfri Traad imellem de to Endepunkter. For at alle ydre Betingelser kunne være de samme, maae alle Prøver foretages paa eengang, og Isolationsprøven, der ikke kan være for streng, kræver Anvendelsen af et meget fint Galvanoskop, denne atter en fuldkommen fast Opstilling af Instrumentet, og det er saaledes indlysende, at der, hvor der er Tale om at experimentere fra et Skib,

udfordres meget stille Veir dertil. Experimenterne kunne ikke gøres fra Land, de maae gøres fra den Side, hvor Brudet er flet, da de Feil, der maatte vise sig, ligge i dets Nærhed, og de Forsanstaltninger, der skulde træffes, og som først kunne bedømmes ved Forsøgenes Udfald, naturligviis ogsaa maae gaae ud fra samme. Alle Operationer ved Traadens Sammenspining maae desuden udføres i varmt Veir, fordi de, for at lykkes fuldkomment, fordre, ikke alene, at man aldeles er Herre over den Barmegrad, som Loddeboltene skulde have, men ogsaa, og det er en meget væsentlig Omstændighed, at Arbejderne, foruden en aldeles ubindret Brug af Fingrene, have en fin Følelse i Fingerspidserne under et mange Timers Arbejde under aaben Himmel. Der er altsaa intet Andet for, end at afvente et passende Veir til Traadens Prøve; jo hurtigere der derefter kan skrides til Sammenspiningen, des bedre er det, da man kun derved seer sig istand til at udelukke alle ydre Indvirkninger.

Der fordres altsaa en heel Deel begunstigende Forhold, der kun sjældent samtidigt indtræffe ved Jævn dags Tid, saaledes som det heldigviis skete i Dagene fra den 27de til den 31te Marts, hvilke jeg benyttede til Belttraadens Reparation.

Til begge Sider af Brudet var der ved den foreløbige Undersøgelse aflaaet omtrent 280 Favn af Touget, der vare stærkt læderede; derefter havde Enderne ligget i Søen i lang Tid, og uagtet al anvendt Omhyggelighed trukket en betydelig Deel Vand, hvorfor der kappedes af Enderne, indtil disse vare fuldkomment tørre; dernæst prøvedes Traadene, først imod Sjælland, derpaa imod Sprogø. Uheldigviis var Boien paa den vestre Traad sunket lige for vore Dine, og var ikke til at finde, saa at der maatte skrides til en ny Drægning og en ny Kapning af Enden, hvorved disse Undersøgelser varede 2 samfulde Dage fra Daggrø til Mørkningen, da den bestige Strøm gjorde det besværligt at give Dampskibet den nøiagtige Beliggenhed, som Arbeidet fordrede. Derpaa maalktes Afstandene imellem de to Ender; den befandtes at være omtrent 300 Favn, der altsaa bleve at tilføie.

Et Stykke af denne Længde blev kappet af Reservetraaden, og slangt langs Dækket ombord paa Dampskibet Mercurius, af hvilket Masten og Rattet bleve aftagne, for at Dækket kunde være saa frit som muligt. Skylighet, Relingen og Hytten beklædtes med Bræder for ikke at skamfles af Touget under Udlægningen, der skulde foretages over Skibets Agterende, hvorfor svære Bomme surredes over Daviderne. Paa Dækket opstilledes en af Kiøbenhavns Arsenal dertil afgiven Feltsmiede med Ambolt, for hvilke der kunde blive Brug, en til Diemedet indrettet Arbeidsbue med store Skruestikke til at samle Tougenderne m. m., og den 30te Marts Kl. 5 Morgen afgik Mercurius fra Korsør, med en Jisbaad paa Slæbefoug til forefaldende Brug. Den østre Tougende halede op og surredes til Jisbaaden tilligemed den ene Ende af den medbragte Traad; derpaa gik Dampskibet langsomt an i lige Linie paa den over den vestre Tougende liggende Boie. De udgaende Parter klarede af Mandskabet, der var fordeelt paa Dækket, og saa Minuter efter laae Dampskibet ved den vestre Boie, Traadenden halede op og surrede fast paa Dækket, og der skredes derpaa til dens Sammenfoining med den ny udlagte Traad, der naturligtvis var omhyggeligt prøvet og mærket.

Fig. 1 viser ved A, hvorledes en saadan Ende er bestaen. Ved Sammenfoiningen tilsigtes der altsaa:

- 1) at forene de 3 til hinanden svarende Kobbertraade med hinanden,
- 2) at isolere dem hver for sig ved et Guttaperchaovertræk,
- 3) at bevilde dem med Hamp eller Kabelgarn imod Bandets Paavirkning, og
- 4) at omsnoe det Hele med Jerndugte paa en saadan Maade, at den oprindelige Tæthed og Styrke naaes saa meget som muligt.

De tre forstnævnte Operationer medføre ingen egentlig Bæmselighed; de ere overordentligt vigtige, og maae udføres med megen Omhu, — men hertil havde gode Kræfter til Raadighed. Des

vansteligere var derimod det sidstnævnte Arbejde. Mange Forsøg havde godtgjort den fuldstændige Umulighed i at behandle de stive Jerntraade*) paa fri Haand paa en nogenlunde tilfredsstillende Maade, — paa en Sveitsning eller overhovedet varm Behandling kunde der naturligtvis ikke tænkes i umiddelbar Nærhed af Guttaperchaen. Først havde jeg havt den Tanke at forene de to Parter med hinanden ved en Splidsning, omtrent som det skeer med almindeligt Tougværk, men nogle Forsøg i den Retning mislykkedes aldeles, da der i det heldigste Tilfælde vilde paa det Sted, hvor Dugtene fra begge Sider kom til at krydse hinanden, danne sig en tyk Knude, der ikke kunde give de indre bløde Dele nogen tilstrækkelig Beskyttelse, hvorfor jeg omsider bestemte mig for den Fremgangsmaade, der er fremstillet i Fig. 1, 2 og 3.

Paa en af Tampene bleve Jerndugtene snoede tilbage og med Hamren rettede, saaledes som Fig. 1 viser ved Ca, Cb, C c..., i en Længde af 2—3 Alen. Bevillingen med Kabelgarn (spun-yarn), der laa i aldeles regelmæssige Lag, blev omhyggeligt oprullet i samme Længde, og dernæst af de 3 Ledningstraade afklippet saa meget, at netop Sammenlodningen endnu kunde foretages. Den anden Tamp blev tildannet, som A Fig. 1, og nu foretoges Sammenlodningen af Kobbertraadene. For at give dem noget større Styrke, lagdes de omtrent 1 Tomme over hinanden, Enderne bukkedes om, og saa langt de grebe over hinanden, belagdes de med en fast Bevilling af fin Kobbertraad, hvornæst det Hele smeltedes sammen med Tin. Hver Traad for sig blev derpaa forsynet med et 4-dobbelt Lag Guttapercha, der ved Kobberbolte smeltedes sammen med Guttaperchatraadene, Kabelgarns-Bevillingen lagdes igjen omkring paa samme Maade, som den havde ligget oprindeligt og saaledes omhyggeligt fra begge Sider, hvorefter det Hele havde Udseende som ved C B Fig. 1. Paa den tilstødende Tamp tilspid-

*) De ere $3\frac{1}{2}$ Linier dansk Maal tykke (Nr. 2 wire-guage), altsaa kun 2 $\frac{1}{2}$ svagere, end det færeste Metal, der endnu gaaer under Navn af Traad.

sedes Jerndugtene med Filen, og ved paalagt Skibmandsgarn og forzinket Jerutraad gives det Hele en konisk Form, for at intet Rum skulde forblive udfyldt ved den paafølgende Omsnoring af Jerndugtene, som derpaa foretoges med det i Fig. 2 viste Apparat.

a er en om Touget lagt Muffel eller Bøsning, der kun har den Bestemmelse at danne en fast Grændse for den ovenfor omhandlede Tilbageomsnoring af Jerndugtene, som er nødvendig for at de atter skulde lægge sig eensformigt om Traadene. Den er — ligesom alle følgende Dele af Apparatet — sammensat af 2 Halvdele, for at kunne samles omkring Touget, ved Skruer, saaledes som Figuren viser. *)

b c er en rund Skive, der i Peripherien har 9 Falske i lige stor indbyrdes Afstand, bestemte til at optage hver sin af de 9 Jerndugte b d. Hullet i Midten er saa vidt, at Skiven villigt lader sig skyde langs Touget. Dreies den nu rundt, hvortil løse Jernstænger stilles i de paa Krandsen dertil indborede Huller, saa snoes Jerndugtene aldeles regelmæssigt omkring Kiernen. De skulde imidlertid ikke alene ligge regelmæssigt, men tillige presses fast imod hinanden indbyrdes og imod Kiernen, de maa altsaa under Omdreiningen strammes efter Længden og paa en saadan Maade, at Kraften kan varieres for hver enkelt af Dugtene efter deres individuelle Stivhed, og tillige saaledes, at Skiven b c under Arbeidets Fremstriden ubindret kan bevæge sig langs Touget. Dette opnaaes ved Delen d e, en lang Muffel, der med ringe Spillerum kan bevæge sig omkring Touget, og paa den forreste Ende er forsynet med en Skive d, giennemboret med 9 Huller, eet for hver af Jerndugtene, der forsynes med Skruegange paa Enderne, og fastholdes ved smaa Møttriker bagved Skiven d. Bagved d sidder en

*) Det vil uden nærmere Forklaring sees, at samtlige Dele ere, efter de vedsoiede Bogstaver, viste fra Siden, i Hovedfiguren, og fra Enden i de under denne staaende Figurer. Det hele Apparat er af Støbejern, og forarbejdet af Zernstøber Lunde.

Krands forsynet med Huller, i hvilke anbringes Jernarme til dens Omdreining; denne foretages saaledes, at b og d altid følges ad, hvilket overordentligt let kendes paa Stillingen af Traadene b d. For aldeles at have disses Spænding i sin Magt, hvoraf Snoringens Fasthed er afhængig, maa imidlertid endnu de, medens den med Væthed maa lade sig dreie rundt, forhindres i at give efter overlang, da den ellers ved Jerntraadenes Stivhed vilde blive dragen henimod b c. Dette bevirkes ved Bøsningen hi, der skrues saaledes om Touget, at den ligger urokkeligt fast. Til den Ende bevirkes dette med Skibmandsgarn saa tykt, at Bøsningen med sine Skruer klemmer saa fast omkring Touget, at den ligger som en Bremse. Paa den forreste Ende bærer den en Skive h, igiennem hvilken der er boret 2 Huller for 2 lange Skruer fg og f'g', der gaae i Møttriker bagved h, medens Hovederne holdes af Ringen f', som ligger udenom den smalle Deel af Mufflen de, og støtter sig til den fremspringende Krands, som denne har paa den bageste Side ved e. Naar saaledes de dreies rundt, kan Ringen f', der ved Skruerne fg og f'g' er forenet med den ubevægelige Deel hi, ikke følge Mufflens dreieende Bevægelse, medens den ved sin Stilling til Krandsen e hindrer denne og dermed Skiven d i at give efter for Jerntraadenes Træk efter Længden. Da disse imidlertid blive kortere og kortere, efterhaanden som de snoes op imellem a og b, saa maae Møttrikerne paa de store Skruer bagved h løsnes efterhaanden. de og med den Ringen f' fjerner sig altsaa meer og meer fra h, indtil Skruerne hele Længde. Skal Snoringen fortsættes videre, maa hi skrues af og flyttes nærmere til a.

Apparatet kunde synes noget for sammensat, men det har viist sig at svare fuldkomment til sin Bestemmelse. Naar een Mand dreier b c, een Mand de, og en tredje regierer Møttrikerne ved h, medens en fjerde med en Trækstok driver b c frem, naar den ikke bevæger sig af sig selv, saa lægge Jerntraadene sig med den største Regelmæssighed tæt til hinanden ligesaa fuldkomment, som de havde ligget

oprindeligt, og der er naturligviis ingen anden Grændse for Snoringen end Jerntraadens Længde. Arbeidet gaaer noget langsomt, men da der kun er Tale om faa Alen, fortjener det aldeles ikke at komme i Betragtning ved Siden af den store Sikkerhed, hvormed det udføres. Den eneste Vanskelighed, der har viist sig, er den, at Touget, som naturligviis tilvænste for a og tilhøre for i maa tænkes fastgjort uroffeligt ved forsvarlige Surringer og fast anbragte Skruestykker, er tilbøieligt til at lægge sig slapt imellem c og d, der ikke er — og ikke maa være — udsat for noget Træk efter Længden. Dette medfører imidlertid ingen anden Ulempe, end den Uleilighed, at Touget et Par Gange under Arbeidet maa strammes efter, og saasnart man med Snoringen har naaet den anden Part, altsaa de stive Jerndugte, er ogsaa den Ulempe forsvunden.

De korte Jerntraadsender, der endnu staae frem, naar b c omsider støder heelst op til d, saves af og tilfies, og derpaa bevilles nogle Tommer til begge Sider med forzinket Jerntraad for at dække enhver fremspringende Kant.

Til en saa fuldstændig Efterligning som muligt af den oprindelige Traad vilde endnu kun udfordres et tykt Lag Tjære over det hele under Arbejde havde Stykke. Til en yderligere Sikkring, og navnlig til Erstatning for Jerntraadens Forzinkning, der ved den beskrevne Behandling vel maatte antages at være bleven for største Delen afflidt, bevilledes imidlertid Touget endnu paa en Længde af 4—5 Alen med heglet og tjæret Hamp, beklædtes derpaa, efter en rigelig Overgydning med kogende Tjære, med friskt tilberedt Smerting, der atter erholdt en tæt Bevilling med Skibmandsgarn, paany et tykt Lag kogende Tjære, og derpaa kastedes Touget igjen overbord.

Fig. 3 viser den fuldførte Sammensvining, kun er dens Udstrækning i Længden meget større end her afbildet.

Dampskibets Manoeuvrer, for at faae den meest passende Beliggenhed, havde medtaget lang Tid; Tougernes rigtige Anbringelse saaledes, at de, ved Siden af en aldeles urokkelig Stilling, havde en beqvem Beliggenhed for alle de forskiellige Manipulationer, som de skulde underkastes, og dog saaledes, at de til Slutningen ubehindret og uden altfor store Forberedelser kunde overantvordes til Spen igien, havde krævet en Deel Foranstaltninger, der ogsaa først kunde træffes paa Stedet, da de betingedes af Vind og Veir; Guttaperchaens Behandling, hvorpaa saa at sige hele Arbeidets heldige Udfald beroede, er et saare delicat Taalmodighedsarbejde, hvorved selv den meest minutigse Omhyggelighed er aldeles paa rette Sted; Jerntraadens Behandling havde, — med Undtagelse af ganske enkelte i Kiøbenhavn foretagne Prøver, der ledte til ikke ubetydelige Forandringer ved det oprindeligt construerede Apparat, — Ingen af alle Tilstedeværende bivaanet, hvilket naturligtviis gav det i og for sig meget sene Arbejde en endnu langsommere Gang: — saaledes skete det, at, uagtet Dampskibet var afgaaet fra Korsør Kl. 5 om Morgen, og uagtet der var arbeidet uden ringeste Afbrydelse den hele Tid og af særdeles øvede Folk, — at den ene Sammensøining først tilendebragtes saa seent paa Dagen, at der ikke var at tænke paa at begynde paa den anden. Den maatte altsaa udsættes til den næste Dag, og da det tegnede til Uveir, og det saaledes ikke kunde risikeres at lade Jisbaaden ligge midt i Væltet Natten over, maatte de vel sammensurrede Ender fastes i Spen, for den følgende Dag atter at hales op. Dette skete. En ringe Deel Band, som havde trængt sig ind, gjordes usladelig ved at klappe af Enderne, og den foregaaende Dags Øvelse kom os nu saameget tilgode, at vi havde den Glæde, omtrent ved Middag, under Forberedelserne til at lægge Bøsningerne om Traaden, at see Telegraphen paa Korsør Kirke heise Flag til Tegn paa, som vi strar formodede og senere fandt stadfæstede, at Forbindelsen imellem Korsør og Nyborg atter var i fuldkommen Stand. Da vi nogle Timer senere lagde an ved Korsørs Skibsbro, bleve vi modtagne med den Efterretning, at medens vi havde været beskæftigede med

at isøre Traadene deres Jernklædning, 20—30 Telegraphdepecher fra begge Sider havde banet sig Vej imellem vore Fingre, da naturligviis det første Hvert, der var bleven anbetroet den nye Traad, havde været en Meddelelse til alle Stationer om Ophøret af den uhyggelige Tilstand, hvori Telegraphlinien i saa lang Tid havde befundet sig.

Efter paa Telegraphstationen at have foretaget en Prøve, kunde jeg saaledes strax affende en telegraphist Melding til Generalpostdirecteuren og til Ingenieurcorpsets Chef om Arbeidets heldige Fuldførelse. *)

Odense, April 1854.

W. Lehmann,
Capitain i Ingenieurcorps.

Om Teak- (Tect)- Træes Anvendelse ved Skibbyggeriet. (Efter det Engelske.)

Engen af de Forfattere, der have skrevet om de forskjellige Midler mod Fyr (dry-rot) og Skibes Conservation, har nogensinde foreslaaet, til Skibbygning at anvende Tømmer, der ikke var udsat for denne Sygdom, maaskee paa Grund af de ringe Forsyningsmidler eller formedelst disse Materialiers høie Priis, eller endelig af den Grund at man ansaae det af politiske Hensyn aldeles nødvendigt — kun at anvende indenlandsk Træ.

I vor fremadskridende Tidsalder er fremmede Landes store Afstand fra os ikke længere nogen Hindring; vore nærværende Love tillade de fjerneste Landes Producter at yde Stof for vor

*) I de 3 Maaneder siden dens Istandsættelse har Traaden ikke viist den ringeste Mangel under en enhver Forventning, overflødigende uafbrudt Afbenyttelse.

(Senere tilføjet Anm. af Forf.)

Industri. Blandt de store Resultater som maae fremgaae af denne nye Ringenes Orden, er der eet, som ikke længe vil lade vente paa sig: nemlig Benyttelsen af de hidtil urørte umaadelige Skove i Ostindien. Disse Skove, der bedække et uhyre Terrain giennemskaaet af en Mængde Floder, finde i disse Floder naturlige Canaler, ad hvilke Skibbygningstømmeret lettelig vil kunne transporteres til vore Kyster:

Tækt træet naaer der en betydelig Størrelse; det er mærkeligt ved sine store, 12—24 Tommer lange og 8 til 16 Tommer brede Blade. Bedet er let og brunagtigt; det er let at arbeide i og er derhos stærkt og varigt. Vi ville blot bygge paa Erfaringsresultater, og seie til ældre Forsfatteres Udtaler over dette Træ, statistiske Oplysninger, og sammenholde afvigende Meninger, for at godtgjøre de Fordele, dette exotiske Træ tilbyder Skibbyggeriet.

Til Buerding af Tækt træets Styrke og andre Egenskaber vil i det Følgende blive anstillet Sammenligning mellem dette og den engelske Eg.

Før 1831 findes intet Tækt træ indført i England fra Indien. I 1832 blev indført 587 loads à 50 engelske Cubikfod (45.8 danske Cubikfod); i 1833, 29 loads i 1834 kun 14 loads. Fra dette Tidspunkt er Indførselen aarlig tiltaget indtil 1849, hvor den beløb 17459 loads. En tilsvarende aftagende Indførsel af saakaldet afrikansk Tækt eller afrikansk Eg har i samme Tid fundet Sted. I Maret 1831 beløb Indførselen af dette Træ sig til 23677 loads; i 1844 til 4863 og i 1848 til 7730 loads; den indianske Tækt er altsaa bleven foretrukket for den afrikanske, der er tungere og kostbarere.

Det er en bekendt Sag, at naar man anvender ufuldstøkket tilberedt Egetræ eller andet Træ og anbringer det saaledes, at det verelviis udsættes for en stor Hede og en stor Fugtighed, og hvor Luftcirculationen ikke er fri, angribes det af Fyr,; hvis Resultat er en fuldstændig Oplosning af de vegetabiliske Fibre, og hvilken begynder sine Odelæggelser indvendig fra. I Mod-sætning dertil, bevise de forskiellige Exempler paa de af Tækt

træ byggede Skibes høie Alder, at, medens Egetræet bliver ødelagt ved de anførte Marsager, Tækttræet forbliver sundt.

Den sædvanlige Forraadnelse hos Tømmer bestaaer i Fibrenes gradevise Odelæggelse meer eller mindre paastryndet ved Bindens, Hedens og Fugtighedens Indvirkning paa Overfladen. Dens indvendige Fremskridt ere stærkest, naar Træet stadigt er udsat for Afverling af Fugtighed og Tørhed. Blandt et stort Antal Træstykker af forskielligt Slags stillede under de samme Forhold, bleve Tæktstykkerne, $1\frac{1}{2}$ Tomme i Firkant og 2 Fod lange, der vare nedgravede 6 Tommer i Jorden, medens de øvrige 1 Fod og 6 Tommer forbleve udsatte for Veirligets Indflydelse, forholdsvis funde, medens de andre Stykker af de almindelig benyttede Træsorter havde lidt betydeligt.

Ved alle Træbygninger pleier man at anvende et stort Overskud af Styrke i Reserve, for at Tømmeret efter al den Forringelse, det skal undergaae ved Ælde, Feil eller Hændelse, endnu kan være stærkt nok; derfor er det saa vigtigt, ikkun at anvende Tømmer, der kun lidt er underkastet Veirligets Indflydelse.

Ved de forskiellige Erfaringer, man har erholdt om de forskiellige Slags Træers Styrke, er der gjort flere indvappende Bemærkninger. Styrken af Stykker af samme Slags Træ afhænger af en heel Deel Omstændigheder som bør bemærkes, saasom Elimatet, Jordbunden, om ilæ eller udsat for Bindens hele Styrke, dreven Vægt, tyndt eller tæt saaede Plantninger, Alderen, Indsnit for Gummienes Skyld; Fældningstiden; Plantelivets Stadium paa Fældningstiden; det fældede Træes forskiellige Dele, om Toppen, Midten eller Noden; om Stykket er bleven klovat nærved eller langtfra Hjertet, om der ere mange Knafter og endelig de concentrerede Ringens Stilling under Forsøgene, om verticale, horizontale eller skraa. Af disse forskiellige Marsager og Omstændigheder kan man forklare sig de mangfoldige Modsigelser der fremkomme som Resultater af Forsøg der ere foretagne med den største Omhu, og at en enkeltstaaende Erfaring kan give et fra Praxis saa aldeles forskielligt Resultat.

Følgende Prøver, foretagne paa Værftet i Chatam af Lieut. Nelson, Marine-Ingenieur M. Moore og Professor Barlow, til Sammenligning mellem Tækttræ og engelsk Eg, have givet følgende Resultater:

Jagttagelser.

	Lieut. Nelson, 9 Lømmestykker		M. Moore, 2 Lømmestykker		Prof. Barlow, 3 Lømmestykker	
	specif. Vægt.	Styrke.	specif. Vægt.	Styrke.	specif. Vægt.	Styrke.
Tækt-Træ . .	719	1898	723	1964	745	2462
engelsk Eg .	834	1692	816	1919	934	1672

Endelige Resultater af en Række Prøver af Elasticiteten og den transversale Styrke af flere Slags indist Testræ, foretagne af Capitain H. C. Baker, Overintendant ved Hængebroerne i Bengalen.

Tømmersstykker, 72 To. lange, 2 To. Sidebugning, med 66 To. mellem Understøttelsespunkterne.	Indførsels Dato	Antal af Prøver, hvis Middelsresultat er givet.	specifikt Vægt.	Vægt og største Bøining.		Brydningsvægt i Pund.	Yderste Bøining i Tommer.	Bæreri af E *)	Bæreri af S *)
				Vægt i Pund.	Bøining i Tommer.			efter Formlen $E = \frac{l^3 W}{ad^3 \delta}$	efter Formlen $S = \frac{l W}{4 ad^2}$
Duggy Mangun	for flere Aar siden	5	687	330	1.006	873	3.13	7652326	1964
Dito	1825	6	690	450	1.158	869	4.68	7050777	1955
Pegu.	1825	3	670	450	1.266	876	3.3	6386907	1806
Malabar	1825	3	724	500	1.116	1137	3.4	8050403	2345
Puzzar	1826	3	688	400	1.341	1100	3.7	6471875	2175
Malabar	1826	3	743	500	1.073	1002	2.83	8357011	2066
Mug, Napertvange	1827	2	743	500	1.03	993	3.35	8556428	2048

*) l = Længde i Tommer; a = Tykkelse; d = Høide; W = Brydnings Vægt; E = Elasticitet-Modulus; S = Styrke; δ = Bøining.

Disse Erfaringsresultater have vel Værd, forsaavidt de angive Træets virkelige Styrke i sund Tilstand, men de bidrage kun tildeels til at bestemme de Dimensioner, der ere nødvendige til at modstaae en given Paavirkning i længere eller kortere Tid; thi Dimensionerne maae forøges i modsat Forhold af Stoffets Varighed for at bøde paa den Forringelse, der er Resultatet af Elementernes eller hvilken anden ødelæggende Krafts Paavirkning.

Omdenskiøndt det her ikke er Stedet at søge Marsagen til Tækttræets overordentlige Varighed, bemærkes dog, at det er sandsynligt, at den skyldes den olieagtige Materie, der findes i det. Blandt den engelske Handelsmarines Skibe, der ere byggede af Tækt, som den Dag idag endnu fare mellem London, Liverpool, Nouvelle-Gattis du Sud og i Indien, ere mange over 40 Aar og enkelte 60 Aar.

Tækttræet er under alle Forhold til Skibbygning at foretrække for Eg. Snart at være udsat for Solens lodrette Straaler, snart for Monsunernes Stormregn, en Afverling, som hurtigt vilde ødelægge den europæiske Eg, har ingen Indflydelse paa Tækttræet.

Den største Deel af de Tækt-Støtter, man har sat til Vælene i de gamle Dokker i Bombay, have holdt sig uden Maling og uden Tjære: de ere endnu ligesaa gode, som da de bleve satte.

Et Stykke Tækttræ fra en af Havnene ved en af Tippoo's Forter (anack), og som i over 50 Aar havde været udsat for Veirrigets Afverlinger, blev ført til Bombay, hvor man overbeviste sig om, at det ikke havde undergaaet nogen Forandring. Sømene havde ikke lidt det Allermindste, hverken af Rust eller Andet, og vare ligesaa gode, som da de bleve slaæde ind.

Flagstibet i Basra blev bygget af Nadir Shah for over 20 Aar siden. Det var for kort siden i Dokken i Bombay, hvor man da kunde overbevise sig om, at Tømmerne deri vare aldeles friske. Herkules af 485 Tons, bygget i Bombay i 1763, i stadig Fart indtil 1805, da den blev tagen af Franskmændene, var saa frisk, som da den var ny. J Milford, paa 679 Tons, der i 24 Aar stadig havde gjort Reiser mellem China og Europa,

behøvede man ved Eftersynet ikke at stifte et eneste Tømmer, og hele Reparationen beløb sig kun til 1000 £.

Tæktæe conserverer Jernet, Egetæe har derimod Tændents til at ødelægge dette Metal. Olien, som Tæktæet indeholder, bevarer Jernet og holder derhos Drmene borte, medens Egens eiendommelige Syre faaer Jernet til at ruste og lokker Drme til ved sin eiendommelige Smag.

Et Stykke Egetæe, som var naglet paa Fregatten Chiffonne, blev taget bort efter 8 Mars Forløb. Den Deel af Jernet, som var dreven ind i Tæktæet var aldeles sundt, medens det, som var drevet ind i Egetæet var aldeles forrustet.

Resultatet af omhyggelige Undersøgelser, som paa Bærftet i Portsmouth vare anstillede af Bennett, have godtgjort, at store Træmasser, om de endog ere anbragte paa tørre Steder i flere Har Huusbygninger eller ombord i Skibene, tabe i specifisk Vægt, naar de anbringes i smaae Dimensioner.

Blandt de vundne Resultater anføres følgende:

- 1) Middelvægten af en Cubikfod ikke tørret Egetæe, af 27 Stkr., er 1000 ounces eller 62 Pd. engelsk (56.7 Pund dansk).
- 2) Af de samme Stykker er Middelvægten af en Cubikfod engelsk Ege, præpareret eller tørret i 13 à 20 Mar, 45 Pd. 9 ounces eller har lidt et Tab af 27.1 pCt.
- 3) Af de samme 27 Stykker, præparerede, var Middelvægten af dem, som havde været beroende i en Svedekiste, hvor man undertiden fyrede, 47 Pd. 6 ounces pr. Cubikfod, medens de, som havde været opbevarede under et Skuur, kun veiede 44 Pd. 13 ounces pr. Cubikfod.

Af dette Resultat synes man at kunne slutte, at, inden visse Grændser, tilbereder den kunstige Varme ikke saa fuldkomment Træet som den naturlige Varme og Ventilationen (hvorefter dog er at bemærke, at den oprindelige Middelvægt af de Stykker, der vare opbevarede paa et varmt Sted, var større end Vægten af dem, der vare bevarede under Skuret, idet hine veiede 63 Pd. $4\frac{1}{2}$ ounces

pr. Cubiffod, disse 62 Pd. 3 ounces pr. Cubiffod, hvilken Forstiel imidlertid er altfor ubetydelig til at svække ovennævnte Slutning.)

- 4) Hvad de Egetræsslykker angaaer, hvor man har stielnet mellem dem, som kom fra Toppen eller Noden af Stammen, synes det, at de øverste Dele af det præparerede Træ ere tungere end de nederste, idet Middelvægten af en Cubiffod af hvert Slags var resp. 48 Pd. $7\frac{3}{4}$ ounces og 44 Pd. 4 ounces. I det ikke præparerede Træ derimod ere de nederste Dele tungere end de øverste, idet hver Cubiffods Middelvægt da er resp. 64 Pund 14 ounces og 62 Pund $13\frac{1}{2}$ ounces (57 Cubiffod dansk); hvoraf fremgaaer, at der maa gives et Præparations- eller Tørringsmiddel, ved hvilket begge Ender kan erholde den samme Tyngde.

Middelvægten af en Cubiffod Tectræ, tørret i 19 Mar, er 42 Pd. $2\frac{1}{4}$ ounces og af ikke tørret 48 Pund 11 ounces; efter Tørringen var Vægten af den nederste Klods større end af den øverste, inden samme, derimod dennes større end hiins.

Middelvægt af en Cubiffod Tectræ.

	præpareret	ikke præpareret
Nær ved Noden . . .	42 Pd. $13\frac{1}{4}$	47 Pd. 10
I Toppen	41 — 11	48 — 6

Tectræet taber saaledes ved Tørringen 13.4 pCt., det engelske Egetræ 27.1 pCt.

Den engelske Eg taber meget i Vægt ved Udtørring, selv i Klodse. I Sommersethouse opbevarer man i en Kasse to Egsklodse af 1 Cubiffods Indhold hver, hugget af Træer 3 Fod over Noden i Foret-Neuve i Hampshire. Træet blev fældet den 15de Nov. 1791, den ene af Klodsene med Barken, den anden var bleven afbarket Foraaret iforveien.

Blokken med Barken paa veiede,	den afbarkede Blok veiede,
ved Fældingen . . 62 Pd.	. . 68 Pd.
d. 30. Jan. 1792 . 49 —	. . 53 — 8 ounces
d. 20. Septbr. 1796 37 —	. . 41 — 10 —
d. 29. Jan. 1799 . 37 —	. . 41 — 8 —
Decbr. 1803 . . . 36½ —	. . 41 — 1 —

visende et Tab af 42 pCt. visende et Tab af 39.6 pCt.

Efter dette Tidspunkt have Blokkene snart veiet lidt mere og snart lidt mindre efter Luftens Beskaffenhed.

Hermed stemmer det Factum, at i alle, af flere Dele sammensatte Bygninger, slappes Sammensøiningerne uundgaaeligt og blive ledeløse ved den betydelige Sammentrækning, disse Tømmerstykker ere underkastede.

Et Egetræssstib, der ikke er noget godt Søstib, kan ikke være af lang Varighed, paa Grund af den Sammentrækning, dets forskellige Dele ere underkastede. De voldsomme Bevægelser, hvorfor det stadig er udsat, maa naturligviis løsne Befæstningerne, forskyde de sammensættende Dele, udskyde Bærket i Naadderne og aabne Bei for Vandet i Overskibet, hvor Virkningen af en voldsom Bræks fornemmelig mærkes, og alt det, hvor omhyggelig Skibet end er sammensøiet og hvor fuldkomment Constructionsprincippet end har været.

Ødelæggelsen af nybygte Skibe eller af dem, som, kort iforveien reparerede, blive sendte til varme Climater, kan tildeels tilskrives Solens Straaler eller Luftens høie Temperatur, der faaer Plankerne til at slaae sig (hvilke tidt ere forfærdigede af altfor friskt Træ), og trække sig sammen, hvorved Kalfacteringen bliver løs, naar den ikke er omhyggelig udført; Megnvandet finder Beien ind i Skroget, og Tømmerets Ødelæggelse er den uundgaaelige Følge deraf. Overskibet er ofte udsat for en særdeles høi Temperatur (80—100° Fahr., 27—40° Cent.), medens den Deel af Skibet, der er i Vandet, kun er i en Temperatur af 40—50° (4—10° Cent.). Denne Forskiel foranlediger en betydelig Væring, og allerede i en Tid af 3 Maaneder, vil Tømmerets Forringelse af denne Grund

alene, være meget betydelig. Det bliver derfor af den allerførste Bigtighed, kun at anvende Sommer der kan modstaae jaavel Hedens som Fugtighedens Virkninger. Denne Egenskab besidder Tæktæret i en mærkelig Grad:

Navnet paa Skibe som hurtigt ere blevne caséfable.	Bygnings Aar.	Første Bekostning.	Tjenestetid, inden sendt i Dokken.		Reparations- Omkostning.	Dplægnings- Aar.
			Aar.	Maaned		
Superbe	1798	£ St. 38,647	2	6	£ St. 47,283	1809
Njar	1798	39,093	0	5	26,683	1802
Achilles	1798	38,450	1	5	25,646	1802
Spencer	1800	36,249	2	9	43,748	1802

I Midten af det 18de Aarhundrede ansaaes 30 Aar som et Skibs Varighedsperiode, i Begyndelsen af dette Aarhundrede sættes Varigheden til 14 Aar. Efter de seneste Erfaringer overgaaer Krigsskibenes Middelvarighed, inden de skulle undergaae en Hovedreparation, ikke 8 Aar; ogsaa Handelskibenes Varighed er meget fortere nu end forhen.

Følgende Exempler paa meget tidligt Forsald ere tagne ligesom for Haanden Benbow blev bygget 1813; i 1818 blev det angrebet af Fyr; inden det gik tilføes medgik til Reparationer i Portsmouth 45000 £. Rodney løb af Stabelen 1809; neppe var den kommen tilføes, inden alle Sammenføjninger slappedes paa Grund af Tømmerets slette Tilstand, og det maatte styndsomt føres hjem fra Middelhavet. Dublin løb af Stabelen i Februar 1812, udstyret i August s. A., og var paa Krydstogt ved Madera og Derne paa Vest-Afrikas Kyst i December, hvorfra den i Februar 1813 kom tilbage til Plymouth i en saa ynkelig Tilstand, at den blev desarmeret og strax taget under Reparation; Bekostningen af denne Reparation beløb sig til 20000 £.

Det bliver saaledes af største Vigtighed at modarbejde denne Tilboielighed til Fordærv hos Skibbygningsstømmeret; efter en nøiagtig Beregning vilde derved spares 20,000000 £ hver 14 Krigsaar, i hvilket Tidsløb Reparationsomkostningerne andrage det Samme som Første-Bygnings-Omkostninger. Det Samme gælder om Gøsfardiskibene, der gaae paa begge Indierne og til de varme Climater. Ikke sjelden blive prægtige Skibe, der have kostet mere end 20000 £ at bygge, dømt til at opbugges efter meget faa Aars Forløb.

Til et Skib af 1ste Rang paa 90 Canoner og derover udfordres 5880 loads Tømmer.

Til et Skib af 2den Rang paa 80 Kanoner og derover udfordres 4339 loads Tømmer.

Til et Skib af 3die Rang paa 70 Kanoner og derover udfordres 3000 loads Tømmer.

Til et Skib af 4de Rang paa 60 Kanoner og derover udfordres 2372 loads Tømmer.

Til et Skib af 5te Rang paa 46 Kanoner og derover udfordres 1800 loads Tømmer.

Til et Skib af 6te Rang paa 28 Kanoner og derover udfordres 963 loads Tømmer.

Efter 75 Mars Vært vil et Egetræ i en god Jordbund og under gunstige Klimatforhold kunne afgive 1 Ton Træ, eller $1\frac{1}{2}$ loads tilhugget Tømmer. Efter 150 Mars Vært vil det samme Egetræ kunne yde 8 Tons Træ, eller 12 loads tilhugget Tømmer. Til et Skib paa 70 Kanoner fordres: omtrent 2000 Tons eller omtrent 3000 loads, saa at der til en saadan Skibsbygning vil udfordres, enten 2000 Ege af 75 Mars Vært eller 250 Ege af 150 Mars Vært. En Acre (0.7336 Tdr. Land) kan kun nære 40 Ege der kunne give $1\frac{1}{2}$ loads Tømmer hvert, og der vilde saaledes behøves 50 Acres (36.68 Tdr. Land) til at frembringe de til et 70 Canonsskib nødvendige Egetræer.

Hvad den Paastand angaaer, at Tækttræet ved Stød vilde knækkes i Splinter, kan derimod anføres General Abercrombies Erklæring ombord paa African: „Jeg kan nu bevidne“, siger han, „at Virkningen af en Kanonkugle paa Tækttræ er mindre farlig end paa Egetræ; ombord paa Ceylon bleve kun meget faa Mennesker saarede af Splinter.“

Den Egenskab ved Tækttræet, ikke under nogensomhelst Indflydelse af Luften at trække sig sammen og Tømmerets udmærkede Beskaffenhed i de af indisk Tømmer bygte Skibe, gjør, at disse Skibe kunne udholde et oprørt Havs Voldsomhed, som et af slet præpareret Egetræ maatte bukke under for.

Dover og Chichester, det første bygget af indisk, det andet af europæisk Materiel, strandede i 1811 paa Kysten ved Madras. Chichester blev hurtigt slaaet i Stykker; Dover derimod udholdt i flere Maaneder de voldsomste Braadsøer; Tømmermændene gjorde sig forgiæves Umage for at brække nogle Tømmer derfra, først ved Hjælp af Krud lykkedes det. Skibet var 20 Aar gammelt.

Som Resultat af Ovenangførte og sluttet paa ubestridelige Au-

toriteter og mangfoldige Erfaringer, kan man erklære Tækttræet for særdeles skikket til Skibbygninger. Dets Varighed overgaaer det bedste Egetræs. Det behøver kun lidt Tilberedning og trækker sig ikke sammen; splintrer ikke ved Kanonflugter, taaler den hede Jones brændende Solstraaler og Ishavets Kulde uden at lide derved, og det er det eneste hidtil bekendte Træ som kan modstaae de Climatforandringer, hvorfor Skibe paa deres lange og fjerne Togter ere udsatte.

Skibbygningstømmer i Provindsen Santander (Spanien).

(Extract af en Commissionsberetning af 26de Aug. 1852 til den franske Regiering).

(Nouvelles annales de la marine, Jan. 1853.)

Commissionen har undersøgt flere Partier Egetømmer fra Skovene i Santander paa selve Stederne. De smukkeste Stykker vare mærkede med den spanske Marines Mærke og bestemte for Værfterne i Ferrol og Caraca.

Efter Dimensionerne henhørte Stykkerne kun til de ringere Glasfer, men det var utvivlsomt, at Træerne kunde have afgivet langt større Stykker. Man seer intet Spor af Barken eller Spinten; Sidebøgningen havde ofte berøvet Materialet Halvdelen, ja undertiden de $\frac{3}{4}$ af dets oprindelige Dimensioner; hvortil Grunden kunde være baade Skibbyggeriets nærværende Fordringer og Transportvanskeligheder, hvilke sidste nøde til paa Stedet at give Tømmerne nøiagtig de Dimensioner, som de skulde have i Skibet.

Alle Stykkerne lode til at være af udmærket Beskaffenhed: Bedet er fiint og fast, meer guuldent end rødligt, de aarlige Ringe ere brede og Fibrene lange.

Spinten var i de særdeles enkelte Tilfælde, hvor Commis-
sionen traf den, meget ubetydelig, og saa fast at den kun vanskeligt
kunde stielnes fra det egentlige Beed.

Næsten alle Stykkerne havde Marvstjorer, men Stjorerne
gaae kun lidet dybt, hvortil Grunden er, enten Bedets fortrinlige
Beskaffenhed, der først meget sildes ældes, eller fordi Træet sæl-
des temmelig høit oppe fra Roden.

Hevnerne, som hidrøre fra Indtørring, ere smaa, fine og mang-
foldige, de som hidrøre fra andre Omstændighederne vise lange
Stjorer efter Fibrerne.

Localseil ere sjeldne; Knasterne ere ialmindelighed funde; Com-
sionen fandt hverken Stjorer eller Barklag og kun saa Flæker.

Egetræerne ere i disse Skove ialmindelighed lige vorede;
krumme Træer ere meget sjeldne og fandtes kun i Udkanterne og
ved de aabne Pladser i Skovene.

Den største Deel af disse Træer, de lige saavel som de krumme,
kunde, med Hensyn til Dimensionerne, afgive Tømmer af første Slags;
det Gnefte, der kunde være at befrygte, var Træernes Ælde, der
efter Tørringen kunde give dem saa svære Marvstjorer, at de der-
ved kunde blive ubrugelige til Tjenesten, hvilket imidlertid Under-
søgelsen af det sældede Tømmer ikke giver Anledning til at antage.

Uagtet deres høie Alder, vise dog kun meget saa Træer Tegn
til Affældighed: Barken er glat og regelmæssig; de ernære kun saa
Snylteplanter; Grenene i Toppen ere stærke og kraftige; det er
kun i Udkanterne af Skovene, der hvor Træerne staae i en mindre
fast Jordbund og ere mere udsatte for Veirlighets Indvirkninger, at
Commissionsen har bemærket affældige Træer.

Ved at passere giennem Skovene har Commissionen seet mange
sældede utilhugne Træer, som tilfulde bestyrkede, hvad der er sagt
om det tilhugne Tømmeres Beskaffenhed.

Efter en af den spanske Marine i Maret 1831 foretagen Un-
dersøgelse indeholde Skovene i Provindsen Santander, foruden

Bøgetræer, Castanietræer og fl. Sorter, 34,057878 Egetræer i 166 Domaineskove og 740 Communale Skove.

Mange af disse Skove ere endnu aldeles urørte paa Grund af de med Befugningen og Transporten forbundne Bekostninger, og flere Forsøg ere atter opgivne.

De vigtigste blandt de Skove, som benyttes, findes i Kommunen Baldaligi:

Ruiz, den bedste i Provindsen; Sommeret udslibes ved San Vicente de la Barquera, og Transporten dertil koster 22 til 24 Realer (circa 2 Rdlr. à 13 Mk.) la coudée cube ($2^m,224$ Længde og $0^m,278$ Sidehugning = circa $5\frac{1}{2}$ Ebfod dansk).

Treceno; Transporten af Sommeret til San Vicente de la Barquera koster 18 à 20 Realer (circa 10 Mk. à 11 Mk.) la coudée cube.

Corona Grande; Transporten til samme Udslibningssted koster 16 à 22 Realer (c. 9 Mk. à 2 Rdlr., alt efter Stykkernes Dimensioner).

Cabazon de la Sal; ligeledes.

Ucieda; Sommeret udmærker sig ved Elasticitet og Bøielighed; er let at arbejde i og viser kun faa Knaster; Udslibningen skeer ved Nequejada i Mufona de Sonances og Transporten koster 22 à 25 Realer (2 Rdlr. à 14 Mk.)

Banfælighederne ved Transporten ere begrundede i de slette Veie eller snarere de slette Stier, hvorpaa der dog med Lethed kunde bødes.

I de sidste 4—5 Aar er Forsyningen af Skibstømmer til Værftet i Carraca steget til 36000 coudées cubes (circa 200,000 Ebfod dansk). Dette Sommer udslibes ved San Vicente de la Barquera og ved Nequejada og leveres af Private, men sælges og sidehugges under Bestyrelse af Marinens Qvarteermænd.

Det koster i Gennemsnit 68 à 70 Realer (circa $6\frac{1}{2}$ Rdlr. à $6\frac{1}{2}$ Rdlr.) la coudée cube og Transporten til Cadix koster 20 à 22 Realer (circa 11 Mk. à 2 Rdlr.)

Forsyningen til Ferrol, der ligeledes i de sidste 4—5 Aar er steget til 30,000 coudées cubes (circa 165,000 Cubikfod dansk), bestyres af en Marine = Commission som nu i 3 Aar har været indstalleret i Provindsen.

Man antager at dette Sommer koster Regjeringen mere, end det som Private levere; Fragten til Ferrol beløber sig til 14 à 17 Healer (8 à 10 Mk.) pr. coudée cube.

En umaadelig Masse Skibbygningstømmer findes i disse Skove af ypperlig Beskaffenhed og af de største Dimensioner, og det saavel Ret som Krumtømmer.

Den engelske Drlogsflaade i Østersøen 1854.

Den engelske Drlogsflaade, der er bestemt til at operere i Østersøen, bestaaer efter Naut. Mag. Marts, Mai 1854 (Naval & Militaire Gazette) af følgende Skibe, nemlig:

Linieskibe:

Duke of Wellington, med Skue, 780 G. R.	131 Kan., 1100 Mand, 3700 Tons	} 592 Kan.
Neptune	120 — 970 — 2705 —	
St. George	120 — 970 — 2719 —	} 592 Kan.
Royal George . med Skue, 400 G. R.	120 — 990 — 2616 —	
St. Jan d'Alce 650 —	101 — 900 — 3200 —	} 636 Kan.
Princes Royal . — — 400 —	91 — 850 — 3129 —	
Cæsar — — 400 —	91 — 850 — 2761 —	
Nile — — 500 —	91 — 850 — 2598 —	
Hannibal — — 450 —	91 — 850 — 2765 —	
James Watt . . — — 600 —	91 — 820 — 3083 —	
Algiers 450 —	91 — 850 — 3165 —	
Prince Regent	90 — 820 — 2613 —	

Monarch		84 —	750 —	2286 —	} 245 —
Cressy med Skue, 400 H. R.		81 —	750 —	2537 —	
Majestic — — 400 —		80-81 —	750 —	2589 —	
Boscaden		70 —	700 —	2212 —	} 140 —
Cumberland		70 —	700 —	2195 —	
Blenheim Skuestib, 450 H. R.		60 —	660 —	1747 —	} 236 —
Hogue — 450 —		60 —	660 —	1750 —	
Edinburgh — 450 —		58 —	660 —	1772 —	
Njar — 450 —		58 —	660 —	1761 —	
					1849 Kan.

Fregatter og Corvetter:

Imperieuse med Skue, 360 H. R.		51 —	530 —	2347 —	} 285 Kan.
Guryalus — — 400 —		51 —	530 —	2371 —	
Arrogant — — 360 —		46-47 —	450 —	1872 —	
Pique		40 —	—	—	
Amphion — — 300 —		34 —	320 —	1474 —	
Dauntless — — 580 —		33 —	300 —	1490 —	
Tribune — — 300 —		30 —	300 —	1570 —	

Lat. 285 Kan., 1849 Kan.

										Transp. 285 Kan.; 1849 Kan.	
Leopard . . .	med Skovhjul,	560	H. K.	18 Kan.,	280 Mand,	1412	Tons				
Magicienne . .	—	400	—	16	— 260	—	1258	—	58	—	
Valorous . . .	—	400	—	16	— 260	—	1255	—			
Desperate . . .	— Skrue	400	—	8	— 175	—	1100	—	343	—	
										2192	Kan.
Archer . . .	med Skrue,	200	H. K.,	14 Kan.,	170 Mand,	973	Tons,				
Miranda . . .	—	250	—	14	— 170	—	1039	—			
Conflict . . .	—	400	—	8	— 175	—	1013	—			
Cruizer . . .	—	60	—	17	— 160	—	750	—			
Penelope . . .	med Skovh.	650	—	22	— 300	—	1616	—			
Odin . . .	—	500	—	16	— 270	—	1310	—			
Dragon . . .	—	560	—	6	— 200	—	1270	—			
Bulldog . . .	—	500	—	6	— 200	—	1123	—			
Vulture . . .	—	470	—	6	— 200	—	1120	—			
Hecla . . .	—	240	—	6	— 160	—	817	—			
Driver . . .	—	280	—	6	— 160	—	1056	—			
Gorgon . . .	—	320	—	6	— 160	—	1111	—			
Rosamond . . .	—	286	—	6	— 160	—	1059	—			
Basiliff . . .	—	400	—	6	— 160	—	980	—			
Prometheus . .	—	220	—	5	— 100	—	800	—			
										144	Kan.
										144	—
										2336	Kan.

Opmaalings-Dampere:

Lightning	100	h. K.	50	Mand,	3	Kan.,	296	Tons,
Alban	100	—	50	—	3	—	405	—

Den engelske Flaade i det sorte Hav bestaaer efter Naut. Mag.

Mai 1854 af:

Linieskibene:

Britannia	120	Kan.,	970	Mand,	2616	Tons,
Agamemnon	91	—	820	—	3074	— 600 h. K.
Trafalgar	120	—	960	—	2694	—
Queen	116	—	960	—	3083	—
London	90	—	820	—	2598	—
Albion	90	—	820	—	3083	—
Rodney	90	—	820	—	2598	—
Vengeance	84	—	730	—	2284	—
Bellerophon	78	—	650	—	2056	—
Sanspareil	71	—	650	—	2334	— 350 —

Fregatter:

Aretusa	50	—	500	—	2130	—
Leander	50	—	500	—	1987	—
Diamond	28	—	300	—	1054	—
Highflyer	21	—	230	—	1153	— 250 —
Modeste	18	—	145	—	562	—
Wasp	14	—	260	—	970	— 100 —
Niger	14	—	160	—	1013	— 400 —
Frolic	16	—	130	—	511	—

Fregatter og andre Skibe med Skovlhjul:

Terrible	21	Kan,	300	Mand,	1847	Tons,	800	h. K.
Retribution	28	—	300	—	1641	—	400	—
Tiger	16	—	220	—	1220	—	400	—

Furious . .	6	Kan.,	216	Mand,	1286	Tons,	400	H. R.
Firebrand .	6	—	200	—	1190	—	410	—
Campson . .	6	—	210	—	1297	—	467	—
Inflexible .	6	—	160	—	1124	—	378	—
Fury	6	—	160	—	1123	—	515	—
Vesuvius . .	6	—	160	—	976	—	280	—
Spitfire . .	6	—	100	—	432	—	140	—
Caradoc . .	2	—	63	—	650	—	350	—
Triton . . .	3	—	65	—	650	—	260	—
Banshee . .	2	—	65	—	656	—	350	—

Talt 1275 Kanoner.

Det sorte Hav og det azovske Hav.

(Daily News, Naut. Mag. Mai 1854.)

Til alle Tider have Poeterne ilde omtalt Pontus Eurinus, der saaledes har faaet et værre Rygte end baade Birkeligheden og dets græske Navn (*πόντος ἐυξεινός*, det gjæstfri Hav) har begrundet. Chevalier Taitbout de Marigny's Atlas et Pilote de la mer noire et de la Mer d'Azow, udkommet i Constantinopel 1850, har tilintetgjort mange af de imod samme nærede Fordomme. Vel begynder den kolde Vårstid der ofte meget pludseligt, og baade Havnene og Floderne (det azovske Hav incl.) fryse meget pludseligt til, men saa findes der, paa den anden Side, ikke heller blinde Eliær, men derimod mange fortræffelige Havne langs Kysterne af Krim, Anatolien og Rumelien. De fremherstende Strømme i det sorte Hav komme fra Kertsch-Stræde og foranlediges ved Dons Udløb i det azovske Hav. Strømmen gaaer vesterefter langs Kysten af Krim og er meget stærk paa flere Steder; derefter bliver den dreiet meget sydlig efter som den nærmer sig Dnieper's, Bug's og Dniester's Munding. En stor Deel af denne Strøm gaaer ind i Marmorahavet gennem Bosphorus, den øvrige Deel strømmer langs Nordkysten af Ana

tolten ligetil Caucasien. Herfra, hvor Phasis og andre store Floder løbe ud i Eurinus, fuldfører den sit Kredsløb ved Kertsch-Stræde. Bindene og de forskiellige Localiteter have naturligvis deres Indflydelse.

Naar et Skib løber ud af Bosphorus i det sorte Hav, har det meest at frygte af Østen- eller N. D.-Binden. Naar Binden blæser fra den Kant, kunne Skibene kun naae Havnene paa Krim (f. Ex. Theodosia eller Kertsch) ved at gaa langs Kysten af Lille-Asien til Hviden af Sinope. Ved nu at gaa langs en Linie trukken fra Cap Elia paa Krim til Cap Kerempé i Lille-Asien bliver man uafhængig af de fremherskende Strømme og for saavidt sikker, og ved at overstride denne Linie kan man ikke undgaae at mærke en Forandring, jaavel hvad Bind som hvad Strøm angaaer. Den voldsomme N. D.-Bind, der blæser fra Strækningerne mellem Anapa og Soubachi i Caucasien, er den sædvanligste om Vinteren og holder Skibene hele Maanedes i Dardanellerne eller Bosphorus, som man med en gunstig Brise ellers let kunde løbe igiennem i 48 Timer. N. D.-Binden bringer iøvrigt tørt, koldt Veir, medens N. B.-Binden bringer Taage og Fugtighed med sig. Odesa og Sevastopol kan saaledes kun naaes ad en stor Omvei, naar N. D.-Binden er fremherskende.

Vinteren er meget stærk i det sorte Hav, isærdeleshed paa Nordsiden. Seilene fryse og Dækket er belagt med Is. December og den sidste Halvdeel af Januar ere de farligste Tider. Dniepers, Dniesters og ialmindelighed ogsaa Donaus Munding saavel som Odesas Havn og Kertsch-Strædet fryse til. Isen strækker sig ikke langt ud i Søen og en sydlig Bind er nok til at opløse den. I Begyndelsen af Marts gaaer Isen ganske bort; men fra Vintersolhverv indtil den Tid ligger den saa stadig, at Odesas Havn i de sidste 20 Aar kun har været aaben i 3 Vintre.

Et af de interessanteste Phænomener i det sorte Hav ere de mangfoldige saakaldte Limans (Vige). De fremstaae ved visse store Floders Udløb i det sorte Hav. Donau, Po, Rhone, Nilen o. fl. dele sig i flere Arme og danne Deltaer, men Floderne fra

det sydlige Ruslands Stepper udhule deres særegne store Bige. Det synes, som om disse Floder fra Begyndelsen ere styrtede i Bandsfald ned over Steppens steile Dæmning, indtil denne gav efter og bortskylledes, hvorved disse store Basiner fremstode, kiendte under Navn af Limans. Det azovske Hav bliver efter denne Theori en Liman af Floden Don. Akierman ligger saaledes ved Dniesters Liman, Odesja ved Kujalniks to Limaner, Cherson ved Dniepers og Nicolajeff ved Bugs Liman. Disse Byer have derfor ingen egentlig Havn, men blot en Rhed. Man har begyndt paa der at opføre Moler eller Bolgebrydere. Ved Mundingen af Tschel-Sou ligger Fortet St. Nicholas, 16 Quartmiil S. S. D. fra Poti, hvis Ankerplads er ligesaa flet som paa Naborhederne. Batunus Havn er derimod den sikreste og bedste Havn paa hele Østkysten af det sorte Hav.

Anatoliens Kyst har næsten ikke en eneste sikker Havn. Navigationen er der til alle Tider usikker og farlig. Selv Trapezunt har kun et daarligt Indløb, om det end giennem alle Tidssaldere har været en Handelsstad af første Rang mellem Orienten og Occidenten. Kerasunt er ikke bedre faren, dog har Bugten ved Sinope ved sin geographiske Beliggenhed enkelte Fordele, velbekiendte for dette Havs Søfarende. Fra hvilken Side man end nærmer sig dette Sted, er det let kiendeligt ved Halvøen Boz-tepes Dannelse, hvis Pynt er flad og hvis Kyster ere særdeles klippefulde og steile. Byen selv er deelt i to Dele, hvoraf den ene (den tyrkiske) ligger paa Halvøen og den anden (den christne Deel) ligger paa Landtungen. Fra 5 til 11 Favne Vand findes indenfor een Kabellængde fra Kysten.

Hvor vanskeligt det end kan være for Naaseilere at løbe ud i det sorte Hav fra Bosphorus, naar Vinden er det allermindste imod, er dette aldeles ikke Tilfældet den modsatte Vei. I sidste Fald kan ikke engang Søndenvind forhindre dem fra at løbe ind i Bosphorus, thi dennes Krumninger og den voldsomme Strøm fører Skibet med sig tiltrods for Brisen. Kun maa der manoevreres godt med Seilene, som maa overlades Lodserne.

At seile ud i det sorte Hav er ikke aldeles uprakticabelt, naar Skibet fører saakaldte Latinscil eller trekantede Seil. Dampskibe ville desaaarsag være aldeles nødvendige, naar Krigsskibe ikke skulde forblive liggende uvirksomme de 3 Fjerdedele af Aaret i en eller anden tyrkisk Havn.

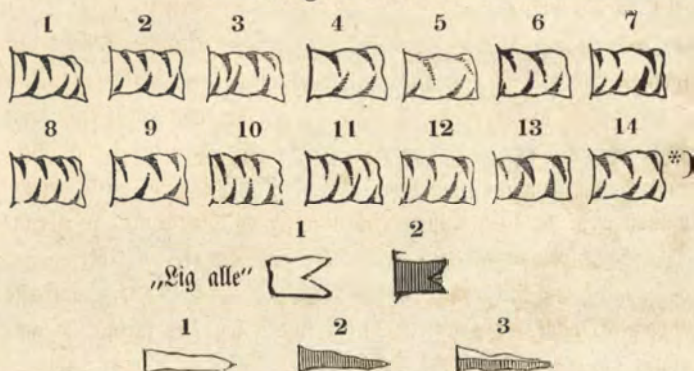
Fyrtaarne, Bøier og Sligt ere aldeles ukiendte Ting i den tyrkiske Halvdeel af Eurinus. Undertiden har den Søfarende kun et enkelt Træ at styre efter. Kalia Kris og Emonas Fjorberge, samt Babrabjergene paa de to ovennævnte Pladser, give vel i klart Veir gode Landkiendinger, hvilket derimod ikke er Tilfældet med Donaumundingerne og hele Kysten mellem disse og Nordkysten af Krim. Paa Sydkysten af Krim, imellem Kutschuklambate og Chersoneses, og paa Circasiens Kyst henimod Pitsunda og Ardler indtræffe hyppige Havblis, og paa flere Steder findes særdeles farlige Strømninger.

Telegraphering imellem Nationers Skibe, hvis Sprog i Almindelighed er bekiendt paa Søen.

Ved nærværende System sættes man istand til, ved Telegraphering af Ord, Navne eller Stavelser, med et enkelt Signal adgangen, at samtale i ethvert almindeligt bekiendt Sprog, selv om man er fremmed derfor. I sidste Tilfælde maa man ty til et Lexicon og telegraphere det søgte og fundne Ord uden Hensyn til dettes Bøining eller Tid, da Sammensætningen tilstrækkelig vil oplyse Meningen. Kun iagttages ved Berberne, at naar den forbi-gangne eller tilkommende Tid er meent, sættes resp. „have“, „være“, eller „skulle“ etc. foran. For Exempel: „Jeg kom“ telegrapheres ved: „Jeg være komme“, „Han seilede forbi“ ved: „Han være seile forbi“, „Jeg saae ham“ ved: „Jeg

have see han", "Jeg skal reise" ved: "Jeg skulle reise", og saa fremdeles.

Flag-Tabeller.



Signaler, efter hvis Heisning tilkiendegives som vedføiet:



at man ønsker at telegraphere i eget Sprog,

eller,

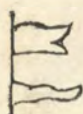


at man ønsker at telegraphere i den Andens Sprog.

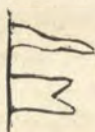
Begge Signaler besvares, naar tydeligen set og forstaaede af den Anden, ved at heise 1  **), hvorpaa Signalerne fra begge Sider nedhales og Telegrapheringen begynder.

*) Flagenes forskiellige Udseende er foreløbig, som sees ovenfor, ikke bestemt.

**) Heiser han derimod det hvide Splitflag, menes derved, at han er ubekendt med Sproget, i hvilket Tilfælde Telegrapheringen modificeres som ovenfor forklaret.



Tal*)



Brød*)

(Hvor da det første
Signal, heist efter
at dette er nedhaldt,
antyder Tælleren,
det andet Nævne-
ren.)



Marstal*)



Klokkeslet*)



Datum*)

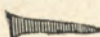
Interpunctions-Tegn telegrapheres saaledes:

Punctum antydes ved: 1



(Heist fra den Telegraphe-
rede betyder det: „at man
har forstaaet Signalet“.)

Komma antydes ved: 2



(Heist fra den Telegraphe-
rede betyder det: „at man
ikke har forstaaet Signalet“.)

Spørgsmaals-Tegn antydes ved: 3



Kolon antydes ved: 1



*) Ved disse Signaler benyttes Flag 10 som Nul.

Tabel

for at telegraphere 1, 2, 3 eller 4 Bogstaver. *)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14
.	Nr. 1 
a b c d e f g h i j k l m n	o p q r s t u v w x y z æ ö

2 Bogstaver.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14
1 {	o p q r s t u v w x y z æ ö
1 { a b c d e f g h i j k l m n	Nr. 1 
1 { a b c d e f g h i j k l m n	a b c d e f g h i j k l m n
2 { Nr. 1 	o p q r s t u v w x y z æ ö
2 { a b c d e f g h i j k l m n	o p q r s t u v w x y z æ ö
2 { o p q r s t u v w x y z æ ö	Nr. 1 
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

*) Enhver Række indeholder 14 Bogstaver, nemlig enten den 1ste eller den 2den Halvdeel af de 28 Bogstaver hvoraf Alphabetet bestaaer. Bogstaverne i et Ord maa altsaa søges, det 1ste Bogstav i øverste det 2det i næstøverste Række o. s. fr., altsætersom Ordet bestaaer af 1, 2, 3 eller 4 Bogstaver, for at udsøges i de dertil svarende Tabeller.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14														1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14													
1	{	. .																									

Mærk: Exemplet paa „Lloyds”.

4 Bogstaver.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14														1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14															
A b b a. 1 2 2 1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	æ	ö	
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	Nr. 2		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
2	Nr. 1		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	æ	ö	
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	Nr. 2		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
3	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	æ	ö	
	Nr. 1		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	æ	ö	
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	
4	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	Nr. 2		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	Nr. 3		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		
	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	æ	ö	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	æ	ö	
	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	æ	ö	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	æ	ö	

Vict-8936

9
3
6
8
-
1
c
i
A

Fred -
6454
-erik,
54941

5	a b c d e f g h i j k l m n	o p q r s t u v w x y z æ ö	13
	o p q r s t u v w x y z æ ö	Nr. 3 	
	a b c d e f g h i j k l m n	o p q r s t u v w x y z æ ö	
	Nr. 1  l . .	a b c d e f g h i j k l m n	
6	a b c d e f g h i j k l m n	o p q r s t u v w x y z æ ö	14
	o p q r s t u v w x y z æ ö	o p q r s t u v w x y z æ ö	
	a b c d e f g h i j k l m n	Nr. 3 	
	o p q r s t u v w x y z æ ö	a b c d e f g h i j k l m n	
7	Nr. 1 	o p q r s t u v w x y z æ ö	15
	a b c d e f g h i j k l m n	o p q r s t u v w x y z æ ö	
	o p q r s t u v w x y z æ ö	o p q r s t u v w x y z æ ö	
	o p q r s t u v w x y z æ ö	Nr. 3 	
8	a b c d e f g h i j k l m n	a b c d e f g h i j k l m n	16
	Nr. 2 	o p q r s t u v w x y z æ ö	
	o p q r s t u v w x y z æ ö	o p q r s t u v w x y z æ ö	
	o p q r s t u v w x y z æ ö	o p q r s t u v w x y z æ ö	
	o p q r s t u v w x y z æ ö	Nr. 3 	

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

Mærk: Exemplerne for 4 og 8 Bogstavs-Navne anførte ved deres respektive Afdelinger.

Negler

for Telegraphering af Ord, Navne eller Stavelser med Hensyn til Anvendelsen af „Lig alle“ Flagene Nr. 1 og 2.

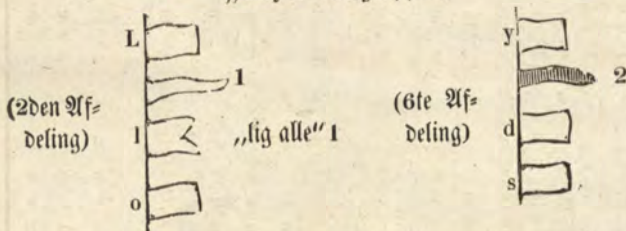
Som bekendt repræsenteres et Flag ved det umiddelbart derunder stillede „Lig alle“ Flag som her er Tilfældet med „Lig alle“ Flag Nr. 1; men kun naar „Lig alle“ Flag Nr. 2, er underst i et Signal repræsenterer det Flaget som er nærmest over. Endvidere bestemmes, at „Lig alle“ Flag Nr. 1, naar øverst i et Signal, hvad enten samme bestaaer af 3 eller 4 Flag, i første Tilfælde repræsenterer det underst og i sidste det næstunderste.

„Lig alle“ Flag Nr. 2 derimod, naar øverst eller næstøverst i et Signal, bestaaende af 4 Flag, repræsenterer det underst Flag.

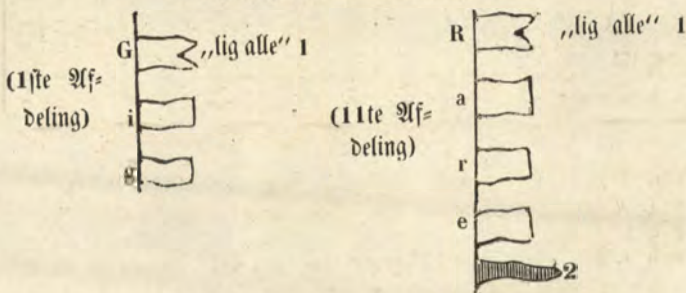
Forkortes et Ord, vises dette ved at den Stavelse, hvori Saadant finder Sted, naar repeteret af den Telegrapherede, nedbales 2—3 Favn og atter ophejses forinden Strygningen.

Eksempler:

„Lloyds“ telegrapheres:

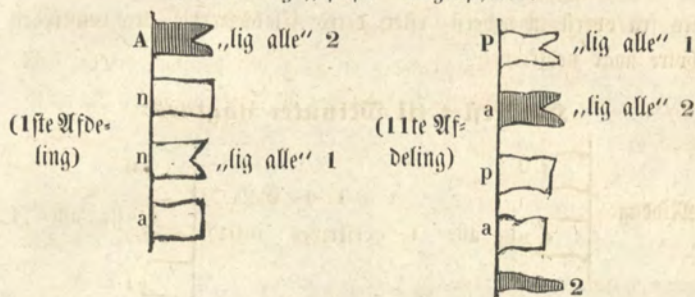


„Sig“ og „Nave“ telegrapheres:

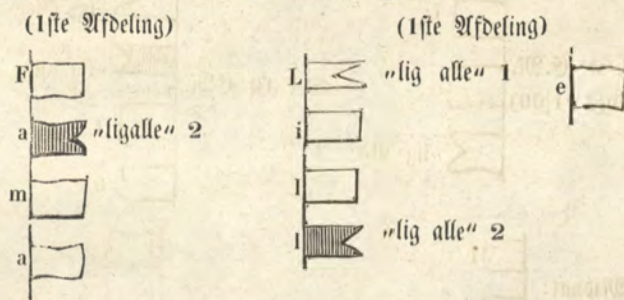


Exempler:

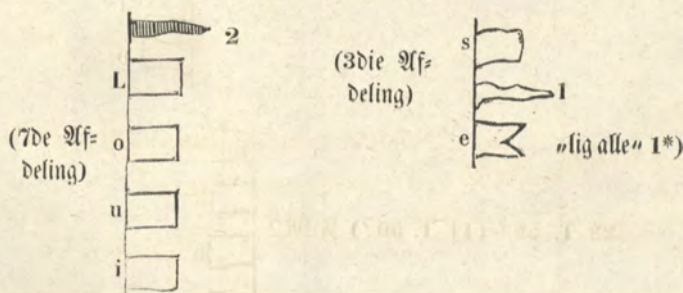
„Anna“ og „Papa“ telegrapheres:



„Fama“ og „Lille“ telegrapheres:



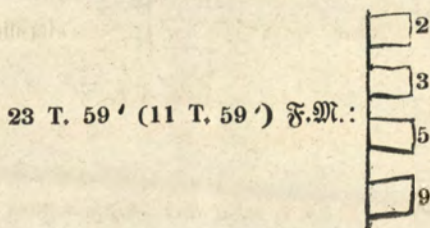
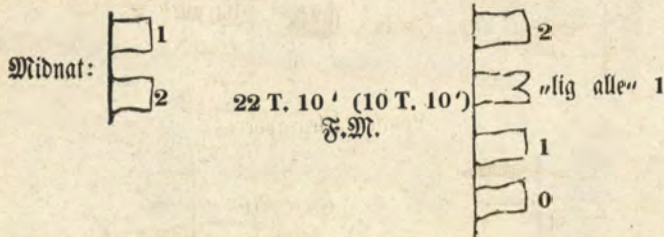
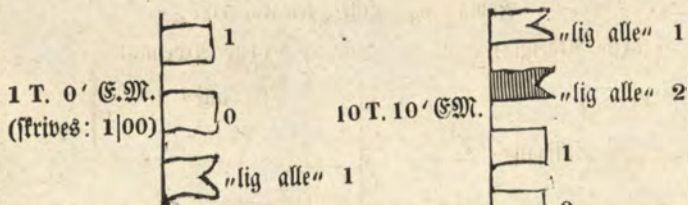
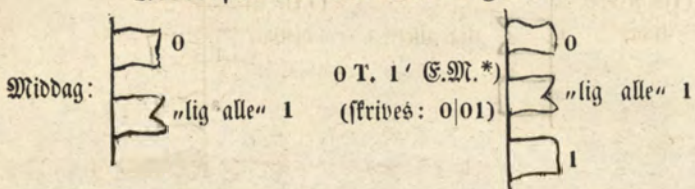
„Louise“ telegrapheres:



*) I dette Tilfælde, som i lignende, har „lig alle“ Hensyn til Nr. 5, som er fælles baade for „s“ og „e“. See Tabellen.

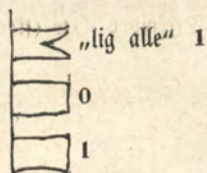
Tal.

Med Telegraphering heraf, stilles Flagene, saaledes at de læses fra øverst til nederst, efter deres Klasseværdie, fra venstre til høire naar nedskrevet.

Klokkeslet til Minuter angives:

Datum angives:

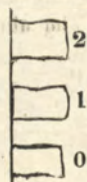
Januar 1ste (skrives: 1|01):



Januar 11te (skrives 1|11):



Februar 10de (skrives: 2|10):



November 11te (skrives: 11|11):



*) Man antager nemlig, at kun et enkelt Sæt Flag er i Brug.

		„lig alle“ 2
December 31te (skrives: 12 31):		2
		3
		1

Et eneste Exempel vil være tilstrækkeligt til at oplyse Anvendelsen af ovenanførte 3 sidste Bestemmelser, nemlig, om Spørgsmaalet havde været: „Naar forlod De St. Thomas?“ kunde Svaret være:

Klokken $3\frac{1}{2}$ E.M.)
(skrives: 3|30)

		3
telegrapheres:		„lig alle“ 1
		0

den 21de Juli
(skrives: 7|21)

		7
telegrapheres:		2
		1

1852

		1
		8
telegrapheres:		5
		2

NB. Til enhver Afdeling heises dens Antydningss eller Distinctions-Signal forinden. Tilkiendegiver derimod det spørgende Signal hvilken eller hvilke Dele der ønskes besvaret, vises intetsomhelst Antydningss-Signal af den Svarende, dog at den samme Orden iagttages som Spørgsmaalet er fremsat i.

Hemmelige Signaler.

En af nedenstaaende 13 Forandringer i den oprindelige Tals-Orden vil være tilstrækkelig til at omdanne alle Signalerne til hemmelige, naar saadant forud er aftalt mellem Skibsførerne. I alt Fald kan Forandringen skee (naar dertil vælges en passende Tid) ved at heise Signalet for „Tals“ fra eet Sted, og paa samme Tid den valgte Forandrings Nr. fra et andet, som, hvis det f. Ex. var den 13de, vilde være Signalet 13, hvorved Nr. 1 forvandles til 14, 2 til 1, 3 til 2 o. s. fr. Nr. 14 til 13.

Oprindelige Signalorden	1ste, 2den, 3die, 4de, 5te, 6te, 7de, 8de, 9de, 10de, 11te, 12te, 13de,													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1	2
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1	2	3
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1	2	3	4
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1	2	3	4	5
	7	8	9	10	11	12	13	14	1	2	3	4	5	6
	8	9	10	11	12	13	14	1	2	3	4	5	6	7
	9	10	11	12	13	14	1	2	3	4	5	6	7	8
	10	11	12	13	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	11	12	13	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	12	13	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	13	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	14	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Om Communication imellem Skibe angaaende deres respective Chronometerstand, samt om Brede, Længde og Compassstregers Angivelse m. m., see Undertegnede's „Signalssystem til Brug for alle Nationers Skibe“ med Tillæg, og hvortil ikkun et ringe Antal af foransførte Signalerings Midler vil være tilstrækkeligt.

Juni 1854.

E. S. Rohde.
Commandeur-Capitain,

Efterretninger for Søfarende.

Vager paa „Djævleboen“.

Istedetfor Lønden paa „Djævleboen“ er udlagt en Vager med fort Stage og 1 Koft.

Kyholms Commandantskab den 15de Mai 1854.

Nye Mærker fra Manøgyde til Knudedyb.

Til Veiledning for de mindre Kystfarere er en 4 Fods Lønde med Stang og Ballon udlagt i Overgangen fra Manøgyde til Knudedyb, for en fremspringende Hul af Flakstiernen paa 9 Fod Vand ved Lavvande.

Fra bemeldte Lønde peiles: Mans Mølle i S. O. t. O.
Den østlige Bælt paa Sønderho i N. $\frac{1}{2}$ V.

Kommende Nord fra, holdes Lønden om Styrbord, og Syd fra, om Bagbord.

Fyr- og Vagerinspektionen paa Vestkysten d. 16de Mai 1854.

Mærker i Liimfjorden.

Ifølge Marineministeriets Ordre, er i Liimfjorden af Nykløbing Lodseri udsat følgende Mærker:

En Priel med Koft paa Munkholms Hage, Nord for Hindfels, i $6\frac{1}{2}$ Fod Vand.

En dito med dito og Kryds med en Koft paa hver Ende, paa Jegindtap, i $6\frac{1}{2}$ Fod Vand.

En dito med dito paa Kaaes Sand, i $6\frac{1}{2}$ Fod Vand.

En Flydebager med dito paa den landløse Grund, Holmsflakke kaldet, der ligger paa Mors-Siden, i Farvandet mellem Knudshoved paa Fuur og den nordøstlige Deel af

Morsø, hvorpaa findes 7—9 Fod Band, i 8 Fod Band.

En Pril med 2 Koste, paa Sydstenden af Blinde-Nøen, i 7 Fod Band.

En dito med een dito paa Vestenden af Middelgrundten i Fuur Sund, i 7 Fod Band.

En dito med 2 dito paa Østenden af samme Grund, i 7 Fod Band.

En dito med een dito paa Livo Tap, i $6\frac{1}{2}$ Fod Band.

En dito med 2 dito paa en Grund udfor Junget i Salling, kaldet Kindgrundten, paa dens vestre Side udenfor Steenbanken, i 7 Fod Band.

En Flydevager med Halmvissl paa Sydenden af sidstnævnte Grund, i $9\frac{1}{2}$ Fod Band.

En Pril med Kost, og Kryds med en Kost paa hver Ende, paa Rotholmene i Niisgaard Bredning paa Vest siden af Grundten i 7 Fod Band.

En dito med Halmvissl, paa Sydflakken af samme Grund, i 7 Fod Band.

En dito med Kost, og Kryds uden Koste, paa Nordenden af samme Grund, i $6\frac{1}{2}$ Fod Band.

En Pril med Kost paa Nordøst-Flakken af samme Grund, i $6\frac{1}{2}$ Fod Band.

En dito med dito paa Hvalphagen — ogsaa kaldet Sundsøre — i Hvalpsund, i 6 Fod Band.

En dito med dito, og Kryds uden Koste, paa Jels-Ødde, i 7 Fod Band.

En dito med dito paa Lunde Hage, i 7 Fod Band.

En dito med Halmvissl, paa Vest siden af Grundten, kaldet Trangmanden, imellem Hvalp-Sund og Birk-Sund, i 7 Fod Band.

En dito med Kost paa samme Grundts østre Side, i 7 Fod Band

En dito med dito paa Knudshoved i Louns Bredning, i 7 Fod Band.

En dito med dito paa Lynderup Hage paa 7 Fod Vand.

En dito med dito, og Kryds uden Koste, paa Dvøls-Hage, paa 8 Fod Vand.

En dito med dito paa Brald-Døde i Indløbet til Struer, i 7 Fod Vand.

En dito med dito og Kryds uden Koste, paa Askjer-Døde, i Indløbet til Struer, i 7 Fod Vand.

Hvilket herved meddeles til fornøden Efterretning, saavel som at Prifferne vise 3—4 Alen over Vandet med daglig Vandstand.

Narhuus, den 3die Juni 1854.

Overlodsen i Jyllands og Hyens Districter.

Indløb til Heverstrømmen og Husum.

Den, ifølge foreløbig Bekendtgørelse af 13de ds. annoncerede Betønding af et nyt og dybere Indløb til Heverstrømmen og Husum er nu tilendebragt, hvilket herved bekendtgøres tilligemed efterstaaende Peilinger og Oplysninger angaaende bemeldte Farvands Beseiling, Dybde o. s. v.

For Mundingen af det nye Farvand ligger en rød 9 Fods Tønde i $5\frac{1}{2}$ Favne Vand paa Lavvande, hvorfra peiles

Helgoland i B. t. S. $\frac{1}{3}$ S.

Seesands Bælt i N. D. $\frac{3}{4}$ N.

Pellwormer Taarn i D. N. D. $\frac{1}{3}$ N.

Ording Kirke i S. D. t. D. $\frac{1}{4}$ D.

Paa Siden af Mundingstenden læses med store hvide Bogstaver „Neues Fahrwasser“ og paa Bunden „Hever“.

Foruden bemeldte Mundingstende er dette Farvand betegnet med 20 Stkr. sorte Tønder mærkede paa Siderne med Løbe-Nr. fra Nr. 1 til 20 begge incl., og 11 Stkr. hvide Tønder mærkede med Bogstaver paa Siderne fra A til L, begge incl., desuden en sort og hvid dambrætmalet Tønde og Stikbæker paa den høie Sand sønden for Sydfall.

Paa Barren tæt norden for Lønderne Nr. 1 og Nr. 2 have 4 Favne Vand med almindeligt Lavvande.

Fra Mundingstønden styres Ost forbi bemeldte sorte Lønder Nr. 1 og Nr. 2, da man er passeret Barren og faaer 6 Favne Vand. Farvandet dyber ei fremdeles end til 10—12 Favne.

Under Indseilingen følges Betendingen saaledes, at de sorte Lønder holdes om Styrbord og de hvide om Bagbord.

I Nærheden af Halliger Sydfall, imellem den hvide Lønde H og Nr. 13, have det grundeste Sted, nemlig 13 Fod ved Lavvande.

Ligeoverfor sorte Lønde Nr. 10 ligger den sorte og hvide dambrætmalede Lønde, som beholdes om Bagbord, naar man vil op til Husum, men som holdes om Styrbord af de Skibe, som i Pellswormer Strømmen ville søge Ankerplads under Süderoog Hallig eller Pellsworm.

Ved at andube dette Farvand iagttages, at man, ved at staa ind med Helgoland i B. t. S. $\frac{1}{3}$ S., træffer paa bemeldte Mundingstønde, som ligger 19 $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Helgoland.

Har man anduvt Kysten Norden eller Sonden for bemeldte Linie, søges Mundingstønden ved at styre i sydlig eller nordlig Retning holdende sig i 5 til 6 Favne Vand; kommende Nord fra, vil Seesands Bæke, og Syd fra, St. Peters Dyner tjene til Veiledning.

I den forhen betøndede Heberstrøm, hvor der paa Barren have en Dybde af 11 Fod ved Lavvande, bibeholdes en sort Lønde med Ballon indenfor Barren paa samme Sted hvor sort Lønde Nr. 2 før laae, endvidere de forrige sorte Lønder Nr. 5 og 6, hvide Lønde A og en Dribbæke for Stjerten af Middelfladen.

Ved sort Lønde Nr. 10 er Overgangsfledet for de mindre Fartøier der ønske at benytte det gamle Farvand indenom Dvagegrunden.

Fyr- og Vagerinspektionen paa Monarchiets Vestkyst, den 25de Marts 1854.

Middel Hever.

Det ifølge Bekendtgjørelse for Søfarende af 13de og 25de Marts d. A., betændede nye Farvand imellem Gamle og Ny Hever bliver, efter det Kgl. Marineministeriums Resolution, fremtidig benævnt „Middel Hever“, — hvilket herved bekendtgjøres.

Fyr- og Bagerinspektionen paa Vestkysten den 15. Mai 1854.

Nyt Fyr ved Nord-Ronaldshay, og Startpoint Fyr forandret fra et omdreieende til et fast Fyr (Ørfængerne).

Nord-Ronaldshays Fyrtaarn.

The Commissioners of the northern Lighthouses bekendtgjøre, at et Fyrtaarn er bleven opført paa Den Ronaldshay, hvorfra Fyr vil blive viist fra den 1ste September 1854 og fremdeles fra Solens Nedgang til dens Opgang.

Fyrtaarnet er beliggende paa $59^{\circ} 23' 15''$ N. Br. og $2^{\circ} 23' 38''$ B. Lgd. Grw., og staaer paa Nordpynten af Den Ronaldshay. Fra Moulthead paa Papa Westra haves Fyrtaarnet i B. N. B. $\frac{1}{4}$ N. efter Compasset i 15 Qvartmiles Afstand og fra Start-Point of Sandays Fyrtaarn i S. S. B. $\frac{1}{4}$ B. i $6\frac{1}{2}$ Qvmiles Afstand.

Nord Ronaldshay Fyr er et omdreieende Fyr, der vil give et stærkt hvidt Blink (Flash) hvert 10de Secund; det vil være synligt hele Compasset rundt. Lanternen er 140 eng. Fod over Havsladen, og Fyret vil i godt sigtbart Veir være synligt i en Afstand af omtrent 18 Qvartmil.

Start-Point Fyrtaarn.

The Commissioners bekendtgjøre fremdeles, at fra den 1ste September 1854, naar det omdreieende Fyr vises fra Nord Ronaldshay, vil det nuværende omdreieende Fyr ved Start-Point, der ligger $6\frac{1}{2}$ Qvm. fra Nord Ronaldshay, blive forandret til et hvidt fast Fyr.

Indløbet til Spithead.

Trinity House bekendtgjør under 5te April 1854, at som Mærke for Canalen mellem Horse og Warner Bankerne, vil et Fyrskib blive fortoiet paa den vestlige Side af Canalen, tæt ved Warner-Banken, og at et enkelt omdreieende hvidt Fyr derfra vil blive viist d. 1. Mai næstefter og fremdeles hver Nat fra Solens Nedgang til dens Opgang. Efter Bekendtgjørelse af 3die Mai viser Fyrskibet et hvidt Fyr der er omdreieende og giver et klart Blink engang hvert Minut. Skibet er fortoiet i 13 Favne ved Lavvande Springtid i følgende Mærker og Peilinger:

Bandmøllen ved St. Helens, dens halve Brede fri af St.

Helens Sømærke, i S. V. t. V. $\frac{1}{2}$ V.

Yderenden af Nyde Brohoved, imellem Osborne Taarne i N. V. t. V.

Nomans Landbøie i N. V. t. N.

Horse Elbowbøie i N. D. $\frac{3}{4}$ N.

Dean Stjertebøie (Tail-buoy) i D. S. D.

Bembridge Fyrskib i S. $\frac{3}{4}$ D.

Syrtaarnet ved Winterton.

Trinity-House bekendtgjør under 4de Mai 1854, at Taarnet skal males rødt for at gjøre det end mere kiendeligt om Dagen for Skibe tilføes. De omkringbærende Bygninger ville forblive hvide som hidtil.

Devaar Syrtaarn.

The Commissioners of northern Lighthouses bekendtgjøre under 1ste Juni d. N., at et Fyrtaarn er bleven opført paa Den Devaar ved Indløbet til Bugten ved Campbelltown i Grevskabet Argyll, hvorfra vil blive viist Fyr den 10de Juli 1854 og fremdeles hver Nat fra Solens Nedgang til dens Opgang.

Fyrtaarnet staaer under $55^{\circ} 25' 45''$ N. Br. og $5^{\circ} 32' 16''$ V. Lgd. Grw.

Fyret vil blive omdreieude, og vil vise et klart hvidt Blink eengang hvert halve Minut.

Fyret er omtrent 120 Fod over Høivandsmærke ved almindelig Springtid, og vil være synligt i 15 Quartmiles Afstand i godt sigtbart Veir; for en nærmere Jagttager, vil, under gunstige Omstændigheder, Fyret ikke aldeles forsvinde imellem Blinkene. Den af Fyret oplyste Bue strækker sig fra omtrent S. $\frac{1}{4}$ D. efter Compasset til omtrent V. t. N. igiennem Nord.

Tillægs-Syr for det vestre Indløb til Plymouth Sund.

Den 1ste Juni 1854 skulde et hvidt Tillægsfyv vises fra Fyrtaarnet paa Vestenden af Bølgebryderen, men 15 Fod lavere end det tidligere, eller 48 Fod over Høivandsmærke, til sikkrere Veiledning for Skibe, der om Natten gaae omkring Knappens sorte Bøie og Dragstones tablede Bøie. Dette Tillægsfyv vil kun faaes isigte af et Skib, naar det befinder sig imellem det nuværende Bølgebryder-Fyrs Peilingslinier, fra hver af de to ovennævnte Bøier, og derfor vil Farvandet være aabent og man kan styre lige paa det nye Fy, naar og saalænge dette er synligt.

(Naut. Mag. Juni 1854.)

Fast Fy i Tralee Bay (Sydvestkysten af Irland).

Den 1ste Juli d. N. skulde et fast Fy etableres paa vestre Camphire Island, der ligger paa Nordsiden af Canalen ind til Tralee Havn.

Dette faste Fy vises rødt seet tilføes eller mellem S. $\frac{1}{4}$ V. til D. S. D., men hvidt, seet Sydfra eller mellem D. S. D. til V. N. V. $\frac{1}{4}$ V.

Fyret vises 56 Fod over Høivandsmærke fra et rundt blaaagtigt Steentaarn og vil i klart Veir kunne sees 9 Quartmile borte.

Fra Mucklaghmore Klippe haves Fyret i S. $\frac{1}{4}$ V., $4\frac{1}{2}$ S. mil borte.

Fra Mucklabeg-Klippe i S. S. D., $5\frac{1}{2}$ Qvartmiil borte.

Fra Sorte Klippe, paa Nordsiden af den indre Canal i N.

B. t. B. $\frac{1}{2}$ B., i $2\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand.

Fra Sydpuntten af Store Samphire Island i N. B. $\frac{1}{4}$ B.

i $\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand.

Indimod Havnen vil Fyret kunne sees indtil Nordgrændsen af Ankerpladsen indenfor Store Samphire Island, og holdt aaben udad, vil det føre fri af Mucklaghmore Rock.

Alle ovennævnte Peilinger ere magnetiske Misviisning $29^{\circ} 15'$ B.

(Naut. Mag. Juli 1854.)

Fast Sør paa Cap Prior (Galicien).

Fra den 1ste Marts d. A. skulde, efter Bekendtgjørelse fra den spanske Regiering, et fast Sør blive oprettet paa Nordsiden af Cap Prior under $43^{\circ} 33' 40''$ N. Br. og $8^{\circ} 18' 52''$ B. Lgd. for Greenwich.

Dette Sør vil være 448 Fod over Havfladen og vil saaledes kunne sees i en Afstand af 24 Qvartmiil, men da det er af 3die Orden, vil det sandsynligviis ikke være sigtbart i over 5 Leagues Afstand.

(Hydrografic Office, Jan. 1854.)

Sør paa Giovanni Rock (Istria).

Den engelske Regiering har erholdt Meddelelse om at et Sør taarn er under Bygning paa Giovanni Rock i Nærheden af Novigno ved det adriatiske Hav, under $45^{\circ} 2' 32''$ N. Br. og $13^{\circ} 37' 6''$ D. for Grw. Fyret vil blive et Blinkfyr med afvejlende hvide og røde Blink, og skulde tændes den 1ste August d. A.

Fyrets Høide bliver 73 Fod over Havfladen og vil kunne sees i 5 Leagues Afstand.

(Hydrografic Office, Jan. 1854.)

Skibe i østerrigske Havne skulle vise Lanterner om Natten.

Ifølge § 21 i Reglementet af 25de Januar f. A. Nr. 8025 for østerrigske Fartøier angaaende Signalisering om Natten og i taaget Veir, ere alle østerrigske Seil- og Dampskibe, saavel Krigsskibe som Handelskibe, der ligge tilankers i østerrigske Havne, med mindre de ligge op til en Havnedæmning eller ligge fortoiede i Nælle, forpligtede til, fra det Dieblis Solen gaaer ned indtil den staaer op, paa Fokkemasten at have en Lanterne med sædvanligt Lys saaledes, at det kan sees fra alle Punkter paa Horizonten.

Denne Forpligtelse, som er bleven forefæret i det Diemed, saavidt muligt, at forebygge Farerne ved en Paaseiling, bliver nu i samme Hensigt, og under de ovenanførte Betingelser, ved nærværende Bekendtgørelse ogsaa udstrakt til alle fremmede Skibe, som ved Nattetid befinde sig i Havne, paa Rheder og andre Ankerpladse ved de østerrigske Kyster, og dette i Overensstemmelse med, hvad der er anordnet for de indenrigske Fartøier, under Trudsel af Paalæg og Indkrævning hos vedkommende Capitain eller Directeur af en Mulet paa 5 Gylden Conventionsmynt for enhver Overtrædelse af denne Bestemmelse, som for dem skal træde i Kraft fra 1ste Juli 1853.

K. K. Marineministerium, Triest den 14de Marts 1853.

De portugisiske Fyr.

I Lissabon er der paa Grund af indløbne Klager udgaaet den Befaling, at alle Fyr i Fremtiden skulle tændes ved Solens Nedgang til alle Aarstider. I Tilfælde af tykt Veir skulle de tændes tidligere efter Opsynsmændenes Skøn. I taaget Veir skulle de holdes tændte den hele Dag som om det var Nat.

Fyr paa Sydpynnten af Barbadoes.

I Begyndelsen af Marts 1852 er der opreist og vliift et roterende Fyr paa Sydpynnten af Barbadoes. Taarnets Fundament er 55 Fod over Havet og 200 Yards fra dette; ligger paa 13°

2' 45" N. Br., 59° 33' 30" B. Lgd. Grw. Taarnet er 90 Fod høit og er malet med afvejlende røde og hvide Striber der ere $7\frac{1}{2}$ Fod brede. Fyret er saaledes 145 Fod over Vandsladen og viser et Blink een Gang hvert Minut; det er mørkt i 12 Secunder, derefter tiltager det gradeviis i 24 Secunder til den største Klarhed og formørkes da igien lidt efter lidt i 24 Secunder.

Fyret staaer fra Seawell Pynt i S. B. t. B. $\frac{1}{2}$ B. og fra Needham Pynt i D. S. D. $\frac{1}{4}$ D. Imellem disse to Kompasstreger er det ikke synligt, men ellers kan det sees fra et Skibsdæk i alle de øvrige Kompasstreger, paa en Afstand af 18 Dvm. Skibe, der komme østerfra, maa ikke stevne for vestlig nordenfor 12° 55' N. Br., og saasnart Fyret kan sees, stræbe at faae dette i Vest; derfra styre B. t. S. og ikke komme det nærmere end 2 Dvm. Kommer man N. D. fra, vil Fyret ikke kunne sees for man har det vestenfor S. B. t. B., da det er skjult af det høie Land ved Seawell Pynt og dersom man da holder det isigte, vel klar af Pynten, vil det bringe fri af „The Cobblers“, en Gruppe af farlige Rev der strække sig nogle Dvm. fra Dens østlige Side. Paa Grund af den svære vestlige Strømsætning er det imidlertid ikke raadeligt at komme dem nær. Har man faaet Fyret i N.D., styres efter Needham Pynt og man kan da tage denne flos paa $\frac{1}{4}$ Dvm. naar man dreier op i Carlisle Bugten.

(Hydrografic Office, Admiralty, Marts 24, 1852.)

Havnefyre ved Port San Lucar (S. B.-Kysten af Spanien).

Den 1ste Januar 1854 ere følgende Fyr etablerede ved San Lucar=de=Barramedas Havn:

- 1) et fast Fyr paa Melandar-Pynten, paa Nordsiden af Havnen i en Høide af 36 Fod over Havet og synligt i en Afstand af 6 Dvartmil;
- 2) et fast Fyr i en høi Bygning i den nordre Ende af Landsbyen Bonanza, i den indre Havn paa Nordkysten, i en Høide af 53 Fod over Havet og synligt i 8 Dvartmiles Afstand;

3) et rødt Fyr fra en temmelig Høide, Syd for Castellet Espiritu Santo, hvis Spidse danner Havnens sydlige Grændse.

Naar man vil løbe ind i Havnen med gunstig Vind, efter at være passeret Vest for Solimediná Shoal, styre man N. D. $\frac{1}{4}$ D. $2\frac{3}{4}$ Qvartmiil og vil da være i $5\frac{1}{2}$ Favn Vand, Sandbund, og have de to ovennævnte Fyr (Malandar og Bonanza) næsten i een Linie, hvorpaa Coursen lægges østlig efter dem. Efter at have staaet denne Cours $1\frac{1}{4}$ Qvartmiil, vil man faae det røde Fyr paa Sydkysten i S. D. $\frac{1}{2}$ D. og faaer man det, som man kommer længer frem i S. S. V., vil Skibet være i den snævreste Deel af Farvandet (knap 2 Kabellængder bred) og det røde Fyr vil da være skjult; naar det bliver Tilfældet, maa man øieblikkelig styre D. S. D. $\frac{1}{2}$ D., indtil man faaer Malandar Fyr i N. V. $\frac{1}{2}$ N. og Bonanza Fyr i D. N. D., da Skibet vil være i 6—8 Favne Sandbund. Derefter styres N. D. $\frac{1}{2}$ D. efter Bonanza Rhed, og faaer man dette Fyr i S. D. $\frac{1}{4}$ D. gaar man tilankers i 4—6 Favne Vand Sandbund.

Det fraraades at krydse ind uden Lods, formedelsst de mange Skær og Grunde baade inde i og udenfor Havnen og adbares imod at prøve derpaa ved Nattetide, men holde sig tilføes til det bliver Dag eller gaar tilankers N. N. D. for Chipiona om Veiret tillader det.

(Naut. Mag. Juli 1854.)

Syr ved Lille Curaçao

er rødt og 70 Fod over Havet. Sigbart paa 10 Qvartmiles Afstand. Under $11^{\circ} 58'$ N. Br., $68^{\circ} 44'$ V. Lgd.

(Tidskrift f. Sjøv., Juli 1852.)

Forandret Syr ved Cap Gatteras, Body-Island og Oracoke.

Den 1ste Juni 1854 skulde følgende Forandringer skee med Rystfyrene:

- 1) Det faste Fyr paa Cap Hatteras skulde blive et omdreieude Fyr;
- 2) det faste Fyr paa Body-Island skulde give afveklende røde og hvide Blink;
- 3) det omdreieude Fyr ved Deracoke skulde forandres til et fast Fyr.

1. Det omdreieude Fyr paa Cap Hatteras vil da blive for- mørket 3 Gange hvert Minut; Glimtet vil vare 8 Secunder og blive efterfulgt af en total Formørkelse af 12 Secunder; men i en Afstand af 14 til 18 Qvartmiil vil Glimtets Varighed blive kortere og Formørkelsens længere. Taarnet er graat til en Høide af 20 Fod, den øvrige Deel rødt. Det staaer omtrent 2 Dm. fra Toppen af Fjorberget paa S. D. Spidsen af en lang hvid Sandrevle med Skov bagved, og paa hele Strækningen af 2 Dm. er en lav, flad og nogen Sandbred, meget lidt over Høivandsmærke. Fyret er 150 Fod over Havsladen og i klart Veir synligt i 6 Leagues Afstand. Fyrtaarnet staaer under $35^{\circ} 15' 11''$ N. Br. og $75^{\circ} 30' 33''$ V. Lgd. Grw.

2. Det faste Fyr paa Body Island vil komme til at staae 50 Fod over Havsladen, give røde og hvide Blink og være synligt 3—4 Leagues borte; men hverken det faste Fyr eller de røde Glimt ville blive sigtbare i saa lang Afstand. Taarnet staaer under $35^{\circ} 47' 20''$ N. Br. og $75^{\circ} 31' 20''$ V. Lgd. Grw., eller omtrent 32 Qvartmiil N. for Cap Hatteras.

3. Det faste Fyr ved Deracoke vil blive 75 Fod over Havsladen og synligt i alle Retninger i en Afstand af 4 eller 5 Leagues. Taarnet vil være under $35^{\circ} 6' 31''$ N. Br. og $75^{\circ} 58' 27''$ V. Lgd. Grw. eller $23\frac{1}{2}$ Qvartmiil S. og V. fra Hatteras Fyr.

(Naut. Mag. Juni 1854.)

Fyr udfor Frying-Pan Banke, Cap Fear. (Nord-Caroline.)

Det er betænkt at stationere et Fyrskib udfor Sydpynten af Frying-Pan Banke. Skibet vil vise 2 Fyr i en Høide af omtrent 40 Fod

over Havsladen, eet paa hver Mast. Skroget og Undermasterne vilde blive malede gule, men Stængerne hvide og vil vise et gien- nembrudt langagtigt, sortmalet Dagmærke i en Høide af 58 Fod over Havsladen. Paa begge Sider af Skroget vil komme til at staae med store sorte Bogstaver: „frying-pan Shoals.“

Skibet vil blive fortoiet i 9 eller 10 Favne ved Lavvande med Bold Head Fyr i N. N. V. $\frac{1}{2}$ V. i en Afstand af 19 Qvartmiil, og

Federal Point i N. t. V. i en Afstand af 23 Qvartmiil og Midten af den yderste Brænding i N. N. V. $\frac{1}{2}$ V.

Den sydlige Ende af denne Brænding med 10 Fod Band vil være omtrent 4 Qvartmiil indenfor Fyrskibet; men et grundt Sted med 16 Fod Band vil have i N. V. $\frac{1}{4}$ N. i $2\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand og et andet med 18 Fod Band vil have i N. $\frac{1}{4}$ D. i $1\frac{1}{2}$ Qvartmiils Afstand.

Dybden paa Banken østenfor Fyrskibet vil efterhaanden tage af fra 10 til 6 Favne og vestenfor samme være fra 9 til 17 Favne. Seilskibe bør i slet Veir ikke komme paa ringere Dybde end 15—18 Favne ved at passere denne Banke. Dampskibe og smaae Seilskibe kunne under almindelige Veirforhold sikkert løbe ind D. og V. for Fyrskibet.

(Naut. Mag. Juni 1854.)

Syr ved Nantucket Ny South Shoal (Massachusetts).

Efter Naut. Mag. Juli 1854 skulde et Fyrskib udlægges ved Sydpynnten af Nantucket Ny South Shoal. Skibet skulde males rødt med „Nantucket South Shoal“ med store hvide Bogstaver paa begge Sider; dens 2 Master skulde være gule med hvide Toppe, hvorfra vil blive viist et aslangt sort giennembrudt Dagmærke 5 Fod i Diameter i en Høide af 63 Fod over Havet. Det vil faae 2 faste Fyr, eet paa hver Mast i en Høide af 44 Fod over Havet der vilde være synlige i en Afstand af 12 til 13 Dm.

Skibet vil komme til at ligge paa $40^{\circ} 56' 30''$ N. Br. og

60° 51' 30" B. L. Grw., eller en god Qvartmiil S. for Sydpunktet af Ny South Shoal i 13—15 Favne Vand. Følgende Peilinger og Afstande ville være tilstrækkelige for at Skibe kunne lægge Coursen efter Fyret:

Midtpunktet af Gamle South Shoal i N. t. D., i 8 Sø-miles Afstand.

Tom Nevers Head i N. 26° B. i 21 Sømiles Afstand.

Block Island Fyr i B. N. B. i 78 — —

Sandy Hook Fyrskib i B. . . i 180 — —

Skibe, der ere bestemte til Boston eller der i Nærheden, kunne, i Magsveir, efter at have passeret dette Fyr, styre D.N.D. 18 Qvartmiil, holdende Fisking Rip Styrbord, og derfra vil en N. t. B. $\frac{1}{2}$ B. Cours, 38 Dvm., føre dem til Chatam Fyr. Den Søfarende maa agte paa Strømsætningen i Nærheden af disse Banker, som viist i de forenede Staters ny Kyst-Opmaalings Kaart, naar han benytter nogen af ovennævnte Courser.

Ovennævnte Peilinger ere magnetiske. Misviisning 8° 18' B.

Adelaide Havn (Australien).

Ved Indseilingen til Adelaide Havn maa man holde sig paa mellem 5 og 6 Favne Vand, efter at være passeret det høie Kystland. Et Fyrskib med to Fyrlanterer, een paa Fokkemasten og een paa Stormasten, er forsat ved Indløbet til Havnen paa 34° 44' S. Br., 1 Qvartmiil S.B. for Warren.

(Naut. Mag. Octbr. 1852)

Wakefield Havn.

Skibe bestemte til Wakefield Havn maae, for at undgaae en Bank, der ligger mellem 34° 45' og 34° 50' S. Br. og 7 Qvartmiil fra den vestlige Kyst, styre efter Fyrskibet. Naar de ere tværs derfor, maa der styres N.B. eller N. B. t. B., alt eftersom Strømmen kan være, for at klare den østlige Grund og Lodskuddene. Den vestlige Kyst er reen ovenfor Fyret og kan ta-

ges meget nær. Ivers af Sandypoint grunder det jevnt opad, og man kan ankre der paa 3 Favne Vand blød Mudderbund.

(Naut. Mag. Octbr. 1852.)

Sarlig Banke udfor Cap Van Diemen. (Ny Zeeland).

En farlig Banke lige i Farvandet for Skibe, der ere bestemte til Vestkysten af denne D om Cap Maria, er opdaget af det engelske Opmaalingsfartoi Pandora, Commander Drury.

Fra Maria Van Diemen haves Banken, pr. Compas fra S. $\frac{1}{2}$ D. t. S.S.W., 8 Qvartmiil til Yderkanten og fra (?) Nord-
Pea, i D. t. N. $\frac{1}{2}$ N. til D. $\frac{1}{2}$ S., der er 3 Qvadrat Qvart-
miil stor, med 5 til 7 Favne Vand, grov Sandbund.

Motu-Pea ligger 11 Qvartmiil fra Cap Maria Van Diemen og 2 Qvartmiil ud fra den lange Sandfyst.

(Naut. Mag. Juli 1852.)

Blindt Skær udfor Brown's Island, Auckland (Ny Zeeland).

I „Government Gazette“ gøres opmærksom paa et blindt Skær 9 Fod under Lavvande imellem Browns Island og Rangitoto, omtrent $\frac{1}{4}$ Qvartmiil fra det sidste Sted, for de Skibe, der passere Waikaki-Lobet. En Bøie er udlagt derpaa. Skæret haves fra Sydspidsen af Motutapa i S.W. $\frac{1}{4}$ S., fra Midtpunkt af Browns Island i N. W. $\frac{1}{2}$ N, fra Toppen af Rangitoto i S. D. t. D. $\frac{3}{4}$ D. Alt efter Compas.

(New Zealander. Naut. Mag. Aug. 1852.)

Danger Point Skær. (Gode Haabs Forbjerg).

(Uddrag af Beretning til det engelske Admiralitet om en østlig Trian-
gulering.)

Fra en af de trigonometriske Stationer paa Sydspidsen af Danger Points Forbjerg i en Hvide af 1055 Fod over Hav-
sladen, løber en lav Landtunge tildeels bevoxet af Krat ud i S.W.

under $63\frac{1}{4}^{\circ}$ med Meridianen og fortsættes under Vandet som en Kevle i samme Retning dybere og dybere i en betydelig Strækning. Under Storm sees Brændinger omtrent 2 Qvartmiil fra den yderste Landpynt, medens den længst borte tydelige Klippe i roligt Veir kun er 500 Yards fra Pynten.

Dette fremspringende Land og dets Fortsættelse under Vandet danner det vestlige Næs af en stor Bugt, hvis østlige Næs er Gunners Duoin med sin fremspringende Grund. Ved dens østlige Side ligger Dyers Island heelt inde, adskilt derfra ved et smalt Løb.

Paa den sydosflige Side er Strandbredden klippesuld; men man kan med Baade gaae langs dermed og igiennem ovennævnte smalle Løb op til den sandige Kyst lige til de to Bøndergaarde. Paa den nordvestre Side er Kysten ogsaa klippesuld, men ikke saa meget. Tæt inde findes en Drypsteens-Hule lige under Pynten, hvorfra Kysten lige til Mudge Point fornemmelig bestaaer af Sand.

Klipperne bestaae fornemmelig af Sandsteen, men paa Landet tillige af Kalksteen, som overalt imellem Hanglip og Agulhas.

Breden af Point Danger er funden at være $34^{\circ} 37' 34''$ den ovennævnte Brændings $34^{\circ} 40'$ og Længden Øst for Naval Yard, Simons Bay $52^{\circ} 12'$.

Hvis „Birdenhead“ *) har forladt Fulse Bay midt imellem Cap Point og Hanglip og saa har sat Coursen ligepaa Grunden, maatte det støde derpaa efter at have tilbagelagt 53 nautiske Mile fra Ankerpladsen, og passerede det Grunden uden at røre og blev ved at holde samme Cours maatte det støde paa Gunners Duoin. Det er rimeligt, at det er gaaet Hanglip altfor nær.

Vagerboie paa Whittle Rock; Fulse Bay. (Gode Haabs Forbjerg.)

Den 31te Marts d. N. er en Vagerboie bleven udslagt 40 Favne D. t. N. fra den grundeste (11 Fod) Deel af Whittle

*) *Cfr. d. Tidsskr. 8de Bd. Pag. 326.*

Roef i Falsø Bay. Boien er af Jern, malet rød med en 13 Fod høi Stang med Kurb, synlig i 2 Kvartmiles Afstand og fortoiet i 10 Favne Vand under følgende Mærker:

Øvre eller sorte Bager, i Buffals Bay, lidt aaben Sydfor
Hvide Bager, omtrent i B. $\frac{3}{4}$ S.

Det hvidtmalede Mærke, seet over Ned Hill lidt aaben N.
for den lavere Bager, omtrent i N. B. $\frac{3}{4}$ N.

Flere Skær med 4 til 6 Favne findes indenfor 40 Favne fra Whittle Roef.

(Naut. Mag. Juli 1854.)

Nyopdagede Øer

af vulkanisk Oprindelse, een under 53° S. Br. og $72^{\circ} 35'$ Ø. Lgd. og een under $53^{\circ} 3'$ S. Br. og $73^{\circ} 31'$ Ø. Lgd., af hvilke den første er kaldt M'Donald og den anden Young Island.

(Shipping Gazette, Mai 1854. Naut. Mag. Juli 1854.)

Historisk og statistisk Oversigt over den tyrkiske Marine.

(Uddrag af et lille Skrift af capitaine de frégate M. de Martineng,*) ved capitaine de vaisseau de Bonnefoux.)

(Nouvelles annales de la Marine, Octbr. 1853.)

Forfatteren indleder sin Oversigt med den Bemærkning, at Mindet om Begivenheder, der for ikke længe siden have fundet Sted, især naar de have været af Bigtighed i et Folks Liv, altid maae faae Indvirkning endog paa de meest upartist afgivne Bedømmelser, og har desaaarsag anseet det for nødvendigt at skille forud for sin Statistisk af den tyrkiske Marine, — som Mange kun kiende til fra de Ulykker, der i en nærmere eller fjernere Tid have rammet den, — en historisk Oversigt af samme, der indeholder mange hæderlige Gierninger og en Kraft til at oprette lidte Tab, der kun sjelden er overtruffen af andre Sø-Nationer.

For Mahomed den Andens Tronbestigelse tjente de tyrkiske Skibe, som endnu kun vare smaa, blot til at transportere Tropper paa nære Expeditioner, dog omtales et temmelig mærkeligt Held for den ottomanniske Søstyrke i hine fjerne Tider over Byzantinerne i Aaret 1330 og en uheldig Træfning imod Venetianerne under Gallipolis Mure.

Mahomed den Andens Flaade bidrog til den heldigste Begivenhed under hans Regiering. I Mai 1453 angreb denne Fyrste Constantinopel til Lands og Blands, og det lykkedes ham at erobre denne store Hovedstad. Grækenland og Krim bleve ogsaa erobrede, og da 400 tyrkiske Seilere havde ankreth i Bugten ved Otranto, blev Byen af samme Navn aldeles hærjet og plyndret.

*) Forfatteren har opholdt sig 2 Aar i Constantinopel som Chef for et Krigsskib.

Under Bajazet den Anden, Mahomed den Andens Efterfølger verkede saa temmelig Held og Uheld med hinanden; men allerede den Gang var Marinen stærk nok til at kunne kæmpe, undertiden endog med Held, imod Venetianerne, Italienerne og Spanierne. Den talte 3 til 400 Seilere og deriblandt Skibe af næsten 2000 Tønders Drægtighed.

Bajazets Søn, Selim, var imidlertid den Første, der alvorlig tænkte paa ordentlig at organisere sin Flaade, hvilket tidligere ikke havde været Tilfældet; han lod ombygge de gamle Skibsværfter i Constantinopel og drev Skibsbyggerierne med særdeles Iver. Døden overraskede ham 1520, men han havde forberedt Solimans glimrende Tid, og denne begyndte med Indtagelsen af Belgrad.

I Maret 1522 sendte Soliman 400 Skibe til Den Rhodus og et stort Ny gif af denne mærkværdige Beleiring. Den blev forsvaret af den tapre Willers de l'Isle Adam, Johannitterordenens Stormester. Han gjorde Vidundere af Tapperhed, men maatte tilsidst capitulere, og Besiddelsen af Rhodus, et med Hensyn til sin Beliggenhed saa vigtigt Punkt, blev Seierherrens Løn.

Paa den Tid stod en af det sextende Aarhundredes største Søhelte i Spidsen for de ottomanniske Flaader, den berømte Kair-ed-Din, Barbarossa kaldet, inkøste Gange Andreas Doria's lykkelige Medbeiler og hvem det i Forening med hans Broder Aroudji lykkedes at bemægtige sig Algier, hvis Besiddelse han havde den heldige Idee at sikre sig ved at stille sig under Sultanens Overherredømme. Det er Kair-ed-Din, bekendt for os under Navnet Chereddin, man skylder den Dæmning, som forbinder Nordpynten af Algier med en lille Ø udenfor, vestlig, hvorved fremkom en Havn, hvorfra de dristige Sørovere gif ud, der saa lang Tid vare en Skræk for Middelhavets Søfarende og Kyster.

Efter at have hærjet og plyndret slemt paa Kysterne af det adriatiske Hav og de Republiken Benedig underlagte Der i Archipelagus, laae Barbarossa d. 25de Septbr. 1538 ligeoverfor en forenet spansk og venetiansk Flaade, commanderet af Doria og bi-

bragte Samme ved Forbjerget Actium et Slag, som kun Matten forhindrede at blive et fuldstændigt Nederlag.

Paa samme Tid bemægtigede Sultanens Krigsflaader sig en Deel af det Røde Havs Kyster, og flere af hans Skibschefer, f. Ex. Piri Reis og Sidi-Alli, forfattede et for de Tider meget nøiagtigt Kaart over Middelhavet.

Efter den Slappe, Barbarossa tilføiede Carl den Femte ved Algier, iværksatte han ved Marseille sin Forbindelse med Frants den Førstes Flaade. Han erobrede Nizza og gik saa tilbage til Constantinopel, hvor han døde 1546. Paa sin Dødsfeng anbefalede han til Sultanen tre af sine allerede den Gang berømte Skibschefer, Sinan, Dragut og Occhiali.

Solimans Magt var paa det Høieste; Østerrig og Venedig betalte ham Tribut; Rhodus havde overgivet sig; men Malta hævdede sig, og dens Midde begyndte paa deres Galaier atter Togterne mod Ottomanerne. For at støtte dem begyndte Doria atter Fiendtlighederne, d. 2den Marts 1560, med at indtage Djerbe i Nærheden af Tripoli og viste sig i Epidsen for en Flaade af 100 Seilere; men d. 14de Mai næstefter blev han angrebet af Piale-Pacha og Dragut; hans Skibe bleve ødelagte eller adspalttede og flere Skibschefer bleve førte som Fanger til Constantinopel.

Sultanen besluttede nu Beleiringen af Malta: hans gamle Fiender, Rhodiserridderne, som befandt sig der og som brændte af Begiærlighed efter at oprette deres tidligere Nederlag, modstod ham med en ubetvingelig Kraft, og Parisot de la Ballesta, deres Stormester tvang Tyrkerne til atter at indskibe sig og flygte bort i den største Uorden med samt de 400 Skibe, som havde bragt dem derhen. Dette var Solimans første Uheld, og hans Død indtraf kort efter.

Under hans Efterfølger, Selim d. Anden, hevnedes den ottomanniske Marine sig ved Erobringen af Den Cypren fra Venedianerne; men i Bugten ved Lepanto led den paa den anden Side et Nederlag, som Historien har opbevaret som en af de mærkeligste Begivenheder, og hvorfra det tyrkiske Nige, fatalistisk som det er,

kun vanskeligt atter kunde reise sig. Langtfra at tabe Modet fordoblede Selim imidlertid sine Rustninger, tilbagerog Tunis, som de Christne havde bemægtiget sig og var Vidne til, at Decbali slog deres Flaade; men dette Held uagtet, og trods Erobringen af Chios og Candien, var det Saar, Tabet af Søslaget ved Lepanto havde vibragt dem, for dybt til lettelig at kunne helbredes; fra dette Øieblik af gik det tilbage med Tyrkernes Søstyrke, og med Undtagelse af en vunden Bataille ved Indløbet til Dardanellernes og et hæderligt Søslag, der blev efterfulgt af Gienerobringen af Chios, som Venetianerne havde bemægtiget sig, har man kun ubetydelige Begivenheder eller Uheld at berette, lige indtil Tractaten til Carlovitz 1699 under Mustapha, hvorved Østerrig og Polen bleve befriede fra den Tribut, som de saa længe havde maattet erlægge til Porten.

En endnu frygteligere Fiende viste sig første Gang i Maret 1710 Nord for Keiserdømmet. Da viste sig en russisk Escadre, og da udbrød mellem de to Folkeslag den store Fæstlandskrig, som varede fra 1711 til 1754. I dette lange Tidsrum svækkedes den ottomanniske Marine alt mere og mere, og da Mustapha den Trede i 1770 indsaae, at Dystanden i Grækenland gjorde en Søstyrke nødvendig, formaaede han vel at udruste 24 Skibe, hvoraf nogle førte indtil 100 Canoner, men de vare saa slet organiserede, at denne Flaade, tiltrods for Hassan-Neis heltemæssige Tapperhed, blev aldeles ødelagt af Russerne og Englænderne i Bugten ved Tchesme.

Da Krigen atter luede op i 1787, viste sig den samme Hassan-Neis paa Kamppladsen med 18 Linieskibe og 14 Fregatter, men denne energiske Capudan Pacha maatte atter bukke under for den dygtige og dristige Chef for den russiske Escadre, Prindsen af Nassau.

Selv Mar senere landsatte en ottomannisk Flaade en Armee ved Abukir, og under Napoleons Krige forsøgede Tyrkiet sin Marine betydeligt. De senere Ødelæggelser af Flaaden under den græske Revolution hindrede dog ikke Tyrkiet i at fortsætte sine Ud-

rustninger, og det besad ogsaa en ganske anseelig Seemagt, da Slaget ved Navarino fandt Sted, hvis uheldige Udfald optegnedes som en Gientagelse af Nederlagene ved Lepanto og Tschesme. Men Tyrkiet reiste sig atter, og i 1843 havde det allerede atter en ny skion Escadre i Bosporus.

Mr. de Martineng oplaster det Spørgsmaal, hvorledes man kan forklare sig en Rigdom, der saa hurtig bøder paa sine Tab, og en Reproduktionskraft, som Intet nogensinde formaaer at standse, ei engang **Tyrkernes** almindelige Overtro, at Herredømmet over Havet tilhører de Christne; og besvarer det saaledes: at, tiltrods for Organisationsfeil, tiltrods for den Liden staa til (le hasard) og den Uvidenhed, som ledede mangfoldige Begivenheder, fandtes der dog, ja findes der endnu, hos denne intelligente og hæderlige ottomanniske Nation, som man nu troer sit Fald saa nær, en stærk Livskraft, og ved Siden af umaadelige materielle Hjælpemidler, en virkelig Kraft hos Regjeringen.

Efter denne korte historiske Oversigt ville vi gaae over til Bogens statistiske Deel.

Capitan Pacha er den Første med Hensyn til Alt hvad der angaaer Marinen; han commanderer Flaaderne og beklæder en Ministerpost; umiddelbart under ham staaer:

Captana Pacha, et Slags Sø-Præfect;

Patrona Pacha, en høiere Embedsmand, sædvanlig en Commandeur (capitaine de vaisseau) som har Overbestyrelsen af Takfellofts-, Seillofts-, Galfakterings- og Trubus-Arbejderne.

Leyman = Reis, som forestaaer Skibsbygningerne, Skibsreparationerne, visse Equiperings- og Skibsbesætnings-Detailler;

Kiala-Pacha, hvis Funktion bestaaer i at assistere Leyman Reis;

Nazir, Directeur, hvem Anskaffelses- og Regnskabsvæsenet er underlagt.

Fremdeles eksisterer der et Admiralitetsraad bestaaende af Pachar og høiere Officierer, der approberer Priserne og Brugbar-

heden af de anskaffede Gienstande, approberer eller casserer Retternes Decisioner og kan installeres som øverste Krigsråd, samt afgjør alle paakommende Spørgsmaal af hvad Natur de end maatte være. (toutes les questions de marine non prévues).

Denne Organisation er meget simpel, Magten gaaer kun igiennem ganske faa Personer (est peu delayé), og da vidtløftigt Skriveri endnu er en ubekendt Ting i Tyrkiet, følger en rask Udførelse næsten altid Beslutningerne.

Orlogshavnen ved Constantinopel er et Bassin over en Qvartmiil langt og $\frac{1}{3}$ Qvartmiil bredt; Dybden varierer fra 10 til 20 Favne indtil udfor Heberbanen, hvor den betydelig aftager. Længs Quaierne af dette Bassin paa Vera Siden ligge om Vinteren fortoiede de equiperede ikke i Brug værende Skibe, saavelsom de desarmerede og under Reparation værende Skibe. Marine-Etablissementerne indeholde Alt hvad der hører til et velindrettet Skibsværft: Seilsoftet, Smedierne, Støberierne, Baadeværftet og Værksted for Forfærdigelsen af Spil, Hovedmagazinet, Proviantgaarden, Tøihuset, Masteværftet og Skibsværftet, Reparations-Dokker, Caserner m. M., Alt er lige ved Haanden og beliggende nær ved hinanden, paa høire Side af den Deel af Havnen, som benævnes Guldbornet. Hvad Heberbanen og Seilmagerværkstedet angaaer vil det ikke vare længe, inden det ogsaa vil blive flyttet over paa samme Side, hvor der er meer end Plads nok.

Det er imidlertid langtfra, at hvad disse Værksteder levere, er feilfrit; man seer let, at det kun er kort siden, at Tyrkiet har begyndt at ville frigjøre sig for den Afgift, det i lang, lang Tid har betalt til fremmede Fabrikanter, og hos sig selv forarbejde, hvad det behøver til Flaadens Materiel. Men det skrider frem, har den faste Villie at ville frem og vil ogsaa utvivlsomt naae at forbedre sine Fabrikata.

Ingen Søstat er, hvad Skibbygningstømmer angaaer, i Besiddelse af saa fortrinlige Hjælpekilder; denne Rigdom, der i Overflod er udbredt over alle Punkter af dets Kyststrækninger, havde tidligere foranlediget Anlæggelsen af mangfoldige Skibsværfter: i

Ratun, Bitzet, Surmeni, Helekus, Sampsun, Sinope og Erkeli ved det sorte Hav, Gamlek og Ismit ved Marmorahavet og i Budrun i Bugten ved Cos; Skibe af alle Størrelser udgik fra disse Havne; men paa Grund af de Misbrug, der gik isvang, ere disse adspalttede Bærster blevne nedlagte, og paa disse Steder findes nu kun Dplag af Træmaterial, der transporteres til Constantinopel, hvor alt Skibsmaterialet nu er samlet og alle Skibbygninger skee. Mastetræer findes i stor Overflodighed i Balachiet og i de andre Donaufyrstendømmer.

Den hele tyrkiske Flaade bestaaer (1853) af:

- 2 Tredækkere
- 10 Todækkere
- 18 *) Fregatter af forskiellig Størrelse
- 8 Corvetter paa 24 Canoner
- 10 Brigger paa 18—20 Canoner
- 5 Skonnert-Brigge
- 15 Cuttere og Mistiker
- 6 Transportskibe
- 4 Dampfregatter
- 16 mindre Dampskibe.

Arseナルarbejdsfolkene**) deles i 2 Glasfer: de militaire Arbeidere, 1500 i Tallet, med Forpligtelse til at tjene i 10 Aar og at give Nøde efter Indkaldelse i Krigstid, og de civile Arbeidere, der, med Undtagelse af nogle Rajaher eller Græker og Armeniere, næsten Alle ere Tyrker. Disse Compagnier høre til et Marinesregiment, bære næsten samme Uniform, og udenfor Tjenesten staae de under den Pacha, som commanderer Regimentet.

Marineregimentet er organiseret som de franske, bestaaer af 4 Batailloner, ialt 3000 Mand. Dette Regiment besørger Havne-

*) Af disse Skibe ødelagde Ruskerne i Sinope Haven d. 30te Novbr. 1853: 7 Fregatter, 3 Corvetter og 2 Dampskibe.

**) Hvad det Personelle angaaer udtaler Forsfatteren sig kun med den yderste Tilbageholdenhed.

tjenesten og afgiver Detachementer til de equiperede Krigsskibe; Soldaterne ere i Regelen store og stærke Folk. Deres Caserne, som alle Indretninger af det Slags i Tyrkiet, er i ypperlig Stand.

For disse Soldater som for Matroserne er Tjenestetiden 10 Aar; Alle have de en udmærket militair Mand. Deres maanedlige Lønning er 20 tyrkiske Piastre (10—11 Mk. dansk); Kosten er meget god, med Undtagelse af Brødet. Endnu er ingen Bestemmelse tagen om deres Pensionering ved Afsangen. De have forskellige Slags Uniformer, men Feltuniformen, der er den ædlest og smukkeste, vil vel snart blive den eneste.

Nicham-Ordenen er for Underofficierer og Officierer, og bæres om Halsen i et rødt Bånd; for Marinen er Nicham'n et Anker ombundet med Laurbær; Underofficiererne have den af Sølv eller Guld; Officiererne af Guld besat med enkelte Brillanter; de høiere Officierer og Pachaerne af bare Brillanter af forskjellig Størrelse efter Chargen.

Bagnoet indeholder 6000 Forbrydere; disse føres kun ud af deres Fængsel, naar deres Hjælp er nødvendig ved Udførelsen af møjsommelige og slemme Arbejder.

Den ottomanniske Handelsmarine, som er reduceret til temmelig smaae Skibe, bestemte for korte Overfarter, afgiver kun ringe Hjælpekilder som Planteskole for Matroser til Krigsmarinen. Og det er ei heller som Sømænd at disse to Mariners Mandskab i Almindelighed udmærke sig. Flaadens Mandskab faaes ved en særegen Udskrivning paa Kysterne; Folkene udskrives der i en Alder af 18 Aar; de tjene i 10 Aar og udgiøre derefter en Reserve, som i Krigstid er bestemt til at forstærke Skibsbesætningerne. For Sieblikket kan denne Reserve anslaaes til 25 à 30000 Mand; det tjenstgjørende Antal er 15000 Mand, hvoraf aarlig hver Tiende gaaer fra og andre komme istedet. Om de end kun ere ringe Sømænd, ere disse Reserverfolk netop tilstrækkelige til den Tjeneste, man forlanger af dem paa Skibe, der saa sjældent gaae tilsøes, men formedelsk deres væsentlig militaire Organisa-

tion, udfylde de i andre Henseender deres Tjeneste ypperligt, f. Ex. som Canonerer og Skytter. Forfatteren nærer den Overbeviisning, at dersom deres Sætogter bleve af længere Varighed, vilde det ikke vare længe, inden de, ved den dem eiendommelige Villie-kraft, vilde blive ligesaa gode Sømand, som deres Naboer de russiske Matroser.

Skibsbefættningernes Lønning og Kost er den samme som Marineregimentets; paa Grund af Sætogternes korte Varighed er Skibskosten næsten eens med deres, der ligge ved Land, med Undtagelse af at der udgives Biskøiter istedetfor almindeligt Brød. Matrosernes Beklædning ligner i Snittet Regiment-Soldaternes, men er dog billigere.

Constantinopel hac et Marine-Institut iland, halvveis oppe paa Kysten ovenfor Admiralitetet; de 200 Elever ere inddeelte i flere Klasser; det bliver ikke strengt overholdt, hverken hvor gamle de maae være for at tilstedes Udgang, ei heller hvor længe de maae blive der. Efter at have bestaaet Udgangsexamina, forlade de unge Mennesker Institutet, nogle som Muhendi (Aspiranter), Andre som Hodja (Betjent eller Skriver); Nogle som Ingenieur-Elever og som Officierer i Marineregimentet.

I den Hensigt forud at bedømme eller prøve denne Skoles Elevers Anlæg eller Kald, blive et vist Antal af dem aarligt indskibede om Sommeren paa Flaadens Skibe, og vende saa ved Vinterens Komme tilbage til Skolen for at fortsætte deres Læse-ning.

I dette Institut læres Tyrkisk, Persisk, Fransk, Arithmetik, Geometri, Algebra, Trigonometri og Sømandskab.

Pachaen, der er Generalmajor over Marinetropperne, bestyrer Skolen, hvis Locale er rummeligt og fortræffeligt ordnet. Den yderste Orden og Reenlighed hersker overalt. Bestyrelsen er militairisk og Eleverne nyde en maanedlig Gage af 20—40 tyrkiske Piastre. (10—20 Mk. dansk.)

Chargerne og den maanedlige Gage for den tyrkiske Marine-armees Stab kan angives saaledes:

1	Capitan Pacha (Admiral).			
1	Ferik Pacha (Vice-Admiral) . . .	c. 420	Rdfr. danst	
6	Divas-Pachaer (Contra-Admiraler) .	c. 170	—	—
15	Capacs-Suvaris (Commandeurer) .	c. 60-70	—	—
20	Gaimacans (Commandeurcapitainer) .	c. 40	—	—
24	Bimbachis (Capitainer)	c. 35	—	—
34	Colassses (Capitainlieutenanter) . .	c. 30	—	—
18	Mulazin capitans (Premierlieutenanter)	c. 20	—	—
200	Mulazins (Secondlieutenanter) . .	e. 12	—	—
400	Muhendis (Aspiranter)	c. 2	—	—
100	Hodjas (Skrivere, Regnskabsførere) .	"		
52	Imans (Skibspræster)	"		
40	Constructions-Ingenieurer	"		
80	Læger og Chirurger	"		

Ingenieuren en chef som bestyrer Skibbyggeriet, Suleyman-Effendi, er en særdeles dygtig Officier. De i den seneste Tid byggede tyrkiske Krigsskibe ere i Regelen ogsaa smukke Skibe med rene Linier og af en vis Elegance, fornemmelig de mindre Skibe. Suleyman-Effendi sender stadig flere Elever til England og Frankrig for at uddanne sig i deres Fag.

Et Læge-Institut findes i Galata-Serai, som hvert Aar afgiver de bedste af sine Elever til Marinen, men i Regelen finder man dog endnu kun fremmede Marineelæger, som Italiener, Grækere og Armeniere.

Marinen har et Hospital som er beliggende udenfor Drlogs-værftet.

Installationerne ombord ere hensigtsmæssige; Kanonportene ere særdeles heldigt anbragte for Artilleriets Betjening, især paa de nyere Krigsskibe; Batterihøiden er god, men Krud-, Projectil-langningen m. v. lader endnu endeel tilbage at ønske.

Køierne, Provisionerne, Inventariestandene, Skafningen ere næsten henstuede og ordnede som ombord i de franske Skibe.

Kanonerne ere af eens Caliber paa alle Batterier, nemlig 11 Ocas eller 11×1 Kil. 150. Men Kanonerne ere af forskiellig Længde; Batteriernes Installation ligner meget den paa de franske Krigsskibe.

Med Undtagelse saaledes af underordnede Enkeltheder, frembyder det Indre af et tyrkisk Krigsskib, f. Ex. Meri-Schevket, samme Skue, som hvilketsomhelst af de 3 store Sømagters Linieskibe; men man maa dog bemærke, at Rejsningen er temmelig flodset paalagt (*lourdement établi*), at Masterne ikke altid staae rigtig godt (*la mâture qui n'est pas toujours bien tenue*) og at det løbende Redskabs Fart er slet.

Herved kommer dog i Betragtning, at den ottomanniske Marine hverken har fjerntliggende Colonier ei heller en vidt udstrakt Handel at forsvare, at den sjelden befinder sig i Farvande, hvor de Nationers Skibe seile, som sædvanlig besøge alle Have, og at det maa være den umuligt med Held at kunne kæmpe mod disse Nationers Flaader.

Antallet af de gamle Skibe i den ottomanniske Krigsmarine, som man endnu træffer paa, blive stedse færre; de fylde kun Tallet og kunne bære Vidne om de Fremskridt, som Skibs-Constructionen og den maritime Organisation have gjort i de sidste 25 Aar.

Den tyrkiske Skibsbesætning er indeelt i Compagnier paa 100 Mand; derhos bliver et Detachement Marine-Soldateske indstibet for at bestride den saakaldte Garnisons tjeneste. Canonererne og Topgasterne udtages blandt de dygtigste Folk. Canonmandskabet indbefatter ogsaa Skytter, Entregaster og Brandfolk; i alle disse Retninger overgaae Tyrkerne de egentlige Matroser; de gaae i Megelen rolige og stot til deres Dont og med al Uerbødighed for deres Foresatte; men dersom der indtræffer en af de Omstændigheder, der gjør ret levende Indtryk paa dem, ret berøre dem i deres inderste Væsen, viger hiin No for en Ophidselse, der hurtigt naaer op til en almindelig Overspændthed, og som det endnu bestandigt er vanskeligt at styre, tiltrods for de umaadelige Fremskridt Disciplinen har gjort i dette Land.

Som Exempel paa et tyrkisk Krigsfibets Bemanding, meddeles et Bemandingsreglement for en Todækker og for en Fregat:

Liniefibets:

- 1 Capac Subari
- 1 Bimbachi
- 4 Mulazins-capitans, med Qvarkeer
- 8 Jusbachis, eller capitaines de compagnie
- 8 Mulazins
- 8 Mulazins-sanés, eller Secondlieutenanter
- 6 Muhendis
- 6 Hodjas
- 3 Læger eller Chirurger
- 1 Iman og
- 900 Mand

Fregattens:

- 1 Caimacan
- 3 Mulazins-capitans, med Qvarkeer
- 4 Jusbachis
- 4 Mulazins
- 4 Mulazins-sanés
- 4 Muhendis
- 4 Hodjas
- 2 Læger eller Chirurger
- 1 Iman og
- 4 à 500 Mand

Den Næstcommanderende kaldes Ekemgi-capitan, som baretager Disciplinen, Ordenen ombord og Forbrugen.

Mulazins-capitans ere de Eneste, der have Qvarkeer og de eneste Batteri-Commandeurer. Jusbachis commandere Compagnierne og exercere dem. De have ogsaa Qvartererne paa de mindre Skibe.

I Fredstid besørger den tyrkiske Flaade Søstationerne ved Tripoli, Smyrna, Rumeliens, Albaniens og Syriens Kyster og

nogle Punkter i Archipelagus. En Deel af Haret ligger en Escadre eller en Flaadedivision tilankers i Bosporus, samt en Søstyrke gøres mobil under Capitain Pacha's Commando.

I Juni 1853 bestod Escadren i Bosporus*) af

- 2 Tredækkere, (Mahmudié og Medhudié paa 120 Canoner)
- 3 Todækkere (Peifi Messeret paa 100, Manhudi paa 90 og Nurestié paa 80 Canoner)
- 10 Fregatter

*) Efter Naut. Mag. Juni 1854 bestod til den Tid den tyrkiske Flaade i det sorte Hav af

Seilskibene:

Mahmudié	paa 124 Canoner,
Peifi Zaser	— 94 —
Mendulie	— 84 —
A Cade Zerad . . .	— 74 —
Zeustah Zehad . . .	— 74 —
Garan Bahri	— 54 —
Djai Zerakh	— 20 —
Cheref Munia	— 20 —
Peifi Mesfarez . . .	— 84 —
Tachristé	— 84 —
Nurestié †	— 74 —
Myum	— 74 —
Behiré	— 54 —
Zerakh Ruma	— 20 —
Chaika	— 20 —

Dampskibene:

Muklibirri Surur . .	paa 26 Canoner,
Chaihi Chadi	— 22 —
Chakker	— 8 —
Paiki-fig	— 6 —
Zeigi Bahri	— 22 —
Megidié	— 22 —
Mesfin Bahri	— 8 —

- 4 Corbatter
- 8 Brigger
- 4 store Dampskibe og
- 4 mindre Dampskibe.

Forfatteren ytrer den Formening, at Tyrkiet, naar Omstændighederne fordrede det, i saa Maaneder, uden at regne Hjælpen fra Egypten, kunde lade en Flaade stille i Søen af

- 10 Linieskibe
- 15 Fregatter
- 8 Corbatter
- 10 Brigger og
- 8 store Dampskibe

ialt 51 Skibe med 1200 Officierer og 19000 Matroser, idet han tilføier, at under saa dygtige Admiraler som Achmet Pacha og Osman Pacha, en saadan Styrke under enhver Omstændighed hæderlig vilde opfylde sin Pligt.

En tyrkisk Stander paa Stormasten ovenover Bimpelen er Capitain Pachas Flag.

Gives der nogen Søstat, for hvilken en Dampmarine er af Bigtighed, er det det tyrkiske Keiserdømme, som ved de kun faa og slette Veie i Landet, ved sine vidtstrakte Kyster og ved sin Hovedstads Bellsghenhed mellem 2 indre Have, kun ved dette hurtige Communicationsmiddel, — for hvilke alle de Vanskeligheder forsvinde, som foranlediges af voldsomme Strømninger og de Stræders ringe Brede, der føre til Constantinopel — vil kunne møde alle Eventualiteter.

Allerede i flere Aar har Tyrkiet følt Nødvendigheden af en sliq Marine, og Regjeringen forsømmer Intet for at skabe en saadan.

Paa flere Punkter har været anstillet Undersøgelser, om der ikke paa Nigets Enemærker skulde findes Kulminer. Minerne ved Sinope give et temmeligt Udbytte, men Kullene ere af ringe Qvalitet.

Fra først af overtog private Compagnier at besørge Communicationen mellem Hovedstaden og forskellige andre Punkter. Nu kan Orlogsmarinen i denne Retning sørge for sig selv, hvorved sikkerlig Sultanens Magt vil betrygges i visse fjerne Provindser.

Man foretager storartede Arbejder i Constantinopel for at kunne bestride Reparationen af Maskinerierne, dog ere Værkstederne endnu ikke ordenlig indrettede; men Personalet bliver derimod stedse dygtigere og dygtigere efter Tilbagekomsten af flere Ingeniører, der have været sendte til England og Frankrig for der at studere Constructionen, Opsætningen og Styrelsen af de forskellige Maskinerier og Propellere.

Foruden Dampskibslinierne under tyrkisk Flag, er der: Russernes paa Odessa; Englændernes til Trapezunt, hvorfra de udbringe deres Produkter i Pachalikerne i det Indre ligetil Persien; Østerrigernes fra Trieste til Galatz, hvorfra de gaae op ad Donau til Wien og samme Nations Linie paa Trapezunt, med et Ophold ved Sinope, Heraclea og Sampsun, anløbende Smyrna, Rhodus, Cypern og Bejrut; endelig den franske Linie fra Marseille til Constantinopel anløbende paa Veien alle de fornemste Havne i Italien, Grækenland, Egypten og det asiatiske Tyrkiet.

Man maa, som Hr. de Martineng, længe have opholdt sig i Tyrkiet, og, som han, to Gange efter et temmelig langt Mellemrum, have besøgt dette Land for at kunne gjøre sig en Forestilling om den Forandring, der er foregaaet siden Etableringen af disse Dampskibslinier, og for at kunne dømme om, hvormegit Udviklingen af denne Seilads vil lette dets Fremgang paa den Wei, hvorpaa det allerede har gjort saa store Fremskridt.

Kort historisk Fremstilling af den russiske Marine og dens nærværende For- fatning.

(Nautical Mag. Juni 1854.)

Knap 130 Aar ligge imellem Peter den Stores Erobring af Azov og Slaget ved Navarin, og dog har dette korte Tidsrum været tilstrækkeligt for 2 af Ruslands Herskere til at hæve dets Marine til den nærværende anseelige Høide. Det er vanskeligt at fatte, hvorledes disse to energiske Fyrster have formaaet saa hurtigt at overvinde et til Fastlandet bundet Folkesfærds Modbydelighed for et Element, for hvilket det siden umindelige Tider har været aldeles fremmed. Idet den endnu barbariske Russer vovede sig ud paa Havet, traadte han alle sine indgroede Fordomme under Fødder og gav Slip paa enhver Gienstand for sin Tilboielighed for at begive sig ud paa en Bane, hvis Nyhed og Farer maae have indjaget ham Rædsel. Disse Fordomme ere imidlertid blevene besejrede, og Rusland besidder den Dag i Dag en haardfor Stamme af Søfolk, vel bevandrede i alle Grene af Tjenesten og som hæderligt have hærdet deres Flags Vre.

Den russiske Marines Historie kan ikke føres længere tilbage end til Alexi Michailovitsch's Regiering. Indledningen til Peter den Stores Regulativ for Flaaden af 1720 indeholder en kortfattet Fremstilling af Marinens Tilstand ved hans Tronbestigelse, og hvad han har gjort for at skabe den. Han synes ikke at tillægge Søforetagenderne i det Sorte Hav under Muriks nærmeste Efterfølgere nogen synderlig Betydning. I de 15000 Fartøier, Igor drog med for Constantinopel, seer han kun en umaadelig Samling af Baade, men beklager dog, at denne svage Begyndelse, paa Grund af Adspaltelsen af Vladimir den Stores Rige, ikke har medført vigtigere Resultater.

Før Ivan IV Bassiliewitsch, „den Frygtelige“, hører man nu Intet til den russiske Marine. I 1581 indbød denne Første flere hollandske Skibbyggere til Archangel, den eneste Søhavn Rusland til den Tid eiede: Russerne eiede til den Tid kun det caspiske Hav og det hvide Hav, der de 9 Maaneder af Aaret var belagt med Is.

Alexis var den Første, der indsaae Vigtigheden af en Marine: han anlagde et Skibsværst paa Olasloden lidt fra Moskou og tog en Hollænder D. Butler i sin Tjeneste, som byggede et Krigsskib samt en lille Flotille for ham. Denne lille Flotille gik ned ad Volga til det caspiske Hav, men blev strax ødelagt ved Stianka Masenes Oprør, der til samme Tid udbrød. Under Alexis' Søn, Peter Michailoff byggede Hollænderen Brandt to smaa Fregatter og 3 Jagter, og i 1649 viste den unge Czar sig med denne Escadre ved Archangel og gik til søs. Han anlagde et Skibsværst paa Boronoga under Krigen med Tyrkerne og i 1696 løb 2 Delogsstibe, 2 Gallioter, 23 Galleier og 4 Brandere af Stabelen paa denne Flod. Denne Escadre bidrog særdeles til Erobringen af Azov, og han anlagde nu Havnen ved Taganrog for Søarten paa det azovske Hav. Seiren ved Ålandsøerne 1714 over Svenskerne gjorde først Rusland bekiendt som Sømagt.

Flere unge russiske Adelsmænd bleve nu sendte til Holland for at lære Skibbygningskunst og Navigation, og det er historisk, at Peter Michailoff selv har arbeidet som Tømmermand i Saardam. I 1698 kom et Linieskib paa 60 Canoner til Archangel, ved hvis Bygning Monarken selv havde assisteret. Dette Ruslands første Linieskib blev efterfulgt af flere, og i 1718 talte den russiske Marine 23 tjensdygtige Linieskibe og 3 Fregatter, foruden en stor Mængde mindre Fartøier, bemanded med henimod 8000 Mand incl. Officierer, for det Meste Fremmede. Ved en Søfest 1723 fremviste Peter Czar en lille Slup, han i sin Ungdom havde truffet paa i Tzmailof mellem sin Bedstefaders Curiositeter, hvilken hans Fader havde ladet bygge, og som havde gjort saa mægtigt

Indtryk paa ham. Peter Czar styrede ved denne Leilighed selv den lille Slup, og Fyrst Mentschikof og Admiralerne Sievers, Gordon, Siniovena og Sanders roede, — Over-Trimesteren betjente den Canon, den førte. Hele den russiske Flaade laae i Slagorden, og som det lille Fartoi passerede ned ad Linien, strøg hvert Skib og saluterede, og Folkene paa Næerne gave et tredobbelt russisk Hurra. Denne Slup, der bærer Navn af „Marinens Stamfader“, opbevares nu i det lille Castel ligeoverfor St. Peter- og Pauls Cathedralkirke i St. Petersborg.

Man regner, at Czar Peter i sin Regieringstid har bygget 112 Linieskibe og Fregatter og kiobt 20, og taget fra Fienden 1 Linieskib, 6 Fregatter, 6 Galleier, 4 Jagter og 65 mindre Fartøier. Han anlagde de prægtige Havne ved St. Petersborg og Kronstadt. Under hans 2 Efterfølgere, Anna Ivanovna og Elizabeth Petrovna, forøgedes Marinen; men Catharine den Store havde 100 Drlogsmænd i Østersøen, hvoriblandt 50 Linieskibe og 22 Fregatter, og i det sorte Hav 30 Linieskibe og Fregatter og over 60 mindre Drlogsfartøier, derhos i det caspiske Hav 3 Fregatter, 2 Bombardeer-Gallioter, 3 Brigger og flere Transportsfartøier. Hendes Flotille bestod af 1000 Fartøier, hvoriblandt 200 svære Kanonbaade. Grev Orloffs*) Seier over Tyrkerne ved Tschesme 1770 forbausede hele Europa. Fri Seilads paa det Sorte Hav var Frugten af denne Seier. Senere faldt Dtschakof og Kinburn i Russernes Hænder og Erobringen af Crim gjorde dem til Herrer i den nordre Deel af det Sorte Hav. Taganrog og Caffa mistede deres Betydning ved Anlæget af Cherson, Odesa og Sevastopol, og Sevastopol blev den fornemste russiske Søstation her.

Keiser Alexander bragte større Orden og Regelmæssighed i den russiske Marine og bragte Skibenes Antal i Forhold til sine

*) Orloff førte den russiske Flaade fra det hvide Hav og Østersøen til Middelhavet.

Naboers Styrke. Han anvendte sin største Opmærksomhed paa Flaaden i det sorte Hav; Nicolaus har givet Admiralitetets Foretagender et nyt Opsving.

Den russiske Flaade bestod i 1852 af 32 Linieskibe, 25 Fregatter, 20 Corvetter og Brigger, 6 Kuttere, 7 Brigantiner, 54 Skonnerter, 20 Galleier, 25 svømmende Batterier og 121 Canonbaade. I Alt 310 Orlogsfartøier med 6000 Canoner og 33000 Mands Besætning incl. 3000 Marine-Artillerister og 9000 Marinere. *)

De fornemste Skibe i Østersøflaaden vare:

Linieskibene:

Alexander	førende	110	Can.
Peter den Store . .	—	110	—
Pater Champenoise .	—	84	—
Keiserinde Alexandrina	—	74	—
Nzof	—	74	—
St. André	—	74	—
Hezechiel	—	74	—
St. Alexander Nevsky	—	74	—
Storfyrst Michael . .	—	74	—
Cesarovitsch Constantin	—	74	—
Vladimir	—	74	—
Hangoud	—	74	—
Sysoi den Store . .	—	74	—
Kronstadt	—	74	—
Emmanuel	—	60	—
10 under Bygning.			

Fregatterne:

Constantin	førende	44	Can.
Castor	—	44	—

*) Efr. iøvrigt d. Tdskr. 5te Bind Pag. 61 oqq.

Storfyrst Alexander	førende	44	Can.
Dlga	—	44	—
Prindsesse Lovise	—	44	—
Kraissler	—	44	—
Bestovoi	—	44	—
Russia	—	44	—
Maria	—	44	—
Provoonoi	—	44	—
Diana	—	44	—
Mercurius	—	44	—
Helena	—	36	—
Flere under Bygning.			

Corvetterne:

Greimiaschtschii	førende	24	Can.
Gemanistii	—	24	—

Briggeerne:

Dhta	førende	18	Can.
Zeberas	—	18	—
Achilles	—	18	—
Ulysses	—	18	—
Telemachus	—	18	—

De fornemste Skibe i Sortehavsslaaden vare:

Linieskibene:

Paris	førende	110	Can.
Frants den Første	—	84	—
Keiserinde Maria	—	84	—
Kongen af Preussen	—	84	—
Panteleimon	—	84	—
Omega	—	84	—
Holland	—	74	—

Superb	førende	74	Can.
Parmenion	—	74	—
Pimeon	—	74	—
Johan Platooust	—	74	—
Sorte Orn	—	74	—
Ischesme	—	74	—
Griban	—	60	—
Archipelago	—	60	—
Tenedos	—	60	—

Sregatterne:

Standard	førende	56	Can.
Estafette	—	44	—
Alert	—	44	—
Flora	—	44	—
Gustafia	—	44	—

Corvetterne og Briggerne:

Diana	førende	28	Can.
Orpheus	—	20	—
Jason	—	23	—
Ganymedes	—	18	—
Mercurius	—	20	—
Mongrelia	—	15	—
Papal	—	20	—

Fremdeles en Flotille i det caspiske og en i det ochotske Hav.

Nu (1854) bestaaer den russiske Flaade i Østersøen af følgende Skibe:

Seil-Linieskibe:

Russia	} Tredækkere {	120	Can.
Keiser Peter I.		120	—
St. Georg, Grobreren		112	—
.		112	—

Emgaiten	førende	84	Can.
Krasnoi	—	84	—
Gunule	—	84	—
Pultava	—	84	—
Prochor	—	84	—
Bladimir	—	84	—
Bolga	—	84	—
Keiserinde Alexandra .	—	74	—
Narva	—	74	—
Beresina	—	74	—
Brienne	—	74	—
Borodino	—	74	—
Smolensko	—	74	—
Arfis	—	74	—
Finland	—	74	—
Ragbach	—	74	—
Ezekiel	—	74	—
Andreas	—	74	—
Culm	—	74	—
Ingermanland	—	74	—
Pamyat Azofa	—	74	—
Sisoi den Store	—	74	—
Billagosch	—	74	—
Natron-menya	—	74	—
Pater Champenoise	—	74	—
Michael	—	74	—
			2468 Can.

paa 30 Skibe, hvoraf vel 20 ere fuldtjensdygtige.

Seilfregatter:

Constantine	førende	44	Can.
Cesarevich	—	44	—
Cesarevina	—	44	—

Amphitrite	førende	44	Can.
Castor	—	44	—
Diana	—	44	—
Alexander Nevsky . . .	—	58	—
Murora	—	44	—
Pallas	—	52	—
			418 Can.

3 fladbundede do. (Cadetflibe).

Seil-Corvetter og Brigger:

Njar	førende	20	Can.
Palinurus	—	20	—
Paris	—	20	—
Philoctetes	—	20	—
Prindsen af Warschau .	—	20	—
Navarino	—	20	—
Dwina	—	20	—
Dlibutza	—	20	—
			160 Can.

2—3 do.

15 Skonnerter, Transportflibe og Luggere,

50 Lodsbaade, Tendere, Jagter &c.

50 Canonbaade, i daarlig Forsatning, men 80 Stkr. ere beordret byggede i Efteraaret 1853.

Skovlhjuldampere:

Ramschatka	førende	16	Can.,	540	H. R.,	bygget i	Amerika.
Olaf	—	16	—	450	—	—	i Helsingfors.
Emiloi	—	12	—	400	—		
Grosaschi	—	6	—	400	—		
Gremiaschi	—	6	—	400	—		
Rurie	—	6	—	300	—		
Chrabroi	—	6	—	300	—		

Bogatir	førende 6 Can.,	300 H. R.	
Diana	— 6 —	200 —	
Herkules	— 6 —	200 —	
	—————	86 Can.	

10 smaa Lyst-Dampfartøier, for største Delen af Jern, med Maskineri af 100—60 H. R.

Noget Dampbugseerfartøier.

Jern-Postdampskib Vladimir.

Skrue-Linieskibe:

Drel	84 Can.,	paa Stabelen.	Maskineri under Beslag i Skotland.
Biborg	84 —		
Constantine . .	84 —		
2 forandrede ældre Skibe.		Maskineri under Beslag i England.	

Skruefregatter:

Maria	44 Can.	Maskineri under Beslag i England.
Ilya Mironich .	44 —	engelsk Maskineri.
Polchan	52 —	350 H. R.

Den russiske Flaade i det sorte Hav bestaaer nu af følgende Skibe:

Barna	120 Can.	
De 12 Apostle .	120 —	
Rostilas	120 —	
Sviatoslaf . . .	120 —	
Selasond	120 —	
De 3 Sviatitelia	120 —	
Sultan Mahmud	80 —	
De 3 Isforschoy	84 —	

Uriel	80 Can.
Yagondib . . .	78 —
Chabry	80 —
Isorocobio . . .	84 —
Ezelem	84 —
Silistria	80 —
Catharine II. . .	80 —

Fregatter:

Midia	60 Can.
Kovarna	56 —
Flora	54 —
Brailov	60 —
Mizifria	56 —
Zisopol	52 —
Kagul	48 —
Agathopol . . .	46 —

Dampskibe:

Bessarabia . . .	6 Can.
Gromonoz	6 —
Grosney	6 —

 Ialt 1942 Can.

15 Brigger, Corbette og Skonnerter . 126 —

Garde-Escadren bestaaer af 1 Linieskib og flere Fregatter, der i Krigstid bemannes af Gardens Matroseregiment.

Linieskibene og de svære Fregatter commanderes af Capitainer i 1ste Klasse.

En af hver 500 udskrives aarlig til Sotjenesten over hele Riget. De bedste Matroser levere de østersøiske Provindser. *)

*) Cf. loc. cit. Pag. 64 sqq.

Udgivterne til Marinen overstige neppe 25 Millioner Rubler aarlig. Et rundeligt Tillæg, under Navn af Taffelpenge, bøder paa Officierernes særdeles ringe Gagering.*) Matrosens Lønning er omtrent 1 Rd. 4 $\frac{1}{2}$ Dansk om Maaneden. Tilføjes erholde de $1\frac{1}{2}$ Pd. Brød og et Glas Brændevin daglig, fremdeles maanedlig 14 Pd. saltet Drekke, 5 Pd. Smør, 3 Pd. Grøt, 12 Pd. Havremeel og $1\frac{1}{2}$ Pd. Salt; deres almindelige Drik er en gærret Spiritus „quass“.

Disciplinen i Tjenesten er overordentlig streng**). Officiererne ere ialmindelighed mere videnskabeligt dannede end praktiske.***) Admiraliteterne i St. Petersborg og i Nicolaev styre alle Flaadens Bevægelser saavel i Østersøen som i det sorte Hav. De fornemste Skibsværfter ere i Oltha, Kronstadt, Kherson, Archangel og Voronega. For Qvæstede findes 11 Hospitaller og Lazarether. I St. Petersborg er en Læreanstalt for Cadetter og i Kronstadt en for Lodser. To lignende Anstalter findes i Nicolaev, ligeledes en Skibbygningskole og en Navigationskole og i de forskellige Dele af Riget findes Skoler for Matrosbørn.

Kronstadt er den vigtigste Marinestation i det russiske Keiserdømme; den kan rumme 25 Linieskibe. Rheden er stor og rummelig, men yder intet Læ mod vestlige Vinde, der ere saa farlige under disse Breder. Farvandet er fuldt af Skær og Fæstningen har mange Mangler. Indløbet til Havnen er saa snevert, at intet Skib kan krydse ud under Brise; Vandet er saa brakt, at det ødelægger Skibene, og Isen i den fiske Bugt tillader ikke Skibene at stifte i Søen før Mai Maaned. Revals Havn, der er forbedret i 1820, er dybere end Kronstadts, og Vandet der mere salt, men Havnen er vanskelig at løbe ind i. Baltiiskoi, (tidligere Rogerveck), ligeledes i Estland, er en meget rummelig Havn, men for grundt for svære Skibe. Catharina II havde den Plan at gjøre denne Havn til den fornemste Station for Rusland i Østersøen; men uoverstigelige Hindringer nødte hende til at opgive det. I det

*) Cfr. loco cit. Pag. 66.

**) Pag. 64.

***) Pag. 67.

hvide Hav er Archangels Havn sikker og bekvem; en Sandbanke ved Indløbet kan undgaaes ved at gaae langs Kysten, hvor Farvandet er aldeles reent; men denne Havn er næsten de 8 Maanedere af Aaret spærret af Is. Her findes et vidtløftigt Skibsværft.

Den vigtigste Havn i det sorte Hav er Sevastopol paa Krim. Det er en lille Bugt, 5 Verster (omtrent $\frac{3}{4}$ danske Mil) lang, paa Sydspidsen af Halvøen. Indløbet beskyttes af nogle Klipper, men Havnen har tilstrækkelig Dybde for de meest dybgaaende Skibe og er aldeles sikket mod Storme fra Havet. Sevastopol og den nærliggende Rhed ved Altiar er nu Centrum for Ruslands maritime Kræfter i denne Egn, men ligger uheldigvis i en overordentlig stor Afstand fra Rigets Skove der levere Bygningstrømmer, og teredo navalis*) anretter saa frygtelige Odelæggelser, at Skibene maae repareres hvert andet Aar. Disse Ulemper finde vel ikke Sted ved Odessa, men saa er denne Havn aaben for Sydvestvindene og derfor usikker, naar de blæse.

Nikolaev's Havn, ved Munden af Ingul, er Galeistation og Sædet for det Sorte Hav's Admiralitet. I Havnene Kzolf og Kertsch er god Ankerplads og Læ, og Skibene kunne her overvintre i Sikkerhed.

Det caspiske Hav har en Mængde bekvemme Havne paa den østlige Kyst. Flotillen i dette Hav er stationeret ved Astrachan paa Volga, 30 Verster (c. $17\frac{1}{2}$ Fjerdingvei) fra dens Udløb. Store Skibe maae gaae tilankers udenfor.

Paa Asiens Østkyst har Rusland Havnene Petropauloff og Otkotsk. Petropauloff ved det kamschadaliske Hav, 12337 Verster fra St. Petersborg. Otkotsk ved Havet af samme Navn, 9693 Verster fra St. Petersborg.

*) Esr. d. Bdstr. 3die Bd. Pag. 407 sqq.

Sans Majestæt Kongen har, ved allerhøieste Resolution af 27de f. M., paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling aller-naadigst approberet følgende Bestemmelser om Afgang og Antagelse til Søcadet og om Søcadetacademiets Ordning, til Jagttagelse fra Begyndelsen af det Curjus, der efter endt Cadetflibstogt iaar vil indtræde ved Academiet.

A. Bestemmelser om Afgang og Antagelse til Søcadet.

I. Afgang i en Alder af 12—15 Aar.

§ 1. De, som uden tidligere Søfart søge Afgang til Søcadetacademiet, maae fremstille sig til den almindelige Afgangsprøve i de Aar, i hvilke de fylde deres 13de, 14de eller 15de Aar.

Anmeldelse, Legemsundersøgelse og Indskrivning.

§ 2. Enhver, som agter at underkaste sig den almindelige Afgangsprøve, har, senest een Maaned før Prøven afholdes, at indsende skriftlig Anmeldelse til Cadetchefen, med vedlagte Alders- og Vaccinationsattester, Attest for, indtil den sidste Tid at have nydt Underviisning i Religion, endvidere for at have nydt Underviisning i Gymnastik, samt for at kunne svømme 200 Alen.

Dersom han har deltaget i nogen Sotour, meddeles ligeledes Dplysning om saadan Sotours Beskaffenhed og Varighed.

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

§ 3. Omtrent 14 Dage før Afgangsprøven skal afholdes, lader Cadetchefen de Anmeldte fremstille sig for en Commission,

bestaaende af to Exofficierer og en Læge. — Denne Commission undersøger dem for at afgive Skien, om de lide af Tungghorighed, Nærsynethed eller andre Legemsfeil.

§ 4. Commissionens Beretning indsendes med Cadetchefens Betænkning til Ministeriet, som derefter bestemmer, om nogen af de Anmeldte ikke kan stedes til Udgangsprøve.

Den almindelige Udgangsprøve.

§ 5. Den almindelige Udgangsprøve bestaaer af en Udgangsprøve iland og et Prøvetogt med Cadetflibet.

1. Udgangsprøve iland.

§ 6. Udgangsprøven iland afholdes aarlig, kort før Cadetflibet skal afgaae.

§ 7. Prøven er offentlig. Ved dens Ordning er at iagttage, at det ikke tilstedes Nogen at afhøre den, i hvis Underviisning han har taget Deel i Løbet af det sidste Aar.

§ 8. Fordringerne ved Udgangsprøven ere:

Dansk, mundtlig: Dplæsning og en let Analyse af det Dplæste; skriftlig: Giengivelse af en forelæst Fortælling. Ved Bedømmelsen sees hen til Fremstilling, sprogrigtigt Udtryk og Retsskrivning, samt nogenlunde skionsom Brug af Skilletegnene.

Sransk, Engelsk og Tydsk, mundtlig: Dplæsning og Oversættelse af et let Stykke i en forelagt Læsebog. I Forbindelse hermed prøves, hvorvidt det Vigtigste af Formlæren, navnlig Declination og Conjugation, er indøvet; skriftlig: Giengivelse af korte Sætninger. Ved Bedømmelsen tages især Hensyn til Orthographie og Ordboining. Lexicon tilladt.

Historie, mundtlig: Den gamle Verdens og Middelasderens Historie indtil Aar 1100, efter en Maalestok som Bohrs Lærebøger.

Geographi, mundtlig: Geographien efter en kortsfattet Lærebog, som Ingerslev's mindre, Thrige's o. dsl. Der tages særdeles Hensyn til at Aspiranterne ere fortrolige med Kaartet.

Regning, skriftlig (sællede Opgaver): de fire Regningsarter i hele og brudne, benævnte og ubenævnte Tal; Reguladetri i hele Tal og Brøk; Regning med Decimaler; **mundtlig**: samme Slags Regning i Hoved og paa Table.

Mathematik, mundtlig og skriftlig Prove: af Plan-geometrien: de geometriske Grundbegreber, de rette Liniers Stilling mod hinanden, Trekantens Congruents, proportionale Linier, ligedannede Trekanter, Cirklen med de dertilhørende rette Linier og Bunkler, Cirklers Stilling mod hinanden; af Arithmetiken: de 4 Regningsarter, Brøk, Forhold og Proportioner, Decimalbrøk, Kvadrat og Kvadratrod, efter en Maalestof som Steens „Elementair Arithmetik“.

Tegning: lettere geometrisk Tegning og Frihaandstegning efter fritstaaende Gienstande af en simpel Form.

Skrivning: dansk og latinsk Skrift; de skriftlige Arbejder i de andre Discipliner tages i Betragtning ved Bedømmelsen.

§ 9. Den høieste Character, som kan opnaaes i de forskellige Fag, ansettes til: Dansk 5, Mathematik, Geographi, Regning og Skrivning 4, ethvert af de øvrige Fag 3. Den høieste Sum, om kan opnaaes ved Afgangsprøven iland, bliver saaledes 36.

For at kunne stedes til Prøvetogt, maa Aspiranten idetmindste have opnaaet Halvdelen af den største Sum, og endvidere $\frac{1}{3}$ af den høieste Character i de efternævnte Fag, nemlig: Dansk, Mathematik, Regning, Skrivning, 2 af de fremmede Sprog, Historie og Geographie.

2. Prøvetogt.

§ 10. De, som ifølge den opnaaede Sum have bestaaet Afgangsprøven iland bedst og kunne stedes til Prøvetogt, blive, efter Cadetchefens Indstilling, at medtage paa Cadetflibstogtet i et Antal af dobbelt saa mange som man antager behøves, for at gjøre Cadetcorpset fuldtalligt. Af dem, som have erholdt Hovedsummen 27 eller derover, medtages endvidere, efter Hovedsummen som Rette- snor, Saamange, som Pladsen ombord tillader.

§ 11. Ombord ere de under samme Disciplin som Cadetterne, fordeles paa Qvarterer med disse og gjøre Vagt med dem. De deeltage med Cadetterne i Øvelser og Underviisning, og i at commandere Godtveirs-Manoeuvrer, naar de kunne gjøre Rede for Manoeuvrernes almindelige Gang.

§ 12. Den Commission ombord, der har det Hverv at bedømme Cadetterne, skal ligeledes bedømme de til Prøve Medtages Anlæg.

Dommerne bør søge at forvisse sig om, at de, der efter bestaaet Afgangsprøve blive at optage i Corpsen, have en god moralsk Character og ere i Besiddelse af de Sjæls- og Legemsæbner, der fortrinnsviis ere vigtige for Søofficieren.

De bør saaledes have Opmærksomheden henvendt paa, om de, der gjøre Prøvetogt, vise en god Opmærksomhed, ere sanddru og oprigtige, ordentlige og opmærksomme, samt om de stræbe med Flid og Eftertanke at udføre hvad der paalægges dem.

Det bør ved gientagne Prøver undersøges, om de have et godt Syn, saa at de om Dagen tydelig kunne opfatte fjerne Gjenstande, og ligeledes om de kunne skielne i Mærke, om de have en god Hørelse og en tydelig Stemme.

Det bør iagttages, om de ere uforfærdede, raske og livlige, om de med Lethed vænne sig til Sølivet og snart føle sig hjemme i Skibet, om de ere meget tilbøjelige til Søsøge og om de lade sig forknytte af den, om de ere raske til at gaae tilveirs og ei lide af Hovedsvimmel.

Dommerne ville i det Hele have Opmærksomheden henvendt paa, om de, der gjøre Prøvetogt, vise naturligt Anlæg og Lyst til Søen, saa at de med Lethed tilegne sig de Færdigheder og Kundskaber, der passe for deres Alder og Kræfter; om de vise Tegn til Mod og Landsnærværelse, samt om de have Anlæg til Commando, forsaavidt som der maatte blive Leilighed til at prøve dette.

Dersom nogen af dem tidligere har været tilføes, maae den derved opnaaede Øvelse skielnes fra virkelige Anlæg for Søen.

§ 13. Skibsofficiererne indgive ugentlig til Chefen Characterer for dem, som de i den forløbne Uge have haft under sig paa Bagt. Efter Udløbet af den første Maaned, og siden hver Uge, samles Dommerne for at meddele hverandre deres Skøn om alle dem, der ere tagne til Prøve. Men da Hensigten med Proven alene er at bedømme disses Anlæg, som kan fremtræde efter kortere eller længere Tid, regnes de nævnte Skøn eller Characterer ikke med til den endelige Character.

Ved Enden af Togtet, forinden Kabytsprøve afholdes over Cadetterne, afgiver enhver af Dommerne sine Characterer over dem, der have gjort Prøvetogt; de heraf uddragne Middelcharacterer for enhver især udtrykke Commissionens Dom om deres Dygtighed og Anlæg.

§ 14. Den høieste Character, der kan opnaaes ved Proven ombord, skal være 12, som er Trediedelen af den største Sum, der kan opnaaes ved Afgangsprøven iland. For at der efter Prøvetogtet kan blive Spørgsmaal om Antagelse, udfordres idetmindste 6, som Halvdelen af den høieste Character.

§ 15. For dem, som tages til Prøve ombord, betales til Messen de samme Kostpenge som for Cadetterne. Heraf betaler Staten det Halve, den anden Halvdeel indbetales af deres Forældre eller Bærger til Academiet, forinden Cadettskibets Afsejling.

Rækkefølgen for Antagelsen.

§ 16. Efter den Hovedsum, som udkommer ved at sammenlægge Charactererne for Afgangsprøven iland og for Proven ombord, bestemmes den indbyrdes Rækkefølge for Antagelsen til Søcadet; dog ville kun saadanne kunne antages, som idetmindste have opnaaet en Hovedsum af 30.

Dmprøve.

§ 17. De, der efter Afgangsprøven iland, ei ere stede til Prøvetogt, eller de, som efter dette ei have opnaaet Antagelse til Søcadet, kunne eensgang fremstille sig til Dmprøve, dersom de ere

indenfor den vedtagne højeste Aldersgrænse, og for de Sidstes Bedkommende, forsaavidt de have opnaaet Characteren 6 ved Prøven ombord. De blive da i alle Henseender at behandle som de, der ei tidligere have indstillet sig, kun at Saadanne, der anden Gang deeltage i Prøvetogtet, betale de fulde Kospenge.

II. Antagelse til Søcadet.

§ 18. Naar Cadetstibstogtet er tilende og Rahytsprøven afholdt, bestemmes hvor stor Tilgang Corpset behøver. Af dem, der have bestaaet den almindelige Afgangsprøve (§§ 5—15) indstiller Cadetchefen til Antagelse, efter den i § 16 angivne Rækkefølge, Saamange, som behøves for at giøre Søcadetcorpslet fuldtalligt.

§ 19. Enhver, der antages til Søcadet, erlægger 100 Rd. som et Depositum, hvilket paa visse Betingelser tilbagebetales ham, naar han bliver Lieutenant, og ubetinget, om han før den Tid forlader Academiet. Dette Beløb indbetales i Marineministeriets Kasse, og Dvitteringen for Indbetalingen, der er en nødvendig Betingelse for Aspirantens Modtagelse paa Academiet, forevises Cadetchefen.

III. Afgang for Søfarende.

§ 20. Unge Søfarende, som efter deres 14de Aar have faaret idetmindste 1 Aar i danske Naaseiler-Handelsflåde, i hvilken Tid de maae have passeret den nordlige Vendekereds, kunne erholde Afgang til at blive Søcadetter senest i det Aar, de fylde deres 18de Aar, paa de i §§ 21—27 incl. bestemte Vilkaar.

Anmeldelse, Legemsundersøgelse og Indskrivning.

§ 21. De, som agte at underkaste sig Afgangsprøven for Søfarende, have, senest en Maaned før Prøven afholdes, at indsende skriftlig Anmeldelse til Cadetchefen, med vedlagte Alders- og Vaccinationsattester, Attest for at være confimeret eller paa tilsvarende Maade at have aflagt Prøve paa Kundskab i Religion, ligeledes Attest for at kunne svømme 200 Alen.

Der fremsendes endvidere Attester fra de Skibsførere, med hvem de have faret, eller lignende Beviisligheder, hvorefter kan dømmes om Togtets Udstrækning og Beskaffenhed samt de Paa-gældendes Forhold ombord.

§ 22. Om trent 14 Dage før Afgangsprøven skal afholdes, lader Cadetchefen de Anmeldte fremstille sig for en Commission bestaaende af to Søofficierer og en Læge. Denne Commission undersøger dem for at afgive Skion, om de lide af Tungbørighed, Nærsynethed eller andre Legemsfeil.

§ 23. Commissionens Beretning indsendes med Cadetchefens Betænkning til Ministeriet, som derefter bestemmer, om Nogen af de Anmeldte ikke kan stedes til Afgangsprøve.

Afgangsprøve for Søfarende.

§ 24. Afgangsprøven for Søfarende bestaaer af en Afgangsprøve iland og et Provetogt med Cadetflibet.

1. Afgangsprøve iland.

§ 25. Afgangsprøven iland afholdes aarlig, kort før Cadetflibet skal afgaae, og bestaaer i, at de Paaagældende underkaste sig Academiets Overgangsprøve, og præstere denne overensstemmende med de derfor gældende Regler.

§ 26. Prøven er offentlig. Ved dens Ordning er at iagttage, at det ikke tilstedes Nogen at afhøre den, i hvis Underviisning han har taget Deel i Løbet af det sidste Aar.

2. Provetogt.

§ 27. De, som have bestaaet Afgangsprøven iland, stedes til Provetogt. Paa dette iagttages, hvorvidt de ere udviklede og søvante i Forhold til deres tidligere Fart; iøvrigt gælder for dem de i §§ 11, 12, 13 og 15 indeholdte Bestemmelser. Den bedømmende Commission vil med Skionsomhed tage tilberørligt Hensyn til, om Aspirantens practiske Udvikling kan antages at opveie den muligen manglende militaire Holdning og Disciplin, samt om hvor-

vidt det tør antages, at disse kunne indvindes paa et sildigere Stadium.

Rækkefølge for Antagelsen, Kabytsprøve.

§ 28. Efter endt Prøvetogt stedes Aspiranterne til Kabytsprøve, og de, som ved denne opnaae at komme i 1ste Godtveirsklasse, blive af Cadetchefen at indstille til Antagelse som extraordinaire Cadetter med saadant Nummer, indbyrdes og i Corpset, som deres Afgangsprøve og Exclasse berettiger dem til. Hvis en Aspirants Forhold ombord har været saaledes, at han maa ansees ustkillet til at optages i Corpset, bliver det ved Indstillingen at indberette til Ministeriet.

Omprøve.

§ 29. De, der efter Afgangsprøven iland, ei ere stede til Prøvetogt, eller, efter dette, kun have præsteret hvad der maa antages nødvendigt for at komme i 2den eller 3die Godtveirsklasse, kunne fremstille sig een Gang til Omprøve, forsaavidt de ere indenfor den vedtagne højeste Aldersgrænse. De blive da i alle Henseender at behandle som de, der ei tidligere have indstillet sig, kun at Saadanne, der anden Gang deeltage i Prøvetogtet, betale fulde Kofpenge.

B. Bestemmelser om Socadetacademiets Ordning.

§ 30. Antallet af Cadetter bestemmes til 30, foruden de extraordinaire Cadetter (see § 28).

§ 31. Cadetterne deles i 2 Hovedklasser. De, der have opnaaet at komme i første Godtveirsklasse, samt bestaaet Overgangsprøven, ere Cadetter af ældste Klasse, de øvrige ere Cadetter

af yngste Klasse. Til Distinction bærer ældste Klasse 2 og yngste Klasse 1 Knaphul paa Kraven.

§ 32. Underviisningen paa Akademiet meddeles i eetaarige Cursus. Yngste Hovedklasse deles i 3 Underafdelinger, ældste i 2, af hvilke den øverste er toaarig; dog vil denne, da den tildeels er Repetitionsklasse, undtagelsesviis kunne giennemgaaes i eet Aar.

Med Enden af hvert Cursus afgive Cadetofficiererne og Lærerne en Dom om Cadetternes Evner, Flid, Kundskaber og Udvikling, i Henhold til hvilken Bedømmelse Cadetchefen afgjør, hvilke Cadetter der skulle oprykke og hvilke der skulle forblive siddende i Hovedklassernes Underafdelinger.

§ 33. De 6 Ældste af ældste Klasse ere Underofficierer og udføre Underofficierstjenesten efter den af Cadetchefen givne Instrux. Der tilstaaes dem af Akademiet en Godtgjørelse for de med denne Tjeneste forbundne Udgifter. Underofficiererne bære de reglementerede Distinctioner.

§ 35. Cadetterne bekoste den reglementerede Uniform og holde sig ved dens Anskaffelse nøiagtigen de af Akademiet foreskrevne Bestemmelser efterrettelige.

§ 35. Cadetterne ere, fra det Dieblif de antages ved Akademiet, ubetinget underkastede dets Disciplin og have, saavel udenfor det som paa det, nøiagtigen at rette sig efter dets Bestemmelser og Instruxer.

§ 36. Cadetterne betale for Underviisningen iland og ombord 5 Rd. maanedlig, hvilke erlægges med 15 Rd. kvartaliter forud, fra deres Antagelse til deres Afgang fra Akademiet.

Før flittige og ubemidlede Cadetter oprettes 8 Fripladser, som besættes af Marineministeriet efter Cadetchefens Indstilling.

Ingen kan indstilles til Friplads, før han har været Cadet idetmindste 1 Aar, og Mangel paa Flid medfører Fortabelse af Fripladsen.

§ 37. Underviisningen iland gives i samlet Tid af 7 Timer daglig, af hvilke, saavidt muligt, een anvendes til Gymnastik, Svøm-

ning, Vaabenøvelse eller Dands. I intet Fag gives mere end een Time ad Gangen, undtagen i Tegning, samt Navigation og Mathematik, forsaavidt skriftlige Arbejder skulle udføres i Timen. 1 à 2 Timer ugentlig anvendes til Underviisning i Religion i yngste Klasse; dog fordres heri ingen Prøve.

Underviisning gives desuden efter Chefens Skion til saadanne Cadetter, som vise sig svage i Skrivning og Regning. Det skeer da i enkelt Time udenfor den almindelige Underviisningsstid.

§ 38. Alle Prøver afholdes, forsaavidt Forholdene tillade det, offentligt.

§ 39. 3 à 4 Gange aarlig, eller oftere, om Cadetchefen finder det hensigtsmæssigt, forsamler han Cadetofficererne og Academiets Lærere, for med dem at raadføre sig om saadanne Forandringer og Forbedringer ved Underviisningen, som maatte findes ønskelige eller nødvendige.

Efter at have hørt de forskellige Meninger herom, vil han, efter den større eller mindre Grad af Bigtighed, enten have derom at gjøre Indstilling til Marineministeriet, eller selv at lade dem indføre paa den hensigtsmæssigste Maade.

I disse Møder afgives 2 Gange aarligen en Characterer af indtil 4 for Cadetternes Flid og Opførsel. Medium af disse Characterer tillægges aarlig hver Cadets sidst afholdte Examens Sum, og tjener saaledes yderligere til at bestemme Ancienneteten for de Cadetter, som ere i samme Klasse tilføes.

Overgangsproven.

§ 40. Enhver Cadet, som har giennemgaaet yngste Classes 3 Underafdelinger, altsaa idetmindste været 3 Aar paa Academi, har at fremstille sig til Overgangsproven, som afholdes hvert Aar kort før Sotogtets Begyndelse.

§ 41. Fordringerne ved Overgangsproven ere:

1. Navigation Mundtlig: Systemet i Almindelighed; skriftlig: Beregning af de forskellige Opgaver.

2. *Mathematisk.* Af *Arithmetik* og *Algebra*: de 4 Regningsarter, Brøk, Forhold og Proportioner, Decimalbrøk, Potents og Rod, bestemte Vigninger af 1ste og 2den Grad, Logarithmer, Differentsrækker af 1ste Orden og Quotientrækker. *Plangeometri*, *Stereometri* og *Plantrigonometri*.

3. *Artilleri.* Materiellets Benævnelse, Affutagernes Construction, Skytsjets Betjening, Laboratorie-Sager (efter Michelsens Lærebog: 2det Capitel §§ 55, 56, 57, 58, 59, 104 [kun Fortklaring af Bisiren], 105, 106, 107; 3die Capitel §§ 108, 109, 110, 111, 112, 113; 4de, 5te og 6te Capitel.)

4. *Dansk.* Den danske Grammatiks Formlære og Ordddannelses-Lære, Hovedtrækkene af Sætningslæren med de derhen hørende Regler for Interpunctionen, grammatikalsk Analyse.

En skriftlig Fremstilling af fortællende eller beskrivende Indhold.

5. *Fransk.*

1. Dplæsning og Oversættelse af et Stykke i en ikke paa Akademiet giennemgaaet Bog af fortællende eller beskrivende Indhold.
2. Grammatikalsk Analyse (Hele Etymologien, og af Syntaren: Overensstemmelse imellem Subject og Prædicat, Substantiv og Adjectiv — Artiklens Brug og Udeladelse — Talordene — Adjectivernes og Verbernes Styrelse — Brugen af Tiderne og Maaderne — Ordfølgen.)
3. Mundtlig Oversættelse fra Dansk til Fransk af omtrent 100 Octavsider, nærmest beregnet paa practisk Indøvelse af de syntactiske Regler (Vorrings Stiiløvelser).
4. En Stiil af fortællende Indhold (Oversættelse fra Dansk), med Ordbog, uden Grammatik. Stilen vil kunne gøres færdig paa $1\frac{1}{2}$ Time, og mere end 3 Timer maae ikke anvendes.

6. *Engelsk.*

1. Dplæsning og Oversættelse af et Stykke i en ikke paa Aca-

demiet giennemgaaet Bog af fortællende eller beskrivende Indhold.

2. Grammatikalst Analyse (Hele Sproglæren).
3. Mundtlig Oversættelse i Engelsk af et Stykke let dansk Prosa, ikke læst paa Akademiet.
4. En Stil af fortællende Indhold (Oversættelse fra Dansk), med Ordbog, uden Grammatik. Stilen vil kunne gøres færdig paa $1\frac{1}{2}$ Time, og mere end 3 Timer maae ikke anvendes.

7. Tydsk.

1. Oplæsning og Oversættelse af et Stykke i en ikke paa Akademiet giennemgaaet Bog af fortællende eller beskrivende Indhold.
2. Grammatikalst Analyse (Hele Etymologien, og af Santaren: Overensstemmelse imellem Subject og Prædicat, Substantiv og Adjectiv — Artiklens Brug og Udeladelse — Talordene — Adjectivernes og Verbernes Styrelse — Brugen af Tiderne og Maaderne — Ordsfølgen).
3. Mundtlig Oversættelse fra Dansk til Tydsk af omtrent 100 Octavsider, nærmest beregnet paa practisk Indøvelse af de syntactiske Regler (Bresemanns tydske Stiløvelser).
4. En Stil af fortællende Indhold (Oversættelse fra Dansk), med Ordbog, uden Grammatik. Stilen vil kunne gøres færdig paa omtrent $1\frac{1}{2}$ Time, og mere end 3 Timer maae ikke anvendes.

8. Historie. Den gamle og Middelalderens Historie, den nyere Historie til 1648 (efter Bohrs Lærebøger og, for Danmarks Bedkommende, efter Allen).

9. Geographi. Hele Geographien efter Velschous Lærebog.

10. Frihaandstegning. Efter Naturen eller fritstaaende Gienstande. Landtoning.

11. Geometrisk Tegning. Med særligt Hensyn til Maskin- og Skibstegning.

§ 12. De hyæste Characterer, der kunne opnaaes, ere:

Navigation	8
Mathematik	5
Artilleri	4
Danskt	4
Tydskt	3
Franskt	3
Engelskt	3
Historie	3
Geographi	3
Geometrisk Tegning . . .	2
Frihaandstegning	2

Største Sum 40

§ 43. For at bestaae Overgangsprøven udfordres at have opnaaet Halvdelen af den største Sum og at have bestaaet i alle Fag, eller at have opnaaet $\frac{2}{3}$ af den største Sum og at have bestaaet i følgende Videnskaber, nemlig: Navigation, Mathematik, Artilleri, Dansk, 2 af de fremmede Sprog, Historie og Geographi. For at bestaae i Navigation fordres 4, i Mathematik 2 og i ethvert af de øvrige Fag $\frac{1}{2}$ af den høieste Character. Ere disse Fordringer ikke opfyldte, tages den hele Prøve om.

Afgangsprøven.

§ 44. Enhver Cadet, som har giennemgaaet ældste Classes 2 Underafdelinger, altsaa idetmindste været 2 Aar i denne Klasse, har at fremstille sig til Afgangsprøven, som afholdes hvert Aar kort før Sætogetets Begyndelse.

§ 45. Fordringerne ved Afgangsprøven ere:

1. Navigation. Den hele Navigation — Theoretisk og praktisk Oplosning af de forskjellige Opgaver.

2. Mathematik. Arithmetik, Algebra, Plangeometri, Stereometri, Plan- og sphærisk Trigonometri, af analytisk Geometri: Linierne af 2den Grad.

3. Artilleri. Hele Artilleriet, efter Michelsens Lærebog. Landartilleri.

4. Dansk, mundtlig: fuldstændig dansk Grammatik. Omrids af dansk Literaturhistorie, samt en Oversigt over den græske og nordiske Mythologi.

Skriftlig: en Afhandling, i hvilken en consequent Tankeudvikling og en smagfuld Behandling af Modersmaalet tilsigtes. En Rapport.

5. Naturlære. Fremstilling af de vigtigste Grundstoffers physiske og kemiske Charaacter og indbyrdes Forhold. Læren om Varme og Lys, om Magnetisme og Electricitet og disses indbyrdes Forbindelse. Mechanisk Physik. Den almindelige Bølgebevægelse. Fremstilling af Varmens og Lysets Theori. Læren om Dampmaskinen.

6. Fransk, Engelsk og Tydsk. Oplæsning, Oversættelse og mundtlig Giengivelse af et Stykke i en, Examinanden ubekendt, prosaisk Bog af fortællende eller beskrivende Indhold. Oversættelse i det fremmede Sprog af en dansk prosaisk Bog af fortællende eller beskrivende Indhold, som ikke er giennemgaaet paa Academiet. Der gjøres Nede for de grammatikalske Regler, som komme til Anvendelse. En Stil, ved hvis Udarbejdelse Ordbogen er tilladt. En Stil, uden Hjælp af denne.

7. Historie. Den gamle, Middelalderens og den nye Historie, Danmarks efter stor Maalestok. Søkrigsbegivenhederne, deres Virkning og Følger muligst fremhævede.

8. Geographi. Den hele Geographi. Nye Kiendskab til Verdenskaartet. Danmarks Geographi i størst mulig Detail.

9. Retslære. Den positive Folkeret efter Academiets Lærebog. Kundskab til vor semilitaire Lovgivning.

10. Frihaandstegning. Efter Naturen eller fritstaaende Gienstande. Landtoning.

11. Geometrisk Tegning. Med særligt Hensyn til Maskin- og Skibstegning.

§ 46. De høieste Characterer, som kunne opnaaes, ere:

i Mathematik	5
Navigation	5
Artilleri	5
Dansl	4
Naturlære	4
Tydsf	3
Fransf.	3
Engelsf	3
Historie	3
Geographi	3
Geometrisk Tegning.	2
Frihaandstegning	2
Rettslære	3

Største Sum 45

§ 47. For at bestaae Afgangsprøven udfordres at have opnaaet $\frac{3}{5}$ af den største Sum og at have bestaaet i alle Fag. For at bestaae i Mathematik, Navigation og Artilleri fordres 3, i alle de øvrige Fag $\frac{1}{2}$ af den høieste Character.

§ 48. Den Cadet, der bestaaer bedst til Afgangsprøven iland og til Hovedsum har opnaaet $\frac{3}{4}$ af den største Sum, erholder som Præmie den Gernerste Medaille.

§ 49. Den Cadet, der har bestaaet Afgangsprøven, men som ei efter det paafølgende Cadetsskibstogt ansees for moden til Officier, er ikke forpligtet til at underkaste sig Afgangsprøven paany.

Dersom han ikke agter at tage denne Prøve om, vedbliver han ligesuldt at staae under Academiets Tilsyn, og beskæftiges, — forsaavidt der ikke kan gives ham Leilighed til at komme tilføes, — enten paa Academiet eller hos Fagmændene ved Orlogsværftet, indtil næste Sotogs Begyndelse. For hvad han i denne Tid har virket, samt efter de Vidnesbyrd, der ere ham givne for Flid og Forhold, meddeles ham af Cadetchefen en Character af indtil 4, som tillægges den Sum, han har opnaaet ved Afgangsprøven.

Underofficiers-Tjeneste.

§ 50. Underofficiers-Tjeneste udføres efter en af Cadetchefen given Instrux, og skal være udført af Enhver mindst i 3 Maanedes, før han kan udnævnes til Officier.

§ 51. For den Activitet og Paalidelighed han som Underofficier giver Prøve paa, tillægges ham af Cadetchefen og Officierne en Character af indtil 5, der bliver at medregne i den endelige Dpgiørelse, for at bestemme hans Plads mellem dem der samtidig udnævnes til Officierer.

§ 52. For at kunne anbefales til at blive Officier skal en Underofficier have opnaaet idetmindste $\frac{3}{5}$ af Characteren for denne Tjeneste. Er dette ikke opnaaet, tilstaaes ham endnu 3 Maanedes til at udføre Underofficiers-Tjeneste.

Cadetsflibstogter.

§ 53. Paa Cadetsflibstogterne undervises Cadetterne og øves practisk i de forskellige Manoeuvrer, Skibsarbejder, Observationer og disses Beregning, Artilleriets Betjening og Brug, Styrmands- og Matrostitjenesten, alt forsaavidt deres Kundskaber og Kræfter tillade det. Alle Cadetterne gjøre skifteviis Vagt, saavel om Natten som om Dagen, og de 6 Ældste gjøre som Qvarteerchefer Officiers-Tjeneste i Skibet, under de medcommanderede Skibs- og Cadetofficiers Tilfyn.

§ 54. Hver af de 5 Svclasser har 3 Underafdelinger, hvilke 3 dog kunne giennemgaaes paa eet Togt. En Cadet maa være i den øverste Afdeling af de 4 ældste Svclasser, inden han kan opflyttes i den næste eller blive Lieutenant.

§ 55. Naar Cadetten har giennemgaaet alle Svclasserne, afgive Dommerne skriftligt Vidnesbyrd, om hvorvidt han ansees moden til at forrette Lieutenants-Tjeneste i et Krigsskib.

Dette Vidnesbyrd afgives under følgende 5 Afdelinger, hvis højeste Characterer ansættes saaledes:

Kundskab i Sømandsfaget . . .	7
Manoeuvrer	7
Styrmandskunst	7
Bagter	7
Skiftet til Officier	12; hertil lægges
Underofficierstjeneste	5

Største Sum 45

§ 56. For at ansees duelig til Officiers-Tjeneste udfordres at have opnaaet $\frac{3}{4}$ af den største Sum, samt $\frac{1}{2}$ af den høieste Character for „Skiftet til Officier“ og $\frac{1}{3}$ af den høieste Character i hver af de øvrige Afdelinger.

§ 57. Den Cadet, som opnaaer det bedste Bidnesbyrd, erholder, dersom det ikke er under $\frac{3}{4}$ af det, der kan opnaaes, den af Hans Majestæt Kongen indstiftede Væresjabel.

§ 58. Den Cadet, der har erholdt Bidnesbyrd om Duelighed tilføjes, men ikke bestaaet Afgangsprøve iland, vil, ved Marine-ministeriets Foranstaltning, under Cadetflibstogtet blive udcommanderet med et andet Skib for der at gjøre Tjeneste, dog således at han kommer tilbage til Academiet, naar Underviisningen der atter begynder.

Den Chef, under hvis Commando han i denne Tid har været, indsender til Ministeriet en Beretning om hans Forhold, hvilken meddeles Cadetchefen. Denne tildeler ham herefter en Character af indtil 4, som lægges til den Sum, der er ham tilkiendt i Bidnesbyrd om Duelighed.

Indstilling til Afsted.

§ 59. Naar en Cadet, efter at være bleven antagen ved den almindelige Afgangsprøve, ikke efter 4 Mars Underviisning og 4 Stogter er kommen i Academiets ældste Classe (see § 31) og efter 7 Mars Underviisning og 7 Stogter ikke har bestaaet Afgangsprøven og erholdt Bidnesbyrd om Duelighed til Officier, indstilles han af Cadetchefen til Afsted.

Ligeledes: Naar en Cadet, efter at være bleven antagen ved

Afgangsprøven for Søfarende, ikke efter 2 Søtogter er kommen i Academiets ældste Classe, eller efter 4 Mårs Underviisning ombord og iland bestaaer Afgangsprøven og erholder Vidnesbyrd om Duelighed til Officier, indstilles han af Cadetchefen til Afsted.

Indstillingen om Afsted bør gøres, saasnart det med Visshed kan sees, at en Cadet ikke vil kunne bestaae Prøverne iland eller tilsees inden de ovennævnte Tidsfrister.

Endelig: Dersom en Cadets Forhold paa eller udenfor Academiet er saaledes, at Cadetchefen finder ham uskikket til at indtræde i Marinens Officersclasse, da indstilles han til Afsted af Cadetchefen, efter at derom er forhandlet med Cadetofficiererne og Lærerne.

Udnævnelse til Søofficier, og Anciennetets Bestemmelse.

§ 60. Naar en Cadet har opfyldt alle Academiets Fordringer, indstilles han af Cadetchefen til at udnævnes til Søofficier. Hans Anciennetet bestemmes efter Udnævnelsesdagen. Om flere udnævnes samme Dag, da bestemmes den indbyrdes Rækkefølge efter Hovedsummen af de ved Afgangsprøven og Vidnesbyrdet om Duelighed til Officier af Enhver især opnaaede Characteresummer.

Marineministeriet, den 8de Mai 1854.

Steen Bille.

N. N. Petersen.

Den arctiske Strømning.

(Af G. Jrminger, Capitain i Søetaten.)

Flere Hydrographer*) anføre, at en Strømning fra det nordlige Ishav fortsætter sit Løb langs med Østkysten af Grønland i omtrent lige Linie hen til Ny-Foundland's Banker.

Denne Mening deler jeg ikke og skal her angive mine Grunde.

Betydelige Ismasser føres aarlig med Strømningen fra det nordlige Ishav, Syd efter langs med Øst-Kysten af Grønland*), omkring Cap Farvel, og hen i Davisstrædet, og da disse Ismasser i Almindelighed ere saa tæt sammenskruede omkring den sydlige Deel af Grønlands Kyst, at Seiladsen derigennem ofte er umulig,

*) Berghaus, A. Petermann, Kerpallet o. fl.

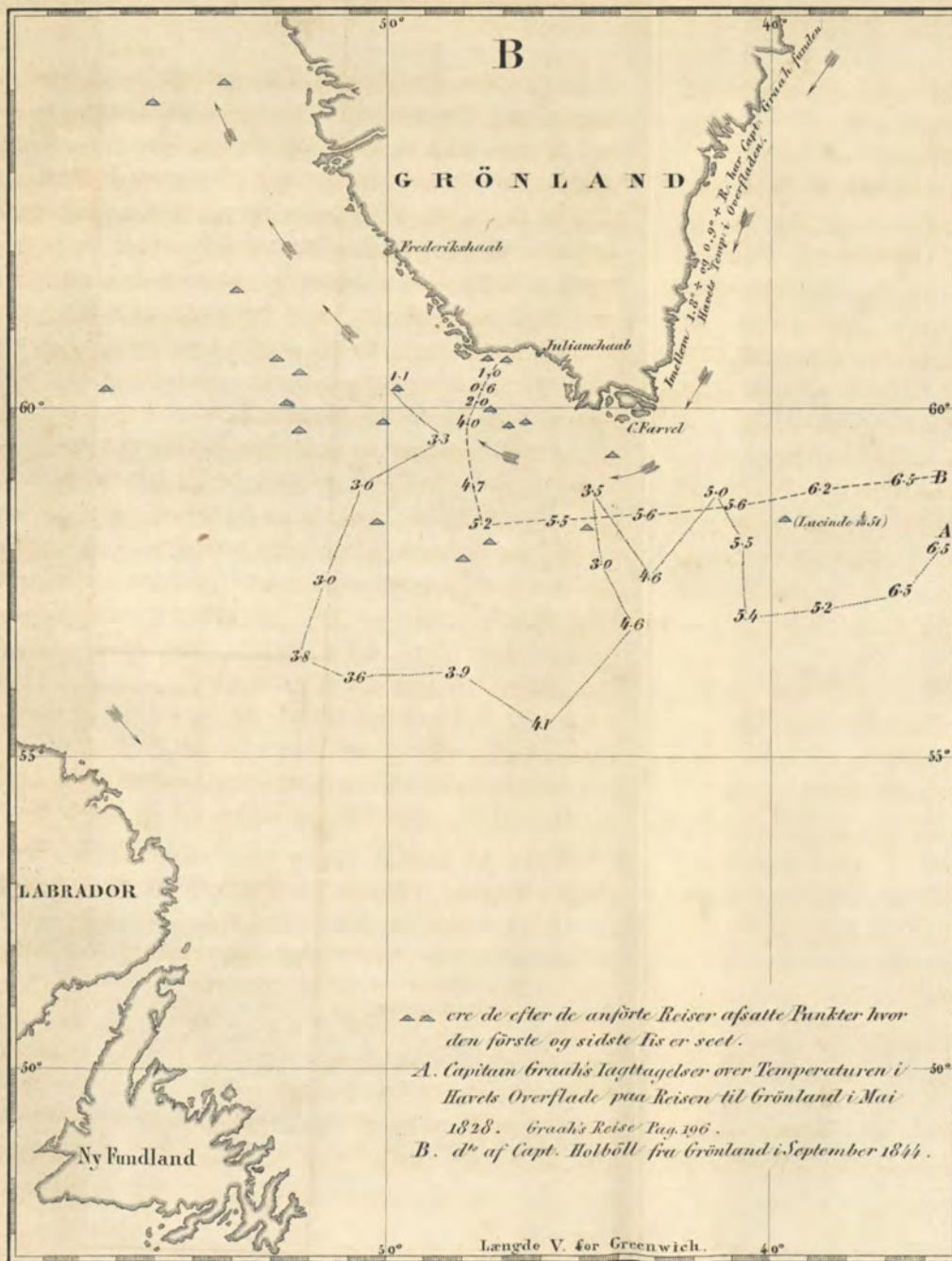
**) Cfr. Graah, Scoresby o. fl. samt Beretninger om Grønlandsfarerne i Aaret 1777 af Lorens Hanssen, Rector ved Skolen i Ribe.

Disse sidste Beretninger omtale 10 navngivne Grønlandsfarere med deres Føreere og astrykte Breve fra flere af disse Skibsførere afgive et slaaende Beviis for Ishavets Strømning's Hastighed Sydvæstefter. De omtalte Skibe indsejlede i Isen Juni Maaned 1777 paa omtrent 76° N. Brede imellem Spitsbergen og Jan Mayen, og dreve med Isen S.V.-efter imellem Island og Grønland, ofte i Sigte af den grønlandske Kyst. Efterhaanden forgik alle Skibene i den sammenstruede Is — det Sidste den 11te October paa 61° N. Br., og af disse Skibes Besætninger, der udgjorde omtrent 450 Mand, vare 116 saa heldige at redde sig iland fra Isen paa Kyststrækningen omkring Cap Farvel i Løbet af October Maaned. Naar man beregner Afstanden imellem Cap Farvel og det Sted hvor Skibene indsejlede af Isen imellem Jan Mayen og Spitsbergen, da bliver den i lige Linie omtrent 1400 Dvartmil, og da den Tid disse Ismasser behøvede for at drive fra dette Sted til Cap Farvel var omtrent 4 Maaned, bliver Medium af denne Strømning's Hastighed idetmindste 11—12 Dvartmil i Etmaal.

A.			Reise til Grønland.					Hjemreise fra Grønland.				
	Skibets Navn.	Skibsførerens Navn.	Cap Farvel's Meridian passeret paa:	Datum.	Den første Jis seet		Datum.	Cap Farvel's Meridian passeret paa:	Datum.	Den sidste Jis seet.		Datum.
					N. Brede	Vest for Greenwich				N. Brede.	Vest for Greenwich.	
1849.	Skonnertbrig Neptunus.	Knudten.	58° 0' N. Brede.	26de Juli.	58° 10'	47° 19'	28de Juli.	58° 5' N. Brede.	31te August.	58° 24' †)	44° 35'	31te August.
—	Barkskib Julianehaab.	Bohn.	59 23 —	10de Mai.	26 Dm. Syd for Cap Farvel megen Jis.		10de Mai.	57 45 —	31te August.	59 50	46 30	29de August.
1850.	Brig Hvalfisken.	E. Humble.	58 8 —	6te Juni.	59° 50'	50° 0'	12te Juni.	58 16 —	23de September.	60 0	47 20	21de September.
—	Brig Egedesminde.	Moberg.	57 10 —	28de Mai.	60 30	52 10	8de Juni.	57 50 —	28de September.	61 34	53 58	23de September.
1851.	Brig Lucinde.	Faltings.	58 8 —	26de April.	58 26	50 9	2den Mai.	58 35 —	2den October.	58 30	39 30	4de October.
—	Brig Mariane.	Dreyer.	57 30 —	1ste Juli.	57 55	47 52	2den Juli.	58 9 —	12te September.	59 44	46 46	11te September.
1852.	Brig Baldur.	F. Oken.	57 43 —	7de April.	60 5	52 30	18de April.	58 9 —	9de Juni.	60 15	57 14	27de Mai.
—	* Baldur.	F. Oken.	55 55 —	10de August.	Ankrede ved Godhavn den 19de August uden at have seet Jis paa Reisen			56 36 —	13de October.	60 45	53 5	3die October.
1853.	Brig Baldur.	F. Oken.	57 56 —	1ste Mai.	63° 50'	56° 0'	10de Mai.	57 54 —	10de Juni.	64 7	54 18	5te Juni.
—	Brig Peru.	Humble.	57 45 —	23de Jun.	59 44	52 25	26de Juni.	58 58 —	17de September.	60 40	46 45	16de September.

†) Da Neptunus var paa 58° 14' N. Brede saaes et Jisbjerg i Nord, 10 Dvartmils Afstand. — Jsen altsaa paa 58° 24' N. Brede.

*) Dette Skib gjorde 2 Reiser dette Aar. Godhavn ligger paa 69° 14' N. Brede.



har mange Mands Erfaring lært Skibsførerne, som aarlig fare imellem Kiøbenhavn og de grønlandske Colonier (hvilke alle ligge paa Vestsiden af Grønland), at de paa Reisen til Colonierne, for at undgaae at komme i Isen, maae lætte deres Cours et Par Grader Syd om Cap Farvel, ligesom ogsaa, efterat Cap Farvel's Meridian er passeret, Coursen i Almindelighed ikke forandres betydelig Nord efter, førend de have naaet 50° à 52° B. f. Grw. og selv undertiden vestligere, eftersom det falder til med Wind, Veir eller Is, alt fordi man ved denne Fremgangsmaade træffer et mere aabent Farvand, hvor der enten aldeles ingen Is er, eller hvor den i Almindelighed findes mere spredt, end om de holdt sig nærmere Kysten, hvor Skibene udsættes for at blive indefluttede i Isen, som med Strømningen føres langs med Landet.

Paa Hjemreisen fra Colonierne bruges en lignende Forsigtighedsregel, idet Skibsførerne først søge at komme ud fra Landet og derefter at styre sydlig for des lettere og hurtigere at naae det iisfrie Hav.

For at kunne angive Grændserne for Isen i disse Regioner, giennemgik jeg flere Skibsjournaler, som velvilligen bleve mig udelivered af Directionen for den kongelige grønlandske Handel, nemlig 2 Skibsjournaler for hvert af de sidste 5 Aar, hvilket giver 2 Hjemreiser til Colonierne og 2 Tilbagereiser aarlig, altsaa i det hele 20 Reiser, hvilke jeg, for ikke at gjøre Undersøgelsen for vidtløftig, fandt tilstrækkeligt.

Alt betydelige Forandringer med Hensyn til Isens Grændser undertiden finde Sted, er vistnok udenfor al Tvivl, men det er dog rimeligt, at Resultatet af disse Undersøgelser for et Tidsrum af 5 Aar, ikke vil være meget afvigende fra det Almindelige.

Af disse Journaler saae jeg paa hvilken Brede Cap Farvel's Meridian var passeret paa Hjemreisen, og paa hvilket Sted den første Is var truffen, ligesom ogsaa paa hvilken Brede Cap Farvel's Meridian var passeret paa Hjemreisen og den sidste Is seet.

I medfølgende Tabel A. findes disse Optegnelser anførte, og

for at gjøre Oversigten end tydeligere, ere Punkterne, hvor den første og sidste Is er bleven seet, antegnede paa vedlagte Kort B. *)

Af disse Data fremgaaer, at Cap Farvel's Meridian, efter Medium af Reiserne, er passeret, paa Hjemreisen til Colonierne, paa $57^{\circ} 46'$ og, paa Hjemreiserne, paa $58^{\circ} 2'$ N. Brede, hvilket giver 123 Qvartmiil og 107 Qvartmiil **) Syd om Cap Farvel, hvor Farvandet paa disse Reiser efter Journalerne har været frit for Is, og som man derfor under almindelige Omstændigheder kan ansee for et sikkert Streg, for at gaae sønden om de Ismasser, der sædvanlig ved Strømningen fra det nordlige Ishav føres forbi den sydlige Deel af Grønland.

Paa Reiserne fra Grønland har Seiladsen været noget nærmere Cap Farvel (16 Qvartmiil), hvilket vel deels har sin Grund deri, at Skibsførerne, ved at komme fra Davisstrædet, bedre kunne kiende Isens Udstrækning fra Land, hvorom de paa Hjemreiserne, idet de komme fra det isfrie Atlanterhav, naturligtviis ikke kunne have nogen Kundskab, og deels fordi Tilbagereiserne skee paa en Kørstid, hvor Farvandet i Almindelighed ikke er saa opfyldt med Is som om Foraaret, paa hvilken Tid Hjemreiserne finde Sted.

*) Tillige medfølge Copier, af 3 Strømkort over det Farvand, hvor den af de nævnte Hydrographer anførte Strømning findes antegnet nemlig:
C. af Karte vom Atlantischen Ocean, zur übersicht der Strömungen
1c. 1c. Berghaus' Physikal. Atlas. 1837.

D. - Polar Chart illustrating A. Petermann's paper on the opening into a Polar-Sea, between Spitsbergen and Nowaia-Zemlia, der findes i: Further correspondence and proceedings connected with the arctic expedition, presented to both houses of Parliament by command of Her Majesty. London 1852.

E. - Carte des courants généraux dans l'Océan Atlantique. Dépôt Général de la marine — par Ch. P. de Kerhallet, capitaine de vaisseau etc. etc. etc. Paris 1852.

**) Efter Capitain Graah's Observationer ligger Cap Farvel paa $59^{\circ} 49'$ N. Brede og $43^{\circ} 54'$ B. f. Grw.

Det sees af Tabellen, at Briggen Lucinde traf Isen østligst, (den 4de October 1851, paa $58^{\circ} 30'$ N. Brede og $39^{\circ} 30'$ B. f. Grw.), hvilket giver 79 Dvartmiil Syd og omtrent 135 Dvartmiil Ost for Cap Farvel. Den bestod kun af en aldeles isoleret Isflage af ubetydelig Størrelse, og det er meget sjældent paa denne Brede at træffe Is saa østlig. *) Paa Reisen fra Julianehaab til dette Punct var der kun set meget lidt Is.

Da den paa disse Reiser først og sidst seete Is, som oftest kun bestod af enkelte Isbjerge eller Isflage, der dannede den alleryderste Grændse af den Is, som fra N. D. kommer omkring Cap Farvel og driver hen i Davisstrædet, saa er det en Selvfølge, at de større og mere sammenhængende Ismasser, som Strømningen fra Ishavet fører med sig, og hvorved netop Strømningens Retning tilkiendegives, findes mellem disse yderste Grændser og Kysten af Grønland.

Den Sydlige og S.W.-lige Kyst af Grønland er meest belempret af denne Drivis om Foraaret, hvorimod Havet udenomkring denne Kyst, som oftest er temmelig frit for Is fra September til hen i Januar; men sidst i denne Maaned pleier den igjen i store Masser at komme omkring Cap Farvel. **)

For end ydermere at bevise denne Isgangs Tilværelse, skal jeg anføre Følgende:

Jeg meddeler her et Uddrag af Journalen holdt ombord i Skonnerten „Activ“, Capitain J. Andersen. Dette Fartoi hører

*) Paa Overreisen til Grønland i 1828, traf Capitain Graah den første Is paa $58^{\circ} 52'$ N. Br. og $41^{\circ} 25'$ B. for Grw., hvilket kun er 57 Dvartmiil Syd og omtrent 77 Dvartmiil østen for Cap Farvel, og han anfører: „Siden 1817, veed jeg ikke, at man har truffet dem (Isfjeldene) meget østen for Hukken“. Undersøgelses-Reise til Ost-Kysten af Grønland, af Capt. W. A. Graah, Pag. 23.

**) Graah. Pag. 59.

til Colonien Julianehaab og bruges som Transportstib i dette District.

1851 d. 7de April seilede Activ fra Julianehaab, bestemt til Udliggersstederne hen ad Cap Farvel. Samme Dag nødsagedes Føreren, paa Grund af Is, at søge Havn. Hyppige Sneestorme og Kulde. Isbjerge og Masser af flad Is indesluttede Kysten, hvorfor det blev umuligt at fortsætte Reisen førend den 23de.

Isen fandtes nu spredt og Reisen blev fortsat.

Efter nogle Timers Seilads maatte der, paa Grund af Is, igien søges Havn. Indesluttet af Isen til den 27de. Isen igien spredt, og Reisen blev fortsat til d. 1ste Mai. Havn maatte nu søges igien, da Kysten blev indesluttet af Is. I denne Maaned svære Storme, Sne og Frost. Fra høitliggende Puncter paa Kysten ofte intet aabent Vand isigte; undertiden Isen noget spredt, men dog ikke tilstrækkelig for at kunne seile videre.

Endelig, den 6te Juni om Morgen, fortsattes Reisen, men samme Aften skruede Isen igien ind paa Kysten, og Skonnerten blev nødt til at løbe ind i „Blæsehullet“, en Havn i Nærheden af Cap Farvel.

De følgende Dage kunde Reisen fortsættes imellem den spredte Is; den 18de Juni ankrede Activ igien ved Julianehaab.

Medens Ismasserne saaledes indesluttet Kyststrækningen imellem Julianehaab og Cap Farvel, passerede Briggen Lucinde d. 26de April Cap Farvel's Meridian paa $58^{\circ} 8' N.$ Brede, (101 Qvartmiil fra Land) og ingen Is blev seet, førend d. 2den Mai paa $58^{\circ} 26' N.$ Brede og $50^{\circ} 9' W.$ f. Grv.

Endvidere: Capitain Knudten, førende Skonnertbriggen Neptunus, blev paa Reisen fra Kiøbenhavn til Julianehaab, paa Grund af Is, nødt til at løbe ind til Frederikshaab d. 3de Mai 1852, og var ikke i Stand til at fortsætte Reisen til Julianehaab, førend medio Juni, fordi en stedsebarende stærk Isgang, saavel Isbjerge som meget udstrakte Masser af Flad-Is, med rast Fart, satte langs med Kysten N. efter. Capitain Knudten, en meget paalidelig Mand, beretter, at der i den hele Tid, selv fra høitliggende

Punkter ved Frederikshaab, hvorfra der var en Synskreds af omtrent 28 Qvartmiil til Søes, ikke en eneste Dag kunde sees aabent Vande.

Medens Neptunus laae indessluttet af Isen i Frederikshaab, passerede Briggen Baldur, paa Hjemreisen fra Grønland til Kjøbenhavn, som Tabellen udviser, Cap Farvel's Meridian d. 9de Juni paa $58^{\circ} 9'$ N. Brede (100 Qvartmiil fra Land) i aabent Særvand uden Is i Sigte.

Alf Ovenanførte fremgaaer det tydeligt, at Strømningen fra Ishavet, som løber langs med Ost-Kysten af Grønland, bøier omkring Cap Farvel, fortsætter sit Løb langs med den grønlandske Vestkyst N.-efter, og fører saaledes Ismasserne fra det nordlige Ishav hen i Davisstrædet.

Saafermt den Strømning eksisterede, som de nævnte Hydrographer anføre at have sit Løb i lige Linie fra Ost-Grønland til Ny-Foundland's-Banker, da maatte denne Strømning medføre Isen fra Ost-Grønland (dersom den var submarin — da dybgaaende Isbjerge — var den kun i Overfladen — da Masser af Flad-Is)*), og Skibene maatte folgeligen, hvorlangt man end satte Coursen Syd om Cap Farvel, komme til at giennemskære denne Strømning's Isgang — men Saadant er ikke Tilfældet; thi naar Skibene, ved at komme Øster fra, sætte Coursen omtrent 2° (120 Qvartmiil) Syd om Cap Farvel, falde de meget sjelden eller saa godt som aldrig ind med Is, førend de ere komne i Davisstrædet, hvilket er et afgjørende Beviis for, at der ikke er nogen Green af den arctiske Strømning, som fra Ost-Grønland i omtrent lige Linie løber hen ad Ny-Foundland's-Banker.

*) En Observation, — som kan have Interesse her, og som, paa Grund af den ubetydelige Forskiel af Temperaturen i Havets Overflade og i Dybde, vidner om, at ingen submarin kold Strømning finder Sted paa efterfølgende Punct S.V.-lig for Cap Farvel, — findes i Graah's Reise, Pag. 23; han anfører: „Den 5te Mai 1828, paa $57^{\circ} 35'$ N. Br. og $36^{\circ} 36'$ B. for Grw., fandtes Havets Temperatur i Overfladen 6.3° og i en Dybde af 660 Fod — 5.5° R.

Langs med Østkysten og omkring den Sydlige og S.V.-lige Deel af Grønlands Kyst, det saakaldte Julianehaabs Distrikt, er Isen i Almindelighed langt mere sammenpakked*), end det er Tilfældet noget nordligere ved Vestkysten og længere ude i Davisstrædet, hvor den som oftest forekommer mere spredt, og derfor hænder det hyppig, at de Skibe, der ere bestemte til Julianehaab, ere nødte til først at søge en nordligere Havn, for her at oppebie Tiden, indtil Isens er saaledes, at den tillader dem at seile til Julianehaab.

I den varmere Hæstid, naar Isen og Sneen smelter paa Landet, forarsager dette, at Strømmen fra Fjordene løber ud i Havet og bidrager herved til at fjerne Isen noget fra Kysten, hvorved Seiladsen i det aabne Farvand i Nærheden af Landet kan iværksættes; dog have vedholdende Storme, eftersom de blæse imod Kysten eller ud fra den, Indflydelse paa Isens Drivt og Leie.

Et andet Beviis for, at Strømningen ikke fra Øst-Grønland i lige Linie løber henad Ny-Foundland's Banker, kan ogsaa hentes fra de Temperatur-Tagttagelser i Havets Overflade, der ere gjorte paa flere Reiser til og fra Grønland, og hvoraf Tagttagelserne for 2 Reiser ere anførte paa medfølgende Kort B. Den ene Reise var af Capitain Graah til Grønland i Mai 1828, den anden af Capitain Holbøll fra Grønland i September 1844.

Capitain Graah, som paa sin Undersøggelses-Reise i Grønland tilbragte 2 Sommer og 1 Vinter paa Østkysten (imellem Cap Farvel og $65\frac{1}{4}^{\circ}$ N. Br.), har ikke fundet Havets Temperatur høiere end $0.9^{\circ} + R.$ **))

Dersom nu den arktiske Strømning herfra i lige Linie løb henad Ny-Foundland, vilde den, paa Reiserne til og fra Grønland, træffes imellem 38° og 45° B. for Grw. og en saa meget høiere Temperatur i Havets Overflade som 4 à 6° R., der er funden

*) Graah's Reise, Pag. 11, 14, 25, 60 o. fl. St.

**) Graah's Reise Pag. 152: „Havets Temperatur var paa hele Reisen hyppigen bleven observeret og funden imellem 28° og 34° Fahr.

paa dette Strøg og antegnet paa Kortet, kunde da efter min Mening kun 1—2 Grader Syd for Parallellen af Cap Farvel, som Kortet udviser, ikke være tænkelig, da man veed at Hovedstrømningerne, saavel de koldere som de varmere, ved den idelig fornyede Tilstrømning af koldere eller varmere Vand, vedligeholde deres Temperatur paa meget betydelige Distancer igiennem Oceanet.

Uf denne forholdsviis høie Temperatur i Havets Overflade saa nær ved Grændsen af den Strømning, som fører saa uhyre Ismasser fra Ishavet omkring Cap Farvel, bestyrkes man i den Tanke, at Atlanterhavet her har et Drag (Trækl) i N.-V.-lig og N.-lig Retning henimod Grønlands østlige og sydlige Kyst, hvorved den fra Isen udgaaende Kulde hindres fra at udbrede sig i Havet i nogen betydelig Afstand imod en saadan Sætning af Vandmassen, *) og dette Drag imod Landet er uden tvivl Aarsagen til, at Isen paa disse Dele af Grønlands Kyster forekommer saa sammenstuvet, at det ved Sydkysten saa ofte, og paa Østkysten saa godt som bestandigt, er umuligt for Skibe at trænge igiennem Isbarrieren til selve Landet.

De Skibsjournaler jeg har giennemseet for at undersøge, om der paa Reiserne til og fra Colonierne i Grønland, imellem 38° og 45° B. for Grw., skulde findes nogen fremherskende Strøm-sætning i nordlig eller sydlig Retning, udvise Intet afgjørende i saa Henseende — snart har Beskiftet været nordligere, snart sydligere end den observerede Brede, og det er ogsaa i det Hele vanskeligt, selv ved Sammenligning af en Mængde Journaler, at opnaae noget paalideligt Resultat ved en sliq Undersøgelse, da der i

*) Graah anfører i sin Undersøgelser-Reise, Pag. 26: „I Munden af Davisstræbet fandtes Havets Temperatur 4° til 3.1° N., uagtet vi vare i Nærheden af Is. Jeg sluttede heraf, at en Strøm fra Sønden maatte have Sted; thi jeg har ellers aldrig i Nærheden af Is fundet Temperaturen af Søen over 1.8° N., og denne Slutning bestrykendes, da vi, efter at være komne Norden for Isen, fandt Temperaturen 1.1° + N.

dette stormende og af hyppig Taage hjemsejgte Himmelstrøg ofte hengaaer mange Dage, hvor ingen Observation kan faaes.

Denne Undersøgelse kan saaledes ikke heller afgive Beviis for Tilstedeværelsen af nogen arctisk Strømning fra Ost-Grønland i lige Linie hen til Ny-Foundlands Banker, og dette, i Forbindelse med de anførte sikre Data over Isens Drift og Havets Temperatur, giver mig den Overbeviisning, at ingen saadan Strømning eksisterer, idetmindste ikke imellem Marts og November, det Tidsrum der omfatter de gjorte Undersøgelser.

Til andre Tider af Aaret besøges dette Farvand ikke, og der er formeentlig ikke Grund til at antage, at der i den Tid finde betydelige Afvigelser Sted.

Af det Anførte forekommer det mig derfor indlysende, at Strømningen fra Ishavet, der medfører saa betydelige Ismasser, efter at være løbet langs med Ost-Kysten af Grønland, bøier omkring Cap Farvel, uden at nogen Green deraf løber i lige Linie til Ny-Foundlands Banker. Denne Strømning følger derefter Sydvest-Kysten af Grønland indtil omtrent 64° , undtagelsesviis endog til Holsteinborg, som ligger paa omtrent 67° Brede.

Denne Strømning forener sig derefter uidentvibl med Strømningen, som fra Hudsonsbugten og den vestlige Deel af Davisstrædet sætter Syd efter langs med Kysten af Labrador, og forøger saaledes de uhyre Ismasser der kun ad denne Vej føres S. paa til Ny-Soundland og videre ud i Atlanterhavet, ofte til Hinder og Fare for Skibsfarten imellem Europa og Nordamerika.

Mangaréva og Nukéna-Derne.

(Ogruppe Gambier i Sydhavet.)

(Bestreven af den apostoliske Missionair J. P. Henry.)

(Nouvelles Annales de la Marine. Mars 1853.)

Selskab med Pater Ferréol forlod jeg Valparaiso den 16de October paa den franske Corvet La Capricieuse og ankom til Ogruppen Gambier den 9de November. Man lastede Anker omtrent 3 Qvartmiil fra Mangaréva, den største Ø i Gruppen. Da vi steg iland bleve vi modtagne af Missionens Superior, Pater Cyprien, under lydelige Glædesytringer af hele den mangaréviste Befolkning der var stimlet sammen for at see os. Vi vare neppe komne til Præsteboligen førend vi fik et Besøg af Kongen. Det er en smuk Mand, meget ordentlig klædt paa Fransk, med Strømper og Sko, hvilket maa bemærkes, eftersom hans hele øvrige Familie, selv hans Kone, gaae barbenede, men forresten ere passende klædte. Da Chefen paa Corvetten en Times tid efter var kommen iland for at hilse paa Pater Cyprien, gik vi Alle i Selskab sammen ud for at see os om.

Aldrig skal jeg glemme det dybe Indtryk som dette Land og dette Folk gjorde paa mig. Vi fulgte en lang skyggefuld Sti der snoer sig mellem Bjerget og Havet giennem en Skov af Bananer, Cocos- og Brødfrugttræer. Hytterne, af en overmaade yndig Form, laae hist og her spredte omkring i Skoven; Indbyggerne kom løbende til fra alle Sider for at hilse paa os og fulgte saa med, idet de ytrede den meest levende Deeltagelse og naturlige Glæde. En Mængde Børn, unge Mennesker, Qvinder og Piger fulgte stadig med os, og gav os et lille Nisk, med den almindelige Hilsen essakol! (Det er Gode!) eller de knælede og bad Pateren om sin Betsignelse. Paa Beien bød man os Ananas eller aabnede Cocosnødder for at ledske os. Da omsider denne Høflighed begyndte at genere, forlode vi Stien og sloge ind i Skoven; men forgæves: hele

Skaren fulgte med, og da vi standsede og ikke vidste hvorledes vi skulde blive dem qvit, satte de unge Piger sig ned paa Jorden ved Plater Ferréols Fødder og saae op til ham med en barnlig Nysgierrighed. Det forekom mig vi vare hensatte i Guldalderen ved at see disse uskyldige, lykkelige Oboere vandre om i disse yndige Træers Skygge, der give dem Næring uden Arbeide, paa en Jord, hvor der ikke findes et eneste giftigt Kryb, intet giftigt Dyr.

Mandsfolkernes Klædedragt var et Par hvide Bomulds Beenklæder, en hvid eller couleurt Skjorte, et rødt Belte eller Tørklæde om Livet, og om Halsen en lille Krave som vore Bønder bære den. Fruentimmerne vare iførte en lang Kjole som naaede dem fra Halsen lignend til Fødderne, forøvrigt bølgede deres velkæmmede Haar frit ned paa deres Skuldre. En overordentlig Reenlighed gav disse yderst simple Klæder noget vist Værdt; Reenlighed er overhovedet et fremspringende Træk i disse Oboeres Character. Mandsfolkernes Dragt klædte dem godt. Hele Børnenes Dragt var en couleurt Skjorte, som lod Bryttet og Benene blottede.

I Kirken sadde Mandsfolkene tilhøre og Fruentimmerne tilvenstre; nede ved Døren Mødrene med deres Smaaagutter.

Mandsfolkene og Fruentimmerne sang verelviis og svarede hinanden, undertiden i Chor, og det med en Reenhed og Harmoni, som man sjelden træffer i vore europæiske Landsbyer. De 3 andre beboede Der have hver sit velbyggede Gudshuus, der ligne vore Capeller i Frankrig; men Mæge til Kirken paa Mangaréva har kun faa af vore Smaabyer. Den er stor, høi og indvendig prydet med en dobbelt Række Sviler. Den har rigtignok kun faa europæiske Prydelser, men dens koralkalkede Bægge have en uforlignelig Hvidhed. Havet har leveret Prydelserne for de tre Altene: de ere pyntede med symmetrisk indfattede Coquiller, med prægtige Coralgrene og udflaaret Perlemor. Det skønneste Perlemor, Dykkerne have kunnet hente op fra Dybet, er anvendt paa Høialteret: en Klosterbroder har udflaaret det, om end ikke saa fuldendt, som man vilde forlange i Paris, dog saaledes, at det gjør en særdeles smuk Birkning, især

de fire store Blomstervaser, der hæve sig næsten $1\frac{1}{2}$ Metre over Høialteret. En Klosterbroder har ogsaa bygget Kirken, uden nogenfinde at have lært Muurprofessionen, næsten uden Værktøi, men besjælet af sin fromme Iver og ved en hengiven Befolknings Hjælp.

Som vi steg ud af Kanoen, der førte os over til den lille *D Mukena*, som ligger 3 *Quartmiil* fra den større, bleve vi modtagne af en dobbelt Række Børn, der hilsede os og bød os Velkommen, paa Fransk, svarede os paa Fransk og taledes Fransk indbyrdes med hinanden. Det var Eleverne fra en Lægebroders, *Mr. de la Tour's* Skole. Denne Skoles fornemste Formaal er at danne Lærere og fornemmelig Præster: de dygtigste blandt Eleverne lære desaaarsag Latin og de vigtigste af vore Skole-Discipliner.

Jeg slog min Bopæl op paa *Mukena*, og 3 Dage efter lettede det Skib der havde bragt mig hid, og fortsatte sin Reise. Ikke uden indre Bevægelse saae jeg det fjerne sig, og en ganske ny Tilværelse begyndte nu for mig paa denne lille *D*, med i det Hvieste 40 Indvaanere og knap een *Pieue* i Omkreds. Farvel Frankrig, Farvel for stedse, mit elskte Fædreland! Slægt og Venner! Fra nu af være det min eneste Tanke, min eneste Bestæftigelse at bane mig en Vej paa dette himmelske Sted, hvor man nyder den Lykke, jeg aldrig har fundet — og som jeg havde mistvivlet om nogenfinde at finde — her paa Jorden.

Jeg har nu været et halvt Aar paa denne *D*, og jeg elsker dette Sted daglig meer og meer. Det forekommer mig umuligt, at der kan gives et bedre Climat. Om Vinteren synker Thermometret aldrig under 16° Hundrededeels; om Sommeren stiger det undertiden til 32° ; men selv da er Heden meget lettere at udholde end i Paris, man aander let og føler kun en mild Transpiration. Om Middagen hviler jeg ved den koolige Strandbred og om Eftermiddagen Kl. 4 efter Skoletiden fører jeg min unge *Coloni* ud til Markarbejde bag ved Bjerget. Naar vi gaae hjem, standse vi paa det høieste Punkt paa Stien og fremsige vor Aftenbøn med Ansigtet vendt mod den nedgaaende Sol og sætte os derpaa nogle Diebliske for at betragte det herlige Skuespil, som den forsvinder

i Havet. Sildigere spadserer jeg eller sætter mig paa Landingsstedet, som fra Træerne paa Stranden skyder sig ud i Havet. Jeg indaander den kislige Luftning fra Havet, hvilket som oftest er rolig og glat; jeg betragter denne skionne Himmel med de stærkt tindrende Stjerner, og hvorfra Maanen udsender sit hvide og rene Lys, som man kun seer det under Tropene.

Børnene tale bestandig Fransk indbyrdes. Det er langtfra, at de tale grammaticalsk rigtigt, og de overføre i Samtalen mange eendommelige Vendinger fra Modersmaalet; men deres Udtale er fortrinlig. Dette er Mr. de la Tours Børk; det skylder man hans Anstrengelser og hans Taalmodighed. Hvad vore unge Sydhavsbeboeres Character angaaer, er samme særdeles blid. De ere ikke meget livlige; i deres Fritid vil de helst sidde paa Jorden og tale sagte med hinanden. De ere dog muntre, men denne Munterhed er rolig og uden Støi. Uagtet denne Rolighed have de dog megen Følelse for Dadel og Noes, og det er let at vække deres Rappelyst.

Disse gode Oboere bevare hele deres Liv Ungdommens rene Sæder. Naar en Fremmed giennemstreifer Den, følge Alle af enhver Alder nysgierrigt efter ham, og naar han taler til dem, svare de med briet Hoved og med et forstandigt Smil. De kiende ikke til Forsynlighed eller Bekymring for Fremtiden. Naar Saa- eller Plantetiden kommer, vilde de ikke bestkæftige sig mere dermed end Himmelens Fugle, hvis Missionairen ikke erindrede dem om, hvad de havde at giøre, men da Kongen for nogle Maaneder siden, efter Pater Cypriens Naad, opfordrede Indvaanerne paa de fire Øer til at plante Bananen, saae man allerede saa Dage efter unge Bananer i Mængde fremstaae i den gravede Jord; gives der end ikke nogen Fyrste, der hersker over meer sorgløse Undersaatter, gives der ei heller nogen, hvis Undersaatter ere lydigere.

Dette nysødte Folks store, næsten eneste Formaal er Religionen. For at vedligeholde deres Iver i saa Henseende, har man indstiftet en Bæddestrid mellem de fire Øer. Hvert Aar, til Kongens Fødselsdag, sammensætte Indbyggerne paa hver af Øerne, paa deres Maade, et Slags Fortælling eller Fremstilling af Steder

af Evangeliet, som have gjort meest Indtryk paa dem under Læsningen og af Forklaringerne, som have fundet Sted i Kirken. Alle, baade Mandfolk og Fruentimmer, bidrage deres til Medactionen af dette litteraire Product, efter deres Grad af Dannelselse og Høflighed. Naar dette Arbejde er færdigt, lærer hele Den det udenad, ved fælleds Repetition, syngende det efter en netop dertil opfundet Melodi, hvis Rhythmus sædvanlig er behagelig, men som er eensformig, og naar Fødselsdagen kommer, forsamle alle Indvaanerne sig paa Mangarèva og synge deres Per under Brødsfrugttræernes Skygge og under Forsæde af de Ældste fra hver Ø. Til Slutning udsiger hele Forsamlingen, hvilken Ø, der har vundet Prisen. Naar de ere flere samlede, gientage de Christendommens strenge Læresætninger, som Rhapsoderne fordum Homers Digte og nu omstunder Italienerne Tassos Vers.

Og dette Folk, med disse uskyldige, barnlige Sæder, er imidlertid det samme, som inden Missionairernes Ankomst viste sig fiendtlige mod de Skibe, som kom derhen. Indvaanerne laae stadig i Krig med hinanden, myrdede hinanden og vare Mennekesædere; engang, efter et blodigt Slag mellem to Partier, fortærede Seierherrerne deres Fienders døde Legemer ved en stor Fest, der varede otte Dage. Flere Oldinger bekræfte dette, og vise det Sted, hvor de døde Legemer laae opdyngede. For tre Aar siden levede endnu en Kone, der havde fortæret sine to Mænd, der vare døde i en Hungersnød. Deres Sæder vare ligesaa udsvævende som paa alle de øvrige Øer i Sydhavet. De vare Røvere, ranede indbyrdes fra hinanden de indhøstede Brødsfrugter og bemægtigede sig de Skibe, der kom til deres Øer. Nu er Tyveri aldeles udryddet hos dem. Det er Christendommens Værk.

Mangarevierne ere af Skabning høie, kraftfulde og særdeles velskabte. Deres Bryst er hvælvet, deres Figur og Hoved beundringsværdig regelmæssig. Deres Gang er langsom og fuld af Værdighed. Deres Hudfarve ligner Chilianernes og er gulbrun. Iøvrigt findes der iblandt dem ligesaa mange Blonde som i det

sydlige Frankrig. Deres Ansigt har intet andet Særkiende, end overmaade hvide Tænder, lidt fremstaaende Læber, og en lidet fladtrykt Næse, hvilket man tilskriver den Omstændighed, at Modrene have den Skik at trykke Næsen imod Børnenes strax efter Fødselen; saaledes omfavner man nemlig hinanden der tillands.

Naturen har gjort Alt for disse „lyksalige“ Der. Jorden yder Indbyggerne, næsten uden Arbeide, Alt hvad der er nødvendigt til deres Livsophold og til deres Fornødenheder.

Brødfrugttræet bærer Frugt næsten hele Aaret; paa samme Tid, som det bærer modne Frugter, har det allerede Blomster, som undertiden modnes paa 4 Maaneder. Smagen ligner Castaniens. De Indfødte kalde Træet „Toumei“ og Frugten „Mei“.

Og nu Cocosstræet! Fra Søen af, noget fra Land, seer man det stolt hæve sit Hoved midt i den grønne Masse. Intet kan sammenlignes med dens lange Ar eller de store Glaser modne og gyldne Cocosnoder. Træets seige, bøielige og stærke Nodder anvendes til Fiskeruser, Stammen yder Bygningstrømmer til deres Hytter. Bedet er meget haardt yderst. Palmebladene, der efterhaanden som nye skyde frem, falde af, yde et fortræffeligt Brændsel; af den Hud, som omslutter Bladet, hvor det skyder ud fra Stammen, forfærdiges Sække, Sigter og Sligt; af det tykke Trevlestof, som omgiver Nodden, forfærdiges meget gode elastiske Snore, hvormed man binder Tommeret i Bygningerne sammen paa en langt stærkere Maade, end det kunde skee ved Søm, som snarlig vilde blive fortærede af Rust; man fletter ogsaa dette Stof til Sengebunde og Stolesæder. Skallen benyttes til forstiefflige Slags Kar, og Frugten er et behageligt Næringsmiddel og yder derhos Mælk og Olie. Badsken indeni Frugten er klar som Kildevand og yderst velsmagende.

Banantræet med sin meget behagelige Meelfrugt findes i stor Overflodighed. Ananas'en er sjældnere, eftersom den først for kort siden er indført der. Man høster her ogsaa Kartofler, Laro, Piat etc. Havet yder Skaldyr og alle Slags Fisk i Overflod, og Fi-

skeriet er snarere at betragte som et Tidsfordriv end som et Arbeide. Af Pandanens lange Blade bygge de ligesaa hensigtsmæssige som smukke Boliger. De lægge disse Blade dobbelt og sye dem fast paa lange tynde Stokke, som de lægge horizontalt over hinanden omkring Tømmerværket. Disse Blade, revne i smalle Strimler, flette de ogsaa til Sengemadratter, der ere ligesaa elastiske og behagelige at sove paa som vore Sengklæder. Af Brødsfrugttræets Bark eller af en Plante pouri flette de baade Sengetæpper og Kapper. Bomulds træet voxer overalt uden at dyrkes, og yder dem i Overflodighed en meget smuk Bomuld, som Konerne spinde i deres lange Fritimer, og som Pigerne væve paa selvgjorte Væve. Cocos og Calabasser forsyne dem med alle Slags Kar, store Perlemuslingeskaller tjene dem til Fade. Af Perlemor, som de skære med skarpe Stene, forfærdige de desuden Fiskekroge, Syle og Knive. De klippe Haaret meget godt med en klovet Bambus. Af Hibiscus bark forfærdige de Net og Neb, der ere stærkere end vore. I Skolen betjene de sig af tørre Bananblade til at skrive paa istedetfor Papir, og en Mollusk, som de kalde Poulpe, og som man fanger paa Coralbankerne, giver dem Blæk, der ogsaa er bedre end vort. Til Lysning bruge de Rama-Nodder, som man trækker paa en Cocos-Bladstilk og stikker Ild i, liggende paa en horizontal Flade. En stor Fisk (Marona), som de fange ikke langt fra Stranden, yder dem ogsaa en betydelig Mængde Olie; en eneste Fisk kan yde over 20 Potter. Ild skaffe de sig ved at gnide to Træstykker mod hinanden.

Deres Spiser luge de ved Damp og det aldeles uden noget Slags Kjøkkentoi. Først vilde de Spisen (Brødsfrugtens Deig, Fisk, Flesk etc.) godt ind i Blade; derefter opføre de midt ude paa Marken en lille Steenhvælving over et Hul gravet i Jorden. Denne Dvæn ophevede de nu stærkt med tørre Palmeblade eller smaat Brænde, indtil Stenene blive gloende; derpaa slaae de Gevølfsten ind og kaste i en Fart de smaa Pakker med Spisen ned paa de gloende Stene, og bedække derpaa disse i flere Lag opstablede Smaa-

pakker med et stærkt Lag vaade Blade med en Nabning i Midten. Dette Bladlag bedækkes derefter med Jord og man hælder skyndsomt en Mængde Vand ned gennem Nabningen. En tyk Damp staaer siebliffelig iveiret, man hører hvor det koger indenfor, og bedækker nu hurtigt Nabningen med Blade og Jord. Dampen, der nu er indefluttet overalt, koger Episerne jævnt, og efter nogle Timers Forløb er Maden færdig uden videre at være passet.

Til Slutning et Par Ord om det Kloster, Missionen har stiftet paa Mangaréva. Frivillig gives Løftet om bestandig Kyndshed, og det i et Folk, der, før Christendommen, ikke kiendte noget Baand for sine Lidenstaber og lever under det mildeste Clima i Verden.

Klosteret er bygget paa Toppen af en udbrændt Vulcan skjult af Brødrugt-, Orange- og Cocos-Plantager. Det indeflutter omtrent 60 unge Piger, der frivillig have givet Afkald paa Giftermaal. De aflægge imidlertid ikke noget Løfte og kunne frit vende tilbage til deres Familier, men næsten alle forblive ved deres hellige Bestemmelse, og dog have de derved byttet et næsten aldeles ørkesløst Liv med et Liv fuldt af Beskæftigelse. Naar de ikke holde Bøn eller nyde Underviisning, spinde de eller sye, eller forarbejde Jorden med deres Hænder. Det er dem, der have opdyrket Jorden omkring Klosteret, plantet disse Træer og hidført Materialierne til Bygningen af deres Kloster. I Klosteret opholde sig ogsaa alle Dens Smaapiger, som fjernede fra al Fare her dannes til gudfrygtige og dydige Bæsnere ved de Eldres Exempel.

Ogsaa Kirkegaarden, Capellet og en smuk brolagt Wei, der fører 2500 Metres lang ned fra Bjerget, skyldes Pater Cyprien; men et større Mindesmærke end alle disse og flere Arbejder har han opreist sig ved at plante i Indbyggernes Hjerter den christelige Tro og den christelige Moral, tiltrods for Øboernes letfindige Character. Ikke stedse har Samkvemet med Skibene og Naboskabet med to Fordærvelsens Arnesteder, Marquesas og Taïti, været uden Fare; men ved en energisk Fasthed, klog Forsigtighed og en utrættelig Harvaagenhed, har Pater Cyprien hidtil besejret det Onde og

i de 16 Aar, han har forestaaet denne Mission, har den stedse været at betragte som et Mønster for alle Missioner i den christelige Verden.

Den franske Drlogsflaade i Østersøen og i det Sorte Hav i 1854.

(Hant Advertiser, Naut. Mag. Juni 1854. Moniteur.)

I Østersøen.

Linieskibe af 2den Rang:

Le Tage . . .	førende	100 Can.	
L'Inferlig . . .	—	100 —	Hjælpemaskineri af 500 H. R.
L'Hercule . . .	—	100 —	
Le Zéphyr . . .	—	100 —	

Linieskibe af 3die Rang.

Le Breslau . . .	førende	90 Can.	
Le Duguesclin . . .	—	90 —	
L'Inflexible . . .	—	90 —	

Linieskibe af 4de Rang.

Le Duperré . . .	førende	80 (82) Can.	
Le Trident . . .	—	80 (82) —	

Sregatter af 1ste Rang:

La Semillante . . .	førende	60 (50) Can.	
L'Andromache . . .	—	60 (50) —	
La Vengeance . . .	—	60 (50) —	

Sregatter af 2den Rang.

La Pourfuiivante førende 50 (46) Can.

La Virginie . . — 50 (46) —

La Zenobie . . — 50 (46) —

Sregatter af 3die Rang.

La Psyché . . førende 40 (30) Can.

Algerie . . . — 40 Can.

Brig:

Beaumanoir . . førende 16 Can.

Transportfregatterne:

Licorne.

Infatigable.

Dampfregatter:

Le Darrier . . førende 16 Can., 450 H. R.

Hsmodée . . . — 16 — 450 —

Dampcorvetter:

Le Phlégéton . førende 10 Can., 400 H. R.

Laplace . . .

Le Souffleur . . — 6 — 200 —

Damp-Avisos:

Le Milan . . . — 4 — 200 —

Le Lucifer . . . — 6 — 200 —

L'Égile . . . — 6 — 200 —

Brandon . . .

Le Daim . . . — 4 — 120 —

Fulton . . . — 4 — 120 —

I det Sorte Hav.

Linieskibe af 1ste Rang:

Le Friedland . .	120 Can.
Le Balmy . . .	120 —
La Ville de Paris	120 —

Linieskibe af 2den Rang:

Le Henry IV. . .	100 Can.
------------------	----------

Linieskibe af 3die Rang:

Le Bayard . . .	90 Can.
Le Charlemagne .	90 —, Hjælpe-Maskine af 450 H. R.
Le Jéna . . .	90 —
Le Jupiter . . .	90 —

Linieskibe af 4de Rang:

Le Marengo . . .	80 —
------------------	------

Sregatter:

Belle Poule.

Panthère.

Dampfregatter:

Le Gomer . . .	16 Can., Hjælpe-Maskine af 450 H. R.
Le Mogador . .	28 — — — " 650 —
Le Descartes . .	20 — — — " 540 —
Le Bauban . .	20 — — — " 540 —
Le Cacique . . .	14 — — — " 450 —
Le Magellan . .	14 — — — " 450 —
Le Sané . . .	14 — — — " 450 —

Dampcorvetten:

Le Caton . . .	4 Can., Hjælpe-Maskine af 260 H. R.
----------------	-------------------------------------

Damp-Avisøer:

Le Prométhée . . .	4	Can.,	Hjælpe-Maskine af	200	H. R.
Le Salamandre . . .	2	—	—	—	" 120 —
Le Héron . . .	2	—	—	—	" 200 —
La Muette . . .	2	—	—	—	" 200 —

Dauphin.

Corvetten:

La Sérieuse . . .	30 (20)	Can.
-------------------	---------	------

Brigger af 1ste Klasse:

Le Mercure . . .	20 (18)	Can.
L'Olivier . . .	20 (18)	—

Avisbrig:

Le Cerf . . .	10	Can.
---------------	----	------

Fremdeles:

Linieskib af 1ste Rang.

Le Montebello . . .	120	Can.,	Skruedampskib,	540	H. R.
---------------------	-----	-------	----------------	-----	-------

Dampskib af 1ste Rang:

Le Napoléon . . .	92 (90)	Can.,	med Maskine af	960	H. R.
-------------------	---------	-------	----------------	-----	-------

Linieskibe af 3die Rang:

Le Suffren . .	90	Can.
Le Jean Bart .	90	—, med Hjelpestrue-Maskine af 450 H. R.

Linieskibe af 4de Rang:

La Ville de Marseille	80 (82)	Can.
l'Alger . . .	80 (82)	—

Sregatter af 3die Rang.

La Pomone . .	40	Can., med Hjælpefrue af	220	G. R.
La Caffarelli . .	14	— — — —	" 450	—

Damp-Corvetter:

Le Roland . .	8	Can.,	400	G. R.
Le Primauget . .	8	—	400	—

Uvisfoer:

Pluton.

Chaptal.

Mégère.

Marval.

Solon.

Efterretninger for Søfarende.

Dragmærker ved Indløbet til Knieperdyb og i Smalddybet.

Tæt S. V. for Braget af Skonnerten „Claudius“, ved Indløbet til Knieperdyb, vesten for Den Amrum, er udlagt en grøn Dribbake med Koft paa 7 Fod Vand ved Lavvande. Derfra peiles:

Amrum Mølle i N. t. S.

Seesands Bake i S. $\frac{3}{4}$ N.

Hørnum Bake i N. t. N. $\frac{1}{2}$ N.

For et Brag, der ligger sunket i Smalddybet paa 10 Favne Vand tæt ved den steile N. N. Kant af Seesand, er, paa selve Seesand, opreist en grøn Spiirbake med et Bræt, hvorpaa staaer skrevet „Bræck“, for at advare Skibe imod at ankre ved dette Sted.

Fyr- og Bagerinspektionen paa det danske Monarkies Bestykt, den 18de Juni 1854.

Lodser ved Rødvig Skandse.

Ifølge Ministeriets Resolution vil der fra næstkommende 1ste August at regne, ved Rødvig Skandse, tæt sønden for Stevns Klint, blive ansat en Lods foruden den der allerede ansatte, hvorimod Lodsstationen ved Lunde By og ved gamle Skovridergaard fra samme Tid inddrages.

Lodserne fra Rødvig ville, paa givet Signal, møde og lodse de Skibe som søge ind til Ankerpladsene og Ladestederne i Præstø Bugten eller til Indløbene ved Ulfshalen og Bøgestrømmen.

Kjøbenhavn den 10de Juli 1854.

Paludan,
Commandeur og Overlods.

Stene borttagne af Farvandet giennem Drogden.

Bed Marineministeriets Foranstaltning ere i denne Sommer borttagne af Farvandet igiennem Drogden, 4 Stene, paa hvilke der respective var 21½, 21, 19½ og 20 Fod Vand med dagligt Vand, nemlig Independence-Stenen, der laae midt i Farvandet lidt Norden for tvers af Dragør, og de 3 Andre som vare beliggende paa Vestsiden af Farvandet, paa Strækningen imellem tvers af Dragør og Søndre Nysse.

Kiøbenhavn den 11te Juli 1854.

Paludan,

Commandeur og Overlods.

Ny Kabe i Aggercanalen.

Ifstedesfor den nuværende Signalkabe paa Nordsiden af Aggercanal, vil i Løbet af Sommeren blive opført en ny Kabe, circa 220 Alen i L. t. S. fra den gamle Kabe, der imidlertid vil blive benyttet til Signaler for Vandstanden som hidtil, og tillige, som nu er Tilfældet, til Mærke for Indseilingen.

Marhuus den 19de Juli 1854.

Kierulff,

Overlods i Jyllands og Fyens Districter.

Nyt Mærke ved Lysegrunden.

Ifølge Marineministeriets Befaling og i Genhold til den foreløbige Bekendtgørelse af 6te Juni, er Bageren for N. D.-Enden af Lysegrunden, den 8de dennes bleven ombyttet med en rød Jernspidsstønde med rød Stage og rød Ballon paa Toppen.

Fyr- og Bagerinspektionen den 12te August 1854.

Nyt Mærke ved Schulz Grund.

Ifølge Marineministeriets Befaling og i Genhold til den foreløbige Bekendtgørelse af 6. Juni, er Bageren ved Schulz Grund.

den 19de dennes, bleven ombyttet med en rød og sortstribet Jernspidstønde med rød Stage og rød Ballon paa Toppen.

Fyr- og Bagerinspektionen den 21de August 1854.

Bulls Island (Nord-Amerika).

Paa Bull's Island, 30 Qvartmiil Nord for Charleston, er der den 1ste August 1852 tændt et Fyr i det nylig oprettede Fyrtaarn. For Skibe af ringe Dybgaaende er der ved Den en god Ankerplads.

(Naut. Mag. Septbr. 1852.)

Fyrskibet ved Sand Key.

Ifølge Correspondentartikkel i Bladet "New-York Enquirer" er Fyrskibet ved Sand Key bleven borttaget den 15. Aug. 1852 og der vilde ikke blive viist noget Fyr der forinden Jernfyrtaarnet paa Sand Key var færdigt.

(Naut. Mag. Septbr. 1852.)

Fyr paa Navy Island.

Panama-Jernbaneselskabet har opført et Fyrtaarn paa den nordlige Pynt af Navy Island, hvis Fyr kan sees i en Afstand af 10 Qvartmiil. Indgaaende Skibe maae ikke tage det nærmere end en halv Qvartmiil, og ville ved at styre S.S.W. komme til en god Ankerplads i 5 Favne Vand.

(Naut. Mag. Septbr. 1852.)

Blindt Skær udfor Cap Itapacoroya. (Kysten af Brasilien.)

Udfor Point Itapacoroya ved Indløbet til Ankerpladsen Armaçao findes en Klippe lige i Vandflorpen, af 30 Fods Længde i N. og S.,

med Point Itapacoroya i . . . S.S.W. $\frac{1}{2}$ W.

et lille steilt Næs, omtrent 500

Jards N. for Itapacoroya i S.W. $\frac{1}{2}$ W., 1 Dvm. borte.

Jøland Feya i . . . N.W.t.W. $\frac{1}{2}$ W.

Denne D er et godt Mærke for ind- og udgaaende Skibe, til og fra Ankerpladsen Armaçao. Den fri af Armaçao Point vil føre til en god Plads S. for Klippen.

Indenfor 20 Jards rundt omkring den er 5 til $7\frac{1}{2}$ Favne. Imellem Klippen og Point Itapacoroya høves fra 6—8 Favne Mudderbund, indenfor 50 Favne fra Pynten.

(Naut. Mag. Aug. 1852.)

Syret paa Manila.

I den nye Udgave af Horsburgh's Directory benævnes Fyret ved Byen Manila „omdreieende“, og det omdreieende Fyr paa Den Corregidor omtales aldeles ikke. Capitainen paa Peninsular & Oriental Steam Navigation Company's Skib Tartar, J. B. Goldbeck, melder, at Fyret ved Manila er et kraftigt fast Fyr og at der er et ypperligt omdreieende Fyr, (der imidlertid ikke aldeles for- mærkes) paa Corregidor Jøland ved Indløbet til Bugten.

(Naut. Mag. Aug. 1854.)

Slere Fyr ved Port Philip (Australia).

Den 1ste Jan. 1854 er et fast rødt Fyr opreist paa Shortland Bluff ved Indløbet til Port Philip. Taarnet, der er af Træ og malet hvidt, høves i S. W. t. S. fra det øverste Fyrtaarn paa den bratte Pynt, i en Afstand af 335 Alen og Fyret selv er 30 Fod over Havet under almindelig Vandstand.

Det røde Fyr vil være synligt imellem Peilingerne N. $\frac{1}{4}$ D. og N. D. $\frac{1}{4}$ D. i en Afstand af 10 Qvartmiil og vil føre midt i Farvandet giennem Havnemundingen imellem Lonsdale- og Nepean-Points, naar det holdes overeet med det øverste faste Fyr i N. D. t. N. Fremmede advares imidlertid imod at forsøge dette snævre Indløb om Natten eller imod Ebben om Dagen.

Det øverste faste Fyr paa Shortland Bluff er ikke undergaaet nogen Forandring; det er 109 Fod over Havet og synligt i en Afstand af 17 Qvartmiil fra et almindeligt Skibsdæk, naar det høves imellem N. t. D. og N. D. t. D.

Et Fyrskib er nu placeret ved N. D.-Enden af Best-Canalen ind til Port Philip, paa samme Sted hvor tidligere Nord-Farvands Sorte Boie var udlagt, hvilken nu er borttaget.

Skibet er malet rødt og fører 2 faste Fyr 24 Fod fra hinanden, hvert 40 Fod høit, og vil kunne sees i alle Retninger i en Afstand af indtil 9 Qvartmiil.

Skibet er fortoiet i 4 Favne og omtrent i følgende Peilinger:

Yderste Pynt af Indented Head i N. B. $\frac{3}{4}$ N.

Toppen af Arthurs Seat i S. D. $\frac{1}{2}$ D.

Yderste Spids af Nepean Point i S. S. B. $\frac{1}{2}$ B.

Da Canalen er snæver, advares Skibe mod at rage ombord i Fyrskibet.

(Naut. Mag. Aug. 1854.)

Boie paa Anonyma Klippe i Port Philip Bay.

For Skibe, der krydse op langs den østlige Kyst af Port Philip Bay, tjener til Efterretning, at en tablet Boie er bleven fortoiet paa Klippen udfor Red Bluff. Anonyma Klippen er befundet at ligge 2 Qvartmiil nærmere Strandbredden end almindelig angivet i Kaartene. Herfra høves:

Fyrtaarnet paa Gillibrand Point i N. B. $\frac{3}{4}$ N.

Centrum af Red Bluff i D. t. S., og

Lille hvide Cliff N. for Red Bluff i N. D. $\frac{1}{2}$ D.

(Naut. Mag. Aug. 1854.)

Uddrag af

Memoire sur le tir au jugé et sur le pointage anticipé convergent.

Par E. de Jonquières, lieutenant de vaisseau. 1852. *)

(Indsendt.)

Regler tilføes for „Sigte efter Gisning“ og „Sigte taget iforveien“.

I.

Hvergang Canon-Commandeuren kan see Maalet og kender Distancen, skal der sigtes i den kunstige Linie, som Skydetabellerne udvise for Projectil og Krudtladning.

II.

Men man veed, at denne Sigtelinie ofte er meget vanskelig at skielne om Natten. Maalet kan være borte for Canon-Commandeuren enten paa Grund af Mørke om Natten, eller ved Røgen, der i alle noget varme Søtræfninger bliver staaende i og omkring Skibene og endelig i sjældnere Tilfælde ved Gienstande, som komme imellem Skibet og Maalet, f. Ex. paa en Flod, der bugter sig.

III.

Endelig kan Chefen, til Fordeel for sin Angrebsplan, ønske at kunne give alle Canonerne, iforveien, en bestemt Elevation og Retning, for, ved en Tildreining, et Affald, eller idet Fienden passerer, at kunne bringe det fiendtlige Skib i den iforveien valgte Linie og saaledes anbringe et velrettet maaskee afgjørende Lag. Det er især ved Jagt at denne Maade at rette Kanonerne paa kan have sin store Fordeel, idet der da kan studes med hele Laget iste-

*) Nouvelles Annales de la Marine X Deel 2 sem. Pag. 157 sqq.

Nyt Archiv. 2den Række. 9de Bd. 5te Hefte.

detfor med Jagerkanonerne. Det Skib, som ved Dampkraft eller Seil har den største Fart, kan benytte denne Fordeel fremfor det andet.

For at tydeliggjøre Ovenstaaende, tænke man sig, at et Skib, som jager, befinder sig i en saadan Retning agterud, at dens Canoner ikke kunne bære, eller kun med Uleilighed, saa det bliver nødvendigt at dreie til en af Siderne, hvilket forholder Træfningen, eller tillader den Forsøgte at undslippe. Har derimod den jagende Chef Midler til isorveien at stille alle Kanonerne i convergerende Linier til samme Maal, saa kan han efter at have rettet alle Canoner, dreie til paa sin beregnede Afstand, og naar Fienden habes i Chefens forudvalgte Linie, give Ordre til at fyre overalt paa engang. Er derimod dette forberedte Sigte ikke taget isorveien, ville de Canon-Commandeurer fyre, som først faae deres Canoner til at bære, og ved Regen sandsynligviis forhindre de øvrige fra at gjøre virksomme Skud. I 1810 benyttede Capitain Bouvet et forberedt Sigte og tog derved den meget stærkere engelske Fregat *The African*.

IV.

Under to Omstændigheder er det nyttigt at Canon-Commandeuren kiender til at sigte rigtigt uden at kunne see Maalet:

- a. Naar Maalet findes i Canonernes Skydevinkel, men ikke kan skielnes for Mørke om Natten, Taage, Røg eller mellemkommende Gienstande.

I dette Tilfælde forberedes Sigtet for en velskikkelig Afskyden, og, da det gøres enten efter Skibschefens Angivelse, eller af Batterie-Chefen, eller efter Canon-Commandeurens Erindring om Retningen af det foregaaende Skud, den gang han kunde sigte, kan det kaldes „Sigte efter Gissning“.

- b. Naar Maalet fortiden ikke befindes i Canonernes Skydevinkel. Skibschefen lader kun Skyttet rette for at drage Fordeel af en Gjør, eller naar Skibene iilsomt passere hinanden, for med Sikkerhed at sende sin Fiende saa meget Skarp som muligt. Alle Canoner rettes derfor isorveien mod et Maal, som

senere hen bringes i Skydelinien. Det kan kaldes „isforveien beregnet Sigte“.

V.

Ved Affairer vil uidentviol det isforveien beregnede Sigte finde en større og vigtigere Anvendelse, end Sigte efter Visning. Imidlertid kan et Skib med tilstrækkelig nøiagtige Midler til at sigte i Mørke om Natten, i Røg eller Taage, have langt flere heldige Chancer, end en mindre øvet Fjende, tildeels fordi denne Øvelse fordobler Angrebsmidlerne, idetsamme Modstanderens tilintetgøres.

Forøvrigt ere Neglerne for disse to Maader at sigte paa de samme, saaledes at den Skibschef, der har havt Omsorg for at øve sit Mandskab deri, kan selv bedømme de Omstændigheder, hvor der kan gøres et nyttigt Brug deraf.

Umindelige Principer.

VI.

Ved disse Sigtemaader kan man ikke vente større Nøiagtighed end til saadan Grad, som deres Natur gjør det muligt. Man skal derfor ikke plage Matroserne med fine Instrumenter eller vidtloftige Negler, som de glemme i Træfning.

Det er nødvendigt at den Retning, som Skibschefen angiver for den regulerende Canon, retter saameget som muligt uundgaaelige Feil.

For at opfylde denne Betingelse bør den opgivne Retning for det gissede Sigte altid være mod Midtpunctet af Sien- den og naar der skydes med isforveien beregnet Sigte skal den regulerende Canon pege paa Fjendens Midtpunct, naar der commanderes „Fyr“.

VII.

Ved den Forandring af Cours, som det beregnede Sigte undertiden forudsætter, vil Skibets Krængning maaskee forandres, hvorfor dette ogsaa maa iagttages ved den Elevation, som gives

Ordre til og passende Øbelsjer kunne maaskee foretages for at erholde Erfaring derom, — ligeledes kan være at tage Hensyn til den Krængningsforandring som foranlediges ved Skydning batteriviis og ikke med Laget.

Man maae altid hellere beregne Elevationen for lav, end for høi.

VIII.

Enhver Canon stilles efter Hovedlinien og efter Visir. Saa fremt man ikke vil indskrænke sig til Waterpas-Stud tages Skyde-Tabellerne i Betragtning, for at give Kanonen saa mange Graders Elevation mere end Krængningen, som passer til Maalets Afstand.

Naar man kaster Kanonerne til Hovedlinien, skulle disse alle løbe sammen med den regulerende Kanons Hovedlinie, hvorfor de, baade agten og foran den regulerende Canon, maae rettes for deres Afstand fra samme og deres Afstand fra Maalet.

Sigte med Elevation.

I IX, XI, XIII, XIV

omtales Waterpasset, og i X, at 1 eller 2 Krængningsmaalere paa hvert Batteri altid maa have, men at der bør være paa Bjelken over hver Canon et Lod i en Snor med nogle Grader affatte til hver Side for at Canon-Commandeuren kan være uafhængig, men i Noten siges, at disse smaae Krængningsmaalere ere meget usiagtige.

XII.

Ricochet-Stud ere de fordeelagtigste, men naar Søen er saa oprørt, at Kugler ikke ricocheterer, skydes under den givne Vinkel for Afstanden, hvortil Waterpasset ogsaa kan bruges. Paa hvert Batterie opslaaes Distance-Tabeller for forskielligt Skarpt med forskiellig Krudtladning til de Canoner Batteriet bestaaer af.

XV.

Naar Skibet ruller, gives Kanonen en Elevation, der passer til Medium af Nullingsgrændserne. Har Batteri-Chefen opgivet denne, befaler han ogsaa „Fyr“, naar Pendulens Spids passerer den Grad, som svarer til Middel-Krængningen. Saaframt Canon-Commandeuren selv har bemærket Nullingen og derefter stillet Canonen, giver han selv Fyr, idet Loddet paa Bjelken passerer den tilsvarende Grad.

XVI.

Skibs-Chefen befaler vel Fyr ved det „iforveien tagne Sigte“, men Canon-Commandeurerne ere alligevel nødte til at passe Nullingen for at fyre i rette Tid.

XVII.

Den Omstændighed at Waterpasset kan tages hen til et Sted, hvor der er lyst, gjør, at dette ufuldkomne Instrument dog endnu er bedre end andre Instrumenter af denne Art, der ere bundne til Canonen.

XVIII.

Ved at affætte en Skala fornedet paa Waterpasset, kan det let gøres til en sand Distance-Maalere (cabluromètre).

At fæste Canonen til Hovedlinien.

XIX.

Dette udføres efter et Brædt eller et Seildug, bemalet med Linier, som angive alle de Hovedlinier, Canonen kan fæstes til foran eller agtenfor dens Middelfstilling. Bagpaa Brættet ere Hovedlinier ogsaa malede, som give Directioner forefter, naar Netten af Brættet give dem agterefter.

Bagkanten af Brættet holdes parallel med Diametralplanet og Siderne derfor altid tværskibs.

Brættet gøres omtrent 22 Tommer langt og 19 Tommer

brædt. Seildug kan ogsaa bruges, hvilket da stoffes i begge Ender for at holde det udspilet med Lethed, ligesom det lader sig opbevare lettere end Brædtet, derved at det kan rulles sammen.

XX.

Bed Øvelser befæster man en Snor om Visirens Midte. Canon-Commandeuren lader Canonen kaste saaledes, at Linien for Grade-Tallet paa Brædtet, der ligger paa Dækket, er lige under Snoren, som bestandig holdes i Canonens Hovedlinie. Den fjerde Side af Brædtet skydes efter, langs en Naad i Dækket, ved de to agterste Folk ved Canonen, ligesom Godsset kastes. Canon-Commandeuren giver Tegn til Brædtets Flytning ved at bevæge Spidsen af den venstre Fod. Saafremt Naadderne ikke gaae parallele med Diametralplanet, følges en Kridlinie, som let kan optrækkes ved at følge Kobbersøm, der ere slaaede ned i Plankerne agten for hver Canon.

XXI.

De fleste Skibe ere ikke saa lige, at Naadderne følge Diametralplanet. For at undgaae at afflaae en parallel Linie, kan man skionse Brædtets Længdesider, saaledes at de komme til at passe for Naadden for dets Canon.

XXII.

Naar Mandskabet bliver noget mere øvet, betjener Canon-Commandeurerne sig af Laaselinierne ved at holde dem parallel med Canonens Hovedlinie og see ned paa Brædtets malede Linier, hvor da Laaselinien skal falde overeeet med den befalede skionse Direction. Dette er tilstrækkeligt, hvor der stilles efter Gisning, hvilket altid forudsætter at Fienden er nærved. Det er ogsaa kun paa flods Hold at man kan ønske at skyde hurtigt giennem Røgen, uden at kunne see Fienden.

XXIII.

Man anvender Snoren fra Visiren ved Øvelser, for hurtigere at øve Canon-Commandeurerne Die for de omgivende Gien-

staaende ved deres respective Canoner. Den Erfaring, som erholdtes ombord i nogle Linieskibe, har viist, at efter en kort Øvelse, sigtedes efter Instinct og uden Instrument paa næsten 3^o rigtig i hvilkensomhelst Retning, der blev opgivet i Grader. Denne Nøisagtighed er tilstrækkelig indtil paa 3 Cabellængder, hvorfor man efter nogen Øvelse med Gradebrædtet kan undvære det paa en mindre Afstand end ovenfor er nævnt, og det kan ikke ofte nok gientages, at denne Sigtemethode kun er paatænkt for flods Hold.

XXIII.

For at overbevise sig om den Fremgang, Canon-Commandeuerne have gjort under Øvelserne, kan man tildække Portene udvendig med et Stykke Seildug og saa opgive den for- eller agterlige Vinkel af et Maal, som er i Portens Skydevinkel. Efter at have taget Vinklen og viist Maalet giennem en aabenstaaende Port i Nærheden, udføres Sigtet og meldes klar til at fyre. Der eftersees at Skibet holder Cours og ikke har givet, hvorpaa Seildugen hurtigt borttages og Hovedlinien eftersees.

XXV.

Der som Canonerne dreiede om et fast Center, kunde Gradebrædtet undværes og Retninger mærkes paa Dækket ved Søm eller Linier. Men man veed, at dette ikke er Tilfældet og at Raperterne med hvert Skud forandre Plads i Portene. Saaledes ere de bevægelige Gradebrædter blevne nødvendige.

XXVI

anbefaler at sigte efter Horizonten, naar den kan sees, med den befalede Elevation.

Ligeledes efter Fiendens Skud, saavidt muligt. Herved kommer man i disse Tilfælde tilbage til den almindelige Sigtemaade.

Om Convergensen.

XXVII.

Dens Nødvendighed er fremsat i IV og VIII.

For at oplyse dette næiere, antages, at den agterste Canon figter mod Fiendens Stormast og at alle øvrige Canoner rettes parallel med den; saa er det tydeligt at alle Kugler ville træffe foran Stormasten. Kunde man nu frembringe en fuldkommen Convergens af alle Skud, skulde Kuglerne kunne anrette en stor Birkning. Imidlertid er en saadan Nøiagtighed umulig og heller ikke nødvendig, thi hvor som helst et Krigsskib træffes, vil der ogsaa blive Mandskab saaret, og Tab af Folk afgjør virkelig Træfninger tilføjes.

Det er ogsaa nok, at Convergensen er nogenlunde god, eftersom her kun er Tale om Træfninger paa flods Hold, hvor det fiendtlige Skrog har saamegen horizontal Udstrækning, at Kugler, som gaae til høire og venstre af Centrum, dog alle ramme Maalet.

XXVIII.

Alle Kanoner paa et Batteri have, strengt talt, hver sin Hovedlinie, og det kommer an paa at gjøre sig en simpel og hurtig Regel, der kan passe for hele Batteriet. Chefen, som almindelig opholder sig paa Hytten eller Bagtsbænken, angiver en Retning for Kanonen udfor Mesansmasten, som passer paa alle Batterier. Convergens-Beregningen for det øvrige Skyts udføres af Batteri-Cheferne og er simpel nok til at gøres i Hovedet eller ved Hjælp af Tabeller opslagne paa Dæksbjelkerne. Det er almindeligviis nok at anvende en Rettelse for hver Divisions midterste Canon.

XXIX.

Afstanden mellem Canonerne kendes. Maalets Distance er en antagen foranderlig Størrelse indtil 3 Cabellængder, thi udenfor denne Distance er Maalet saa ubetydeligt, at disse Maader at sigte paa ikke kunne anvendes, for derved at opnaae Hurtigskyden.

XXX.

Ombord i alle større franske Skibe ere Portene 10 Fod fra hverandre, hvorfor Forskiellen i Beregningen af Convergensen for to sidestaaende Canoner er ganske jevn, saaledes er den paa

1	Cab.	—	1 ^o
2	—	—	$\frac{1}{2}$
3	—	—	$\frac{1}{3}$
4	—	—	$\frac{1}{4}$

Heraf følger, at hver Sections Center-Canon gjør en Vinkel paa 4^o naar Maalet er 1 Cab. borte,

2	—	—	2	—
1 $\frac{1}{3}$	—	—	3	—
1	—	—	4	—

og de ere rettede mod samme Maal.

XXXI.

En saadan antagen Convergens er kun rigtig, naar Afstanden er bekjendt, men Skuddene ville dog ofte ikke være tabte, om man endog antager en Feil i Gissning indtil den halve Afstand.

XXXII.

Commando=Ordene ere:

1. „Stiller efter Convergens N Cabellængder.“
2. „N Grader Elevation“.
3. „N Grader forlig“ eller „agterlig“.
4. „Hele Laget“ eller „Batterivis“ o. s. v.
5. „Klar overalt“.
6. „Fyr“ eller „Begynd Skydningen“.*)

Forklaringer angaaende Commando=Ordene.

1. Batterichefen angiver Graderne af Convergensen til Sectionscheferne, ved t. Ex. at befale „To Grader“. Da Conver-

*) Disse Commando=Ord ere isvrigt hverken flere eller meer sammensatte end ved almindelig Sigten.

gensen altid bringer de forreste Canoner til at kastes mere til at skyde agterester end de agterste Canoner, saa maa Skibschefen stedse passe, at den Retning, han angiver, tillader de forreste Canoner at benyttes. For at være vel bekendt med Skarpsbarningsvinklerne, som endnu tillade at bruge alle Canoner, maa han iforveien studere de agterste Portes Beskaffenhed og tage Hensyn til Neglerne for Convergens.

2. Med rolig Sø, bør man skyde vaterpas Skud, da de give de største Fordele og Afstanden er mindre vigtig. Dersom man angriber en lavere Fiende, skydes $\frac{1}{2}$ til 1° under Vaterpas. Neglen herfor er let at erindre, thi for hver Cabellængde synker Kuglen (den 30-pdige) 10 Fod, og hver Grad af de første Elevationer er 10 Fod høiere eller lavere paa Maalet pr. Cabellængde.

3. Den Hovedlinie, Skibschefen angiver, er for den Section Canoner han staaer ved, hvad enten det er fra Hytten eller Bakken. Directionen tages ved Peil-Compas ved secteurs à pinnules ou graphomètres. (J. Turens Instrument til Peilinger.)

4. „Sigte taget iforveien“ bør vistnok udføres med Lag. Denne Skydemaade have saa mange Søhelte anvendt for at overvinde Fienden. Den tillader at see Maalet naar der skal sigtes. Men vil Skibschefen skyde Batteri- eller Divisionsviis, maa Elevationen iagttages for de sidste Canoner, da Skibet forandrer Krængning og ruller lidt ved de første Skud.

5. Skibschefen befaler „Klar overalt“, naar man nærmer sig Maalet eller kort før det bringes i Skydelinien ved Giringen.

Alle Canon-Commandeurer holde sig da vel klare til næste Tempo.

XXXIII.

Bed Skydeprøver kan man overbevise sig om den erholdte Ovelse ved at trække 3 Boier forbi Skibet parallelt med det og paa en vis bestemt Afstand. Hver Boie er befæstet til en Lodline med Lod i Bund og have en Afstand af en halv Skibs-Længde

mellem sig, saaledes at den midterste Bøie viser Maalets Center og de to andre Endepunkterne. Naar den midterste Bøie har den iforveien opgivne Retning, stoppes Bøierne og Sigtet eftersees.

XXXIV.

Disse nyligt beskrevne Sigtemaader have til Hensigt, enten at forberede et Sigte iforveien, eller at gjøre samme mulig, hvor Modstanderen ikke kan sees. Midlerne ere simple og koste Lidet at anskaffe:

Et Vaterpas istedetfor la hausse mobile,
 Et Pendul med Gradeskala,
 Et Gradebrædt med paamalede skraae Linier,
 2 eller 3 Vinkelmaalere, og
 Endelig et Par lette Regler for Convergenzen.

Om Angreb paa Fæstninger fra Søfiden.

(Af Sir Howard Douglas' Manuscript:

Treatise on Naval Gunnery.)

Bombardementet og Beskydningen af Fæstningerne San Juan d'Ulloa og Vera Cruz kan anføres som Beviis for hvor usikre og uskikkede Krigsslaader maae anses til Kamp mod Fæstninger og andre stærke Landbatterier, med mindre Skibene ligge meget nær. Om de angribende Skibe eller Escadrer, under nogen Omstændighed, skulde tillades, uden Modstand at komme saa langt ind, er et Spørgsmaal, som sikkert vil blive besvaret benægtende, naar Skibene, der nærme sig med saadan Forbovenhed, blive ordentlig beskudte, saa saare de komme indenfor Skudvidde af godt placerte, kraftige og velbetjente langtrækkende Canoner. Da Saadant ikke er skeet ved Algier og Alere og, vi kunne tilføie, ved Navarino, har det heldige Udfald af de forvovne Angreb paa disse Pladser lagt Grunden til den vildfarende Mening, at Landbatterier under ingen Omstændigheder kunne modstaae Linieskibes concentrerede Ild.

Naar Skibe tillades ustraffede at nærme sig saaledes, at de nøie kunde vælge deres Afstand fra en Fæstning og saa roligt aabne deres Ild, vil den Masse Jern, som de kunne udspye, virkelig være uinnodstaaelig og overvældende, isærdeleshed hvis Batterierne ere anlagte à fleur d'eau og folgelig ere beherskede fra de øvre Dæk paa store Skibe. Batterier, der ere anlagte næsten i Niveau med Vandspeilet, ere langt mere udsatte for Skibes Ild og langt mindre frygtelige for disse end Batterier, der ligge lidt høiere end Havfladen: disse beherske nemlig det øverste Dæk af et Skib ved en directe om end deprimeret Ild, der vil trænge skions ind i og giennem dets Sider og maa skee gaae ud igien under Vandlinien, hvorimod selv de bedst rettede Projectiler fra Skibet, med Undtagelse af dem der hændelsesviis ville gaae ind ad Skydehullerne eller ramme Toppen af Brystværnet, ville gaae over Batteriforsva-

vernes Hoveder uden at tilføie dem videre Skade. Skulde nogen Canon være monteret en barbette, som aldrig burde finde Sted i Søbatterier, der ere bestemte til Forsvar paa nært Hold eller til Flankforsvar, ville disse uundgaelig blive demonterede. Intet Nicochet fra et Skib kan ramme et Batteri der har en beherskende Plads, medens et Batteri, naar det netop ikke ligger saa høit, at dets Projectil vil træffe Bandet under en større Vinkel end 3 eller $3\frac{1}{2}^{\circ}$, ved Nicochetflugt vil ramme Skibet.

„I „Aide Memoire Navale” anføres Pag. 404, at Høiden af et Kyst- eller Landbatteri burde være fra 10 til 15 Metres (c. 32 til c. 48 d. F.) over Havsladen, eftersom en saadan Høide vil tillade Nicochetflugt omtrent 200 Metres (c. 736 d. F.) fra Batteriet og derhos vil forbinde Virkningen af Nicochetflugt fra Skibsdæk, som ifkun ere 5 til 6 Metres (c. 16 til c. 19 d. F.) over Vandlinien.

Det er ikke let at angive nogen almindelig Regel for den fordeeligste Batterihøide over Havsladen, eftersom denne Høide forandres med Flodstanden; Høiden maa altsaa afhænge af den større eller mindre Afstand til hvilken Skibe, efter deres Dybgaaende, kunne nærme sig til Angreb. I almindelighed kan man opstille som Regel, at alle Batterier til en vis Gradskalle beherske den Gienstand der beskydes. Den fordeeligste Beliggenhed for et Batteri i Felttjenesten er omtrent $\frac{1}{10}$ af Skudvidden over Fiendens Stilling. (Cfr. practice cards by lieut. col. Burns). Men denne Høide er blot tilstrækkelig mod Tropper; hvor det ene Batteries Ild er rettet imod det andet, er en større Høide af stor Bigtighed. Ved Beleiringen af Burgos i 1812 var Pladsens Batterier 50 Fod over Breche-Batteriet, som ifkun var i 150 Yards (437 d. F.) Afstand, og hines Virkning var uimodstaaelig, idet Projectilerne faldt lige paa Platformerne af Beleirernes Batteri.

„Mr. Sar yttre i sin „cours d'Etudes militaires” Pag. 349, 350, 359 sqq.: „De til forskjellige Tider anstillede Forsøg

vise, at Projectiler ricocheterer fuldkomnere paa Vandet end paa Landet, og, efter Gasfendi, tabe svære Kugler meget lidt af deres Kraft ved Ricocheter med 2, 3 ja selv 4^o Elevation," Pag. 348, 349. „Et Batteri paa 10 Stykker, betjente af dygtige Canonerer, fyrende den Ene efter den Anden, vilde snart overvælde det aller sværest armerede Skib, fornemmelig hvis Canonerne vare af svær Caliber eller der blev skudt med gloende Kugler", Pag. 350. „Kugler fra Skibe, hvis Dæk ere 6, 12 eller 18 Fod over Vandet, kunne ikke ved Ricochetering naae op til Batteriet, medens dette baade kan anvende directe og Ricochetild mod hele Skibsskroget. Paa den anden Side kunne blot de Kugler fra Skibet giøre Virkning, som gaae 18 Tommer over Batteriets Brystværn, eftersom dette's Canoner ikkun saavidt ere udsatte og selve Canonen dækker Hovedet paa den Mand der stiller den; hele den øvrige Tjeneste foregaaer bagved Brystværnet. Skibet har saaledes for hver 18 Fods Udstrækning paa Landbatteriet, intet Andet at sigte efter end Mundingen af en Canon, der frembyder omtrent 2 Qvadratfod Overflade, medens Batteriet har for sig en Gienstand, der frembyder 2000 Qvadratfods Overflade, ikke at tale om Master, Tougværk og Seil", Pag. 350, 351.

Pag. 392. „Belpacerede, velarmerede og dygtigt betjente Landbatterier kunne med stor Virkning aabne Ilden mod fiendtlige Skibe i stor Afstand og vedligeholde, som disse nærme sig, en vedholdende og velrettet Ild, hvis Virkning vil blive meer og meer frygtelig, eftersom Skibene komme nærmere. Denne Ild kunne Skibene kun besvare med deres Bougcanoner, indtil de have indtaget deres Angrebsstilling, og i al den Tid ville de blive slemt medtagne. Erfaringen lærer, at et Batteri paa 4 svære Canoner, godt placeret og godt betjent, er selv et 120 Canonskib overlegent". Aide-Memoire Navale, Pag. 404.

„Medens Skibe nærme sig under Ild af det svære Skyts, hvormed Kystbatterier stedse skulde være armerede, kunne ganske enkelte velrettede Bomber med temperede Brandrør, kastede i passende Afstand imod hele Skibets Flade — Master, Seil og Skrog

— neppe undlade at frembringe særdeles ødelæggende Virkning, som meget vil vanskeliggjøre og forhindre de Manoeuvrer, de endnu ville have at udføre, inden de med nogen Sikkerhed eller Virkning kunne aabne deres Ild og velrettede shrapnells under Seilbeslaa-ningen ville blive særdeles ødelæggende for Mandskabet, der er tilveirs.

Pag. 393. „Man har rigtignok anført, at Dampbugseerfartpier kunde anvendes til at slæbe Seilskibe hen i de dem nødvendige Stillinger, hvorved de kunde blive istand til at angribe Batterier og Forter med den Fordeel, som Nærhed vil give en Flaade eller en Escadre, og man har anført Prindsen af Joinvilles Angreb paa Tanger, som et Beviis paa hvad Damp kan udrette ved Bugsering. Men tilfulde undersøgt, vilde denne Maade at nærme sig paa maaskee være endnu farligere og usikrere end hvilkensomhelst anden Maade, paa Grund af det Vanskelige i at give Slæbetouget og Sandsynligheden af at det vilde springe eller blive overfludt ved en Kugle, affect endog fra at Bugseerdampskibet blev utjensdygtigt.

„Dette advarer tilstrækkeligt imod at stole paa Bugsering ved Dampskibe. Anvendelse af Dampkraft i Træfning burde indskrænk-kes til Fremdrivningsøve i Skibet selv, som desaaarsag burde for-synes med passende Maskiner.

Pag. 394. „Lord Ermouth i Queen Charlotte lod man uhin-dret nærme sig og kaste Anker knap 50 Yards (c. 146 d. F.) fra Molen ved Algier. Og derpaa aabnede han Ilden og sendte en saadan Strøm af Projectiler ind, at han bragte hver eneste Kanon imod sig til Taushed og havde selv kun 8 Mand dræbte og 131 saarede. Men Impregnable, som der blev skudt paa i 12 eller 1500 Yards (c. 3496 eller 4370 d. F.) Afstand, havde 50 Mand dræbte og 138 saarede, og blev meget ramponneret. — Ikkun de Skibe, der vare Fienden meget nær, synes at have bragt de Batterier til Taushed, med hvilke de vare engagerede.

„Man lod den engelske Flaade uden Modstand nærme sig Acre, lodde, som Skibene kom nær, mærke med Bøier de Stillin-ger, som de enkelte Skibe skulde indtage, hvorpaa de da aabnede

en ødelæggende Ild, som kun meget svagt blev besvaret. Hertugen af Wellington ytrede i denne Anledning i Overhuset, „at han havde nogen Erfaring i slige Sager, og at han ansaae det for sin Pligt at bemærke, at man ikke altid maatte vente, at Skibe, hvor godt de end bleve commandeeret, eller hvor ypperligt end deres Mandskab var, skulde kunne med Held binde an med Steenmure.

„Seiren ved Kiøbenhavn 1801 var dyrt købt. — Tabet af Dræbte og Saarede var langt større, og Skibene langt værre medtagne end i Søslaget ved Abukir, fornemmelig Skrogene; mange Canoner vare blevne ubrugelige, medens Landbatterierne forholdsvis kun havde lidt lidt. Amazonen i Forening med Fregatterne *Blanche* og *Alcmene* og to Corvetter, der angreb Trekroner for at dække Kvantgarden, bleve saa ilde tilredte, at de maatte staae bort (haul off), og kun saaledes frelstes fra Undergaang. Var der ikke bleven sluttet Vaabensstilstand, kunde Nelson, hverken have trukket sine ramponnerede Skibe udenfor Skudvidde eller selv trukket sig tilbage, eftersom Trekroner stoppede Udlobet. Udsigten til et Bombardement af Kiøbenhavn støttede Nelsons Forslag til Fiendtlighedernes Ophør. Sikker og vist er det, at det ikke vil være klogt, med Skibe alene at gientage et slikt Angreb mod Fæstninger eller svære Batterier, saaledes som de nu alle ere armerede og besatte med forfarne Canonerer og dygtige Bombarderer.

„Da Kiøbenhavn blev angrebet 1807 med en stor Landmagt i Forening med en mægtig Flaade, blev Staden og alle Søforsvarsværkerne først indesluttede fra Landsiden, beleirede, bombarderede og indtagne, og derefter blev Hovedhensigten uden Vanskelighed opnaaet med Tabet af ikkun 56 Dræbte og 179 Saarede baade af Land- og Søstyrken.

„Ved Navarino tillod man den forenede Flaade at passere under beheruskende og stærke Batteriers Canoner, og var derfra bleven fyret paa Skibe, der paa saa mistænkelig om end ei fiendtlig Maade løb ind, og som burde være skeet, vilde de være blevne betydeligt ramponnerede, inden de vare komne i saadan Stilling, at de kunde angribe den tyrkiske Flaade.

„I 1814 blev et fransk 80 Canonskib, der tilankers angreb et Batteri i Schelden, monteret med en lang 18-pdig Canon og en 5½ Tomme Houbig, i en Afstand af 600 Yards (c. 1748 danske Fod), afviist med et Tab af 41 Dræbte og Saarede og særdeles ramponneret Skrog. Batteriet mistede blot 1 Mand dræbt og 2 saarede. Houbigbomberne bidrog uidentvivl betydeligt til det heldige Udfald, men Bomber fra en 5½ Tomme Houbig kunde paa 600 Yards Afstand neppe være trængt igiennem Siden paa et 80 Canonskib, og det maa saaledes fornemmelig have været ved Kuglerne fra den lange Canon at Skibet blev bragt i en synkesærdig Forfatning. Der siges, at Skibet vilde være bleven boret i Sænk eller taget, hvis Batteriet havde været saaledes placeret at det mere beherskede Skibet.

„Sir Sidney Smith paa 80 Canonskibet Pompée, tilligemed Hydra paa 38 Canoner samt nok en Fregat, beskød i 6—700 Yards (c. 1748 à 2040 danske Fods) Afstand et Batteri paa 2 Canoner, beskyttet af et Taarn, idet baade Batteriet og Taarnet var placeret temmelig høit over Havsladen. Skibene bortskødte al deres Ammunition uden at bringe Batteriet til Taushed, skiondt det rigtignok sidenester capitulerede. Pompée havde 35 Dræbte og Saarede og fik 40 Skud i Skroget.

„I Engagementet mellem Fregatten Loire og et Fort armeret med 12 lange 18-pundiger, placeret i en beherskende Stilling, vare Fortets Forsvarere saa godt dækkede, at Fregattens Ild blev forholdsvis uden Virkning, skiondt den blev ypperlig rettet, medens næsten hvert eneste Skud fra Fortet traf og trængte igiennem Fregatten, og Loire led i saa Minuter et betydeligt Tab.

„Batterierne som Linieskibet Christian VIII engagerede i Eckernfjordeffjord den 5te April 1849, vare placerede resp. 18 og 12 Fod over Havsladen. Det første var besat med 2 Stkr. 8 Tomme Canoner, 2 24-pdg. Metal Beleiringscanoner og 2 18-pdg., det andet med 4 Stkr. 18-pdiger.

„Efter alt hvad der er bleven sagt angaaende den horizontale

Bombestødning imod Skibe, er det klart, at Flaaders eller Escadrens Uformuenhed til at slaaes mod Fæstninger og Landbatterier, forudsat at disse ere velarmede og deres Canoner vel betjente, er større nu end i de Tilfælde vi have haft for Die fra sidste Krig. Næsten Halvdelen af vort Skibsstyts bestaaer af Stykker, som hverken ere bestemte for, afpassede efter, ei heller istand til at møde svære Landbatterier. Knusevirkningen af hule Projectiler*) af stor Diameter og den ødelæggende Virkning af horizontale Bomber paa Skibe, paa nært og allernærmeste Hold, have været Hovedaarsagerne til at Bombecanonerne til saadan Udstrækning ere blevne anbragte paa Batterierne af vore Skibe. Men hule Projectiler og Bomber springe istykker og solide Kugler revne ofte ved at træffe Granitmure. L'effet des obus contre la maçonnerie est à peu près nul; ils se brisent au moment du choc, ou bien, tirés à très petites charges, ils ne produisent que des impressions très-faibles. Metz Experiments 1834. Aide memoire, pag. 434.

„Horizontale Bomber, der have viist sig saa ødelæggende anvendte af Skibe mod Skibe, ville blive benyttede ialmindelighed med større relativ Fordeel og Sikkerhed af Landbatterier imod Skibe, medens Bomber fra Skibe imod Batterier og isærdeles ved Percussions-Bomber vil have liden eller aldeles ingen Virkning paa det Materiale hvoraf Batterierne ere opførte, Jord eller Granitblokke, og endnu mindre paa det Mandskab der er posteret bag Brystværnet, der ikke, saaledes som Sommerværk, kan giennemtrænges, ødelægges eller stikkes i Brand af Bomber.

*) Hule Projectiler, om nogenfinde uden at være fyldte, bør itkun anvendes paa meget indskrænket Afstand; thi da er deres Hastighed tilstrækkelig og deres Knuse-Virkning (smashing effect) paa Grund af deres Omfang meget stor; dertil besidde de den meget store Fordeel, lettere at kunne haandteres end de solide Projectiler af lige Vægt; men paa meget langt Hold ere solide Projectiler virksomme, hvor hule vilde være til ingen Nytte.

For yderlig at styrke sin Mening meddeler Forfatteren følgende Uddrag af „Report on the national Defences of the United States”:

„Hvad de nye Projectiler angaaer, da have de med Hensyn til Skibe givet Fæstninger forøget Styrke; thi hule Kugler springe i Stykker og træffe uden at gjøre Skade, naar de anvendes mod Steenbolde. Der udfordres solide Kugler og en Masse af dem, affludte hurtigt efter hinanden og concentrerede paa eet Sted eller nært et og samme Sted for at nedskyde Bolde eller gjøre Breche i dem. Naar, paa den anden Side, enkelte 8 eller 10 Tomme Bomber fra Fæstninger, som Skibe passere forbi, gaae igiennem Siden af et Linieskib ind paa overste eller underste Dæk og springe der imellem den tætte Mennekkemasse paa Batterierne, bliver hver Stump til en utallig Mængde Splinter baade af Træ og Jern, eller dersom en Bombe trænger ind paa Bannierne imellem Krudlangerne eller endnu lavere, træffe Vandlinien, ville store uregelmæssige Splinter blive revne ud og forarsage Huller, som ingen Tællepropper ville formaae at stoppe. Hverken et enkelt eller flere Skibe, Dampskibe eller Seilskibe, kan nu til dags angribe en Fæstning, der, foruden sine morderiske Bomber, har Dyne for at gløde sine Kugler”.

„Angreb paa Fæstninger og stærke Landbatterier, med en Søstyrke alene, maa stedse blive et uoveligt, maafløet et fortvivlet Foretagende. Men naar et saadant Angreb paa en hensigtsmæssig Maade sættes i Forbindelse med en militair Styrke der er tilstrækkelig til at kunne forcere Landgangen for at indeslutte Pladsen eller Batterierne fra Landsiden og tage Forsvaret i Ryggen og saaledes aabne Veien for Angrebet fra Søen, vil Hensigten med Angrebet ialmindeligbed lykkes. Men denne Fremgangsmaade kan kun benyttes, hvor Pladsen der skal angribes indtager en Stilling paa en Ø eller andet Sted, af saadan Udstrækning at den kan angribes baade fra Land- og Søfiden. Naar den Plads, Fæstning eller Marine-Etablissemment der skal angribes er dækket eller beskyttet af iso-

lerte Forsvarspunkter, der gienfædig beskyttede hinanden, og naar ingen militaire Operationer kunne finde Sted isorveien, bør disse Punkter eller Udenværker angribes enkeltviis og efterhaanden tages, hvorefter da Flaaden kan nærme sig og angribe Hovedpositionen. Det er klart, at dette maa blive et langvarigt og vanskeligt Foretagende selv med slige Midler: med Skibe alene kan det ikke udføres uden betydeligt Tab og Odelæggelse, og det burde altid erindres, at mange af de angribende Skibe ville blive svært beskadigede, maaskee blive gjort utjensdygtige under Forsøget, medens Fiendens Flaade forblev ubeskadiget og i Reserve. Følgen heraf vilde derfor blive, at den angribende Flaade vilde blive udsat for en meget ufordeelagtig Kamp med Fienden, hvis dennes Flaade sidenest forlod sin dækkede Stilling.

„Ved Balchern-Expeditionen var det først bestemt, at Flaaden, der bestod af 10 Linieskibe og 11 Fregatter af første Rang, paa eengang skulde forcere Vest-Schelde-Passagen og beskydde Bliessingen. Men Sir Richard Strachan tog den rigtige Bestemmelse, at forblive udenfor, indtil Pladsen var indesluttet fra Landsiden og de angribende Batterier klare til at begynde Ilden. Saaledes vedblev Pladsen, der ikke var bleven indesluttet fra Søside, at være i Forbindelse med Cadsand, hvorfra store Forstærkninger bleve sendte over til Bliessingen saalænge indtil Fregatterne havde forceret Passagen og afslaaet Forbindelsen tilføjes imellem Cadsand og Bliessingen. Da Alt var klart, blev der gjort et kraftigt og uimodstaaeligt forenet Angreb paa Pladsen baade af Sø- og Landstyrken, og den overgav sig Dagen efter. Ingen af dem, hvor stærke de end vare, kunde enkeltviis have tvunget Pladsen til Overgivelse. Ingen Militairstyrke kunde, uden Flaadens Medvirkning, have tvunget Pladsen til Overgivelse, da den kunde, undsættes fra Søen, og Søstyrken vilde, uden Armeens Medvirkning, være bleven knust af Pladsens Artilleri, naar det udelukkende var bleven bragt til Anvendelse mod den.

„Naar Fæstninger eller Arsenaler der skal angribes, ligge

paa en Kyst, hvortil man i enhver Retning kan nærme sig, kunne Dampskibe undgaae den Fare som er forbunden med at gaae lige paa, ved at nærme sig Pladsen fra den ene eller maaskee fra begge Sider, og efter at have naaet til en passende Afstand fri for langskibs og diagonal Ild, løbe skyndsomt op parallel med Fæstningen og angribe i een eller flere Linier, ligesom i Dampskibs-krig Skib imod Skib eller Flaade imod Flaade; directe Nærmelse imod Bredsiderne af et Skib, kan efter samme Princip undgaaes og Fienden angribes i parallel Orden — ved at krydse op til ham, og han blive tvunget til at slaaes, hvis de angribende Skibe ere overlegne i Hurtighed.

„Men naar Fæstningen, Arsenalet eller Pladsen, der skal angribes, ifflun kan nærmes ad en smal og vanskelig Canal, igiennem hvilken Skibe blot kunne gaae eet for eet eller saa omtrent, kan man ikke manoevrere sig til sin Stilling. Man kan ikke tænke paa at undgaae langskibs Ild fra de Batterier der forsvare Canalen, og Dampere kan ifflun under disse ufordeelagtige og farlige Omstændigheder udføre Bugsering i eller igiennem disse Vanskeligheder. Dampskibe kunne vel i fuld Fart løbe forbi fremskudte Batterier uden at blive beskadigede; men yderst farligt vilde det være at lade slige Forter bag sig uden at de ere bragte til Taushed.

„Hvor heldigt endog et Angreb paa en Fæstning eller et Arsenal fra Søfiden kan løbe af, kan Ødelæggelsens Værk dog aldrig blive fuldstændigt ved Skibe. Søforsvaret kan blive bragt til Taushed, Canoner kunne blive demonterede, Brystværn ødelagte, Krudmagaziner blive sprængte i Luften ved Bomber og Boliger ødelagte ved det forfærdelige Bombardement; men ingen virkelig Demontering af Forsvarsværkerne eller egentlig Ødelæggelse af offentlige Værker og Eiendom kan finde Sted, med mindre de enkelte eller snarere kortvarige end endelige Beskadigelser ved Skibes Angreb blive fortsatte og fuldstændiggjorte ved en virkelig Besiddelsestagelse af den erobrede Plads, i tilstrækkelig lang Tid for aldeles at ødelægge den. Ingen Sø-Operation, hvor dygtigt den

end er anlagt og hvor tappert den end er udført, kan paa nogen Maade høste Frugten af sin egen Seier.

„Ved de smaa, lette Dampskibes barcellerende Operationer, der med deres smaa dreierende Canoner anvendes til at bombardere aabne Byer, Rheder, Havne, Huusbygninger, Magaziner, Pakhuse etc. etc. eller laste Bomber ind imellem Tropper paa Land, burde de angribende Skibe aldrig gaae tilankers, men efter at have givet Ild med Bougcanonerne gaae bort i fuld Fart for atter at lade og være klar til igien at fyre, naar de atter faae en fordeelagtig Stilling til at gjøre god Virkning. At træffe et Dampskib, der med Fart løber tværs paa en Skudlinie er ingen let Sag (Art. 331, 341), og med Stevnen til, frembyder det kun en lille Skive for Træf i lang Afstand.

„Men at angribe slige sammenlignelsesviis ubetydelige Pladser med horizontale eller Houbigbomber, er en ganske anden Sag end de regelmæssige Angreb paa stærke Fæstninger, Sø- eller Landmilitaire Stationer eller andre solidbyggede Forsvarsværker, tilstrækkelig beskyttede og besatte, ved Lag fra Linieskibe og Bombekastning fra Sømorterer. Man kan ikke tænke sig Skærmydsel med svære Linieskibe. Anvendes de til at angribe Fæstninger, maae de gjøre det tilankers efterat de have naaet gunstige Positioner i tilstrækkelig Nærhed. De blive da stationaire svømmende Batterier, store Skiver for Skud som vanskelig feile. Uvilkaarlig tænker man tilbage paa Forsvaret af Gibraltar og Odelæggelsen af de spanske svømmende Batterier ved gloende Kugler.

Brigade-General H. Jones ytrer i sin Rapport om Bomarsunds Erobring: „Fæstningens Indre viste, at Ilden fra Skibene havde været fortræffelig; men, alligevel vare Fæstningsværkerne kun ubetydeligt beskadigede, og burde ikke have bragt Commandanten til at capitulere med en saa stærk Garnison, uden Breche og med velcasmaterede Værker. Det var de Allieredes Landbatterikanoner paa Kysten der tvang den dygtige Commandant til Overgivelse.

Electriske Telegraphlinier.

Bresundslinien.

Foreløbigt Reglement for Afbenyttelsen af den danske Stats-telegraphlinie fra Helsingør til Hamborg, approberet ved allerhøieste Resolution af 2. Septbr. 1853.

A. Almindelige Bemærkninger.

§ 1. Den danske Statstelegraphlinie, Bresundslinien, har sit Udgangspunct i Helsingør og strækker sig derfra uafbrudt gennem Sjælland og Fyen over Belterne til det sydlige Jylland og derfra atter gennem Slesvig og Holsteen til Hamborg. Linien er forsynet med Stationer paa følgende Puncter:

Helsingør,
Kjøbenhavn,
Korsør,
Nyborg,
Fredericia,
Flensborg,
Rendsborg,
Altona,
Hamborg.

§ 2. Denne Linie er nærmest oprettet i Sund- og Vælfartens Interesse og skal derfor væsentlig tjene til Befordring saavel af officielle som private Meddelelser angaaende denne Fart. Dog forbeholder Regieringen sig Fortrinnsret ikke alene for Befordringen af alle dens egne Depescher, af hvad Indhold de end maatte være, men ogsaa for saadanne udenlandske Magters Statsdepescher, med hvilke der i saa Henseende er truffet særlig Overenskomst.

§ 3. Forsaavidt derved ikke lægges nogen Hindring iveien for Befordringen af de ovennævnte Depescher, skal Linien ogsaa kunne afbenyttes til anden privat Correspondance.

§ 4. Til Depescherne's Viderebefordring udober Rigets Grændser ved Hjælp af de umiddelbart tilstødende Telegraphlinier vil der blive truffet de bedst mulige Foranstaltninger.

B. Depescherne's Indlevering.

§ 5. Depescherne maae indleveres directe paa den Telegraphstation, hvorfra de skulle befordres.

§ 6. Naar Telegraphembedsmændene finde det fornødent, ere de berettigede til at sikkre sig Beviis for, at Depeschen virkelig er affendt af den Person, i hvis Navn den er underskrevet. For at denne Control, der ene har til Hensigt at beskytte Publicum mod Misbrug af andens Navn, ikke skal gieres nødvendig med Hensyn til Statsdepescherne, maae disse være forsynede med Af-senderens Embedssegel.

§ 7. For Depeschens Modtagelse paa Stationen meddeles Af-senderen et Beviis, der tillige indeholder Dvittering for de erlagte Gebyrer.

§ 8. Telegraphstationerne ere aabne hver Dag med Indbe-fattelse af Søn- og Helligdage:

- a) I Mart's Maaned, fra Kl. 7 om Morgen til Kl. 9 om Aftenen;
- b) Fra 1ste April indtil Udgangen af October, fra Kl. 6 om Morgen til Kl. 9 om Aftenen;
- c) Fra 1ste November indtil Udgangen af Februar, fra Kl. 8 om Morgen til Kl. 9 om Aftenen.

§ 9. Natdepescher modtages ikkun, naar derom forud er skeet Anmeldelse, senest inden Kl. 8½ om Aftenen, og imod at der ved Anmeldelsen erlægges det til det mindste Antal Ord svarende Gebyr.

§ 10. De i §§ 8 og 9 nævnte Klokketiet gjælde Kiebenhavns Observatoriums Middeltid, men da denne er

5¼	Minut	foran	Middeltiden	i	Korsør,
7¼	—	—	—	i	Nyborg,
11¼	—	—	—	i	Fredericia,

12 $\frac{1}{2}$ Minut foran Middeltiden i Flensborg,

11 $\frac{1}{2}$ — — — i Rendsborg,

10 $\frac{1}{2}$ — — — i Altona,

10 $\frac{1}{2}$ — — — i Hamborg,

bliver paa hver af de her angivne Stationer Tjenesten at begynde og slutte saa meget tidligere efter de respective Steders Middeltid.

C. Depeschernes Bessaffenhed.

§. 11. Enhver Depesche maa være skrevet tydeligt, uden Fortninger eller Rettelser, og med et Materiale, der ikke kan udviskes.

§ 12. Depeschen maa være forsynet med Afsenderens Underskrift samt Adressatens Navn og Opholdssted, og desuden indeholde den fornødne Angivelse om den særegne Maade, hvorpaa den i visse Tilfælde (cfr. §§ 24—27) ønskes befordret.

§ 13. Følgerne af en ugunstig Adressering bæres ene af Afsenderen, og en derved foranlediget paafølgende Telegraphering betales som en særskilt Depesche.

§ 14. Depescher, der kun ere bestemte til at passere Øresundslinien, maae være affattede i det danske eller tyske Sprog. Naar de skulle befordres videre paa tilstødende fremmede Telegraphlinier, maae de være affattede i det Sprog, hvori de forlanges indleverede paa den vedkommende fremmede Grændsestation. *)

*) Under 25de Juni 1854 er udfærdiget følgende Bekendtgørelse:

Ved allerhøieste Resolution af 14de ds. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst bifaldet, at § 14 i det under 2den September 1853 allerhøiest approberede foreløbige Reglement for Afbenyttelsen af den danske Statstelegraphlinie fra Helsingør til Hamborg forandres derhen, at Depescher, der ere bestemte til at passere denne Linie fra Station til Station, fremtidigene kunne være affattede, foruden som hidtil i det danske eller tyske Sprog, tillige i det svenske, engelske eller franske Sprog. Derimod maae Depescher, der skulle befordres videre paa tilstødende fremmede Telegraphlinier, vedblivende være affattede i det Sprog, hvori de forlanges indleverede paa den vedkommende fremmede Grændsestation.

§ 15. Ved Affattelsen af private Depescher er det ikke tilladt at betjene sig af Ciffersproget, hvad enten dertil benyttes Bogstaver eller Taltegn.

§ 16. Til Publicums Bequemmelighed forefindes paa hver Station de fornødne Skrivematerialier, for at Affenderen, hvis han ønsker det, kan skrive Depeschen paa Stedet. Med Hensyn til Depeschens rigtige og hensigtsmæssige Form er det paalagt Telegraph-Embedsmændene at yde den fornødne Veiledning.

§ 17. Telegraph-Embedsmændene ere forpligtede til at afvise private Depescher af ulovligt Indhold, eller hvis Befordring maa ansees som farlig for Staten og det almindelige Vel.

§ 18. Ingen privat Depesche maa indeholde over 100 Ord.

D. Depeschernes Befordring.

§ 19. Endstaaende det vil blive strengt paaagtet, at Telegrapheringen skeer med størst mulige Hurtighed og Nøiagtighed, kan Telegraphbestyrelsen dog ikke indestaae for, at en Depesche naaer sit Bestemmelsessted inden en vis given Tid, ligesom den overhovedet ikke paatager sig noget Ansvar for de mulige Følger, hvis den imod Forventning skulde gaae tabt eller dens Indhold skulde blive feilagtigt giengivet.

§ 20. Depescherne befordres i følgende Orden:

- 1) Indenlandske Statsdepescher, derunder indbefattede officielle Meddelelser angaaende Sund- og Belfarten.
- 2) Udenlandske Statsdepescher, forsaavidt der af den danske Regjering er indrømmet samme fortrinlig Expedition.
- 3) Depescher til og fra Skipperne, der anløbe Sund- og Strømtoldstederne, forsaavidt Meddelelsen vedkommer deres Forhold som Førere af de respective Skibe, samt fra og til Andre, der i samme Anliggender ere bemyndigede til at handle paa bemeldte Skipperes Begne, saavelsom andre private Meddelelser angaaende Sund- og Belfarten.

Denne Fortrinsret gælder i ethvert Tilfælde kun De-

pescher fra og til Sund- og Strømtoldstederne: Helsingør, Nyborg (med Slipshavn og Korsør) og Fredericia.

- 4) Andre private Depescher, herunder indbefattede samtlige fremmede Statsdepescher, hvem der ikke er indrømmet fortrinlig Expedition.

§ 21. Naar der paa forskiellige Stationer henligge Depescher af samme Rangsfølge, skeer Telegrapheringen afvexlende i de modsatte Retninger.

§ 22. Er Telegraphledningen af en Depesche paabegyndt, maa samme ikke afbrydes ved senere indleverede Depescher, med mindre der er særdeles Fare forbunden med disses Ophold.

§ 23. Forhindres Depeschens Befordring ved en indtraadt Afbrydelse i Telegrapheringen, bliver den med den første afgaaende Post at sende i et recommanderet Brev enten til den næste Station, der er i stand til at arbejde, eller directe til Adressaten, alt efter som den hurtigste Expedition derved kan ventes opnaaet.

§ 24. Saavel Affenderen som Adressaten kan forlange Depeschens collationeret o: tilbagetelegrapheret.

For Collationeringen gælde følgende Bestemmelser:

- a) Forlanges Collationeringen af Affenderen, er Afgangstationen forpligtet til ordret at meddele ham Depeschens Indhold, saaledes som den telegrapheres fra Bestemmelsesstationen.

Naar der i den tilbagetelegrapherede Depesche forekomme Afvigelser fra Originaldepeschen, som Affenderen ikke vil lade passere, have de to Stationer at correspondere saalænge med hinanden, indtil en fuldkommen Overensstemmelse er opnaaet.

- b) Er det Adressaten, der forlanger Depeschens collationeret, har Bestemmelsesstationen at meddele Afgangstationen en ordret Gientagelse af Depeschens Indhold, saaledes som den er udfærdiget til Adressaten. Erklærer Afgangstationen den for at være overensstemmende med Originalen, udstedes et Beviis herfor til Adressaten. Ønsker denne, at den tilbagetelegrapherede Depesche atter skal meddeles Affenderen, bliver Collationeringen at betragte som en ny Depesche.

§ 25. En Depesche kan besørge til flere Adressater, idet den enten kan afsættes paa forskiellige Punkter af Linien eller ogsaa fra een og samme Station sendes til forskiellige Adressater.

§ 26. Naar en Depesche ankommer til Bestemmelsesstationen, besørge den uopholdeligt til Adressaten, med mindre Afsenderen har opgivet en bestemt Tid for Bortsendelsen, eller har forlangt, at den skal henligge, indtil den afhentes.

§ 27. Boer Adressaten paa Stationsstedet, besørge Afsenderen ved et Bud, i modsat Fald efter nærmere Opgivende af Afsenderen enten pr. Post i et recommanderet Brev eller pr. Estafette.

Depescher, der ankomme til Hamborg, kunne, naar forlanges, blive videre befordrede paa de fra Hamborg udgaaende fremmede Telegraphlinier.

§ 28. Depescherne affendes i Breve, forsynede med Stations Segl, og for deres Modtagelse forlanges Quittering af Adressaten, eller hvem han bemyndiger til at quittere paa sine Begne.

§ 29. Naar en Depesche henliigger paa Bestemmelsesstationen, fordi Adressatens Opholdssted ikke kan findes, bliver dette at bekendtgjøre ved Opflag paa Stationen.

§ 30. Er Telegrapheringen af en Depesche endnu ikke paa begyndt, kan den tages tilbage af Afsenderen eller hvem han dertil bemyndiger.

Gebyrerne.

§ 31. *) For en Depesche paa 1—20 Ord betales 1 Rbd.

— — — 21—50 — 2 —

— — — 51—100 — 3 —

*) I Betragtning af at Grænsen for det Antal Ord, for hvilke der erlægges det mindste Telegraphgebyr, fra Begyndelsen af Aaret 1854 vil blive udvidet paa de tilstødende fremmede Telegraphlinier, og at det vil lette den gjensidige Depeschebefordring samt være i de Correspondendes Interesse, at der i Bestemmelser af denne Art hersker

uden Hensyn til Afstanden mellem de paagældende Stationer; dog indrømmes der Correspondancen paa Linierne mellem Helsingør og Kiøbenhavn samt mellem Hamborg og Altona en Moderation i fornærnte Betaling af 33½ pCt., paa hvilke Strækninger altsaa for en Depesche paa 1—20 Ord betales = Nbd. 64 Nbf

—	—	—	21—50	—	—	1	—	32	—
—	—	—	51—100	—	—	2	—		

§ 32. Ved Beregningen af Ordnes Antal gælde følgende Regler:

- 1) Ethvert Ord, der ikke indeholder meer end 7 Stavelser, tæles som eet Ord. Indeholder Ordet flere Stavelser, regnes de paafølgende Stavelser indtil 7 for et nyt Ord, og saaledes fremdeles.
- 2) Naar et sammensat Ord i Originaldepeschen er skrevet med Bindestreg, telegrapheres det paa lignende Maade og beregnes da de ved Bindestreg adskilte Ord som ligesaamange enkelte Ord. Er Ordet derimod skrevet i Sammenhæng, tæles det som et enkelt Ord med de under Nr. 1 anførte Indskrænkninger.

den størst mulige Overeensstemmelse med Udlandet, har Hans Majestæt Kongen ved allerhøieste Resolution af 12te dennes allernaadigst bifaldet, at §§ 31 og 32 i det under 2den Septbr. 1853 allerhøiest approberede foreløbige Reglement for Afbenyttelsen af den danske Statstelegraphlinie fra Helsingør til Hamborg forandres saaledes, at den laveste Tarteenhed i Fremtiden bliver at erlægge for et Antal af indtil 25 Ord, saaledes at Adresse og Underskrift samt de Betegnelser, der findes foran Egennavne, saasom „von“, „de“ o. s. v. saavel indenfor denne Grændse som for et hvilket som helst Antal Ord, regnes med blandt disses Antal.

Hvilket herved bekendtgøres til Efterretning og Jagttagelse for alle Vedkommende.

Finansministeriet den 14de Decbr. 1853.

- 3) Interpunctionstegn, Apostropher og Binde tegn regnes ikke med. Andre Tegn, der ikke kunne telegraphisk giengives uden ved at omskrives i Ord, beregnes som saadanne.
- 4) Ethvert enkeltstaaende Bogstav og ethvert apostropheret Ord tælles som hele Ord.
- 5) Fem Taltegn og derunder beregnes som eet Ord. Indeholder et Tal flere Taltegn, beregnes de paafølgende indtil fem incl. som et nyt Ord, og saaledes fremdeles. Ved Beregning af Tal regnes Kommaer, Streger og andre Tegn, der kunne giengives telegraphisk, som Taltegn.
- 6) Tallene telegrapheres, efter som de ere skrevne i Originaldepeschen, enten ved Taltegn eller Bogstaver. Er Tallet skrevet med Bogstaver, regnes det, med den under Nr. 1 anførte Indskrænkning med Hensyn til Stavelsesantallet, som eet Ord hvad enten det er sammensat eller ikke.
- 7) Er Depeschen affattet i Chiffersproget, gaaede i det Høieste 5 Bogstaver eller Taltegn for eet Ord.
- 8) Adressen og Underskriften samt de Betegnelser, der findes foran Egennavne, saasom „von“, „de“ o. s. v., regnes med ved Optælling af Ordene.
- 9) Angivelsen af den særegne Maade, hvorpaa Depeschen i visse Tilfælde bliver at befordre (cfr. § 12), regnes ikke med blandt Ordenes Antal.

§ 33. I Collationeringsgebyr beregnes Halvdelen af Gebyret for den originale Depesche.

§ 34. En Depesche, der skal afsættes paa flere forskellige Stationer, beregnes som ligesaa mange enkelte Depescher fra Afgangstationen til de respective Afsætningsstationer.

§ 35. Naar en Depesche skal sendes fra Bestemmelsesstationen til flere Adressater, betales 32 § for hver Gientagelse.

§ 36. For Natdepescher erlægges samtlige Telegraphgebyrer med det dobbelte Beløb, og hvad der ved Anmeldelsen er forudbetalt, tilbagebetales ikke, selv om Depeschen udebliver til den anmeldte Tid og som Følge deraf ikke bliver befordret.

§ 37. Tages en Depesche tilbage, forinden dens Telegraphering er paabegyndt, tilbagebetales det erlagte Gebyr med Fradrag af 32 § i Indskrivningsgebyr.

§ 38. Betalingen for den i § 27 omtalte Viderebefordring af en Depesche pr. Telegraph, Post eller Estafette erlægges samtidigt med det øvrige Telegraphgebyr. Kan Beløbet ikke nøie opgives, har Afsenderen at deponere en rund Sum, imod at det mulige Overskud senere tilstilles ham, saafremt hans Opholdssted er bekendt, eller i modsat Fald henligger til Udbetaling paa Stationen.

§ 39. Samtlige Gebyrer erlægges forud.

§ 40. Naar Afsenderen af en Depesche ønsker Svar pr. Telegraph og selv vil afholde de dermed forbundne Omkostninger, kan han paa Afgangstationen deponere Gebyrerne for den forventede Depesche, idet han betaler for et vist Antal Ord, som under ingen Omstændigheder maae overskrides. Hvis Svaret udebliver, eller Gebyrerne for samme udgiøre et mindre Beløb end det, Afsenderen har deponeret, udbetales ham enten hele Summen eller det mulige Overskud.

§ 41. Tilbagebetaling af Gebyrerne finder Sted:

- a) Naar en Depesche gaaer tabt eller kommer til Bestemmelsesstedet i en saa forvansket Tilstand, at dens Hensigt ikke opnaaes.
- b) Naar Depeschen kommer senere til Bestemmelsesstationen end Tilfældet havde været, hvis den var bleven expederet ved andre forhaandenværende Befordringsmidler, saasom pr. Post, Dampskib eller Jernbane.
- c) Naar en Natdepesche først naaer Bestemmelsesstationen, efterat Telegraphtjenesten er paabegyndt den følgende Dag.

Fordringer om Tilbagebetaling af erlagte Gebyrer maae gøres gjældende senest inden Udløbet af eet Aar efter Depeschens Indlevering.

F. Bevaring af Telegraphhemmeligheden.

§ 42. Samtlige ved Telegraphvæsenet ansatte Embedsmænd og Betjente ere tagne i Ed paa, at de ikke, selv ikke efterat de maatte være affledigede af Telegraphvæsenets Tjeneste, ville meddele Uvedkommende Indholdet af de Depescher, der komme til deres Kundskab, og at de i enhver Henseende paa det Strængeste ville bevare Telegraphhemmeligheden.

Ingen Uvedkommende tilstedes Udgang til det Locale, hvori der telegrapheres.

Telegraphledningen igiennem Storebelt har atter været i Fare. Den franske Flaade laae Natten imellem den 18de og 19de Mai 1854 til Ankers ovenover Ledningen, og hvis der ikke saavel fra Nyborg Stations Side som ved Privates Tjenstvillighed var truffet Anstalter til Traadens Redning, kunde det vist neppe været undgaaet, at jo Flaaden, da den næste Morgen lettede med en frisk Nordvestvind og usædvanlig stærke Nordenblande, maatte have sønderrevet Traaden. En Fregat laae navnlig saa nøiagtig i Søtraadens Linie, som om den var udlagt til Mærke, og det var vist meget heldigt, at man paa det franske Admiralskib var saa imødekommende, at, da Telegraphbestyreren tog ombord og gjorde Forestilling desangaaende, et Dampskib strax affendtes for at assistere Fregatten med at faae de farlige Naboer, Ankeret og Traaden, klarede fri af hinanden.

Den electriske Telegraph under Middelhavet.

Traaden affendtes til sit Bestemmelsessted den 24de Juni 1854 med Dampskibet „Persian“. Den er den længste Traad, som hidtil er forfærdiget til Brug under Vandet, og det varede flere Uger førend man kunde faae den ordentlig stuvet i Skibsrummet. Den veier

2 Millioner Pund, har 120 eng. Miils Længde, bestaaer af 6 omhyggeligt isolerede Kobbertraade, hvoraf hver er indsluttet i Guttapercha, og det Hele indlagt i et Hylster af Hamp og 12 galvaniserede Jerntraade. Fra Spezzia vil den blive ført til Capo Corso paa Corsica. Ved Cap Corso sættes den i Forbindelse med en Landtelegraph tværs over Den til Bonifaciostrædet, og føres derover til Sardinien; derfra skal en Traad igien lægges til Tunis.

Den 26. Juli d. A. ankom Krigsdampskibet „Tripolis“ fra Corsica med den glædelige Efterretning, at Nedlæggelsen af Telegraphtraaden mellem St. Croce og Cap Corso lykkelig var endt. Vanskelighederne, som maatte overvindes, have været meget betydelige. Den største Dybde, som man traf paa, var 348 Alen (næsten 220 Metrer.) Den foregaaende Aften Kl. 6½ var Traaden bleven befæstet ved Cap Corso; man havde til dens Nedlæggelse og Befæstelse brugt 3½ Dag, deri medregnet den til de nødvendige Reparationer anvendte Tid. Ved Cap Corso fandtes Indretningerne til Befæstelsen for svage; de maatte derfor betydeligt forstærkes, hvorved Fuldendelsen af Forretningerne forhøledes fulde 34 Timer. Ingenieur Brett er paa „Persian“ seilet til Bonifaciostrædet, hvor Telegraphtraaden lægges under Havet til Den Sardinien. Traaden vil blive ledet til Cap Bon, hvorfra der skal anlægges Telegrapher langsmed Kysten til Høiden af Malta, fra hvilket Punkt en Traad skal ledes til denne Ø. Fra Cap Bon skal en anden Traad føres gennem Tunis's Næhed til Carthago, hvorfra Telegrapherne ville naae de franske Besiddelser i Algier.

Om en electrisk Telegraphlinie mellem Europa og America.

(Af L. Turnbull, M. D.)

(Mec. Mag. Septbr. 1854.)

Dybden og Bunden's Bessaffenhed af Havet imellem Europa og de Forenede Nordamerikanske Stater er bleven undersøgt langs Coastfartstrouten, og Lieutenant Berrymann har derefter indgivet til Admiralitetet Angivelse *) af en Lodskudslinie fra New-Foundlands til Irlands Kyster. Rapporten desangaaende af 22de Febr. d. A. indeholder Følgende:

„Denne Lodskudslinie synes at afgjøre Spørgsmaalet om Muligheden af en undersøisk Telegraph imellem begge Verdensdelene, hvad Bunden af Havet angaaer.

„Fra New-Foundland til Irland er Afstanden mellem de nærmeste Puncter omtrent 1600 Qvartmile**), og Havets Bund er imellem disse to Puncter en Flade, hverken for dyb eller for grund, saa dyb nemlig, at naar Traadene eengang ere lagte ned, ville de forblive liggende aldeles i Fred for Skibskantere, Fiskjerger og Sligt, og saa grund, at Bixerne i en Fart kunne lægges paa Bunden.

„Dybden paa denne Flade er aldeles regelmæssig, gradviis tiltagende fra Kysterne af New-Foundland til en Dybde af 1500 til 2000 Favne, som man nærmer sig den anden Side.

„Jeg undersøger her ikke Spørgsmaalet om Muligheden af at træffe tilstrækkeligt stille Veir og glat Sø, at erholde en til-

*) Med Kaart, plate XIV til 6te Udgave af Maury's Sailing Directions.

**) Sfr. foran Pag. 114 sqq. og 7de Bind Pag. 229. Fra Cap Breels (Ny-Foundland) til Erris-Head (Irland) er Afstanden 1611 Qvartmiil; fra Cap Charles eller Cap St. Lewis (Labrador) til Erris-Head er Afstanden 1601 Qvartmiil.

stræffelig lang Traad og et tilstræffeligt stort Skib for at nedlægge en saa lang Line, jeg har her kun med Havets Bund at giøre, og frygter jeg for, at de største practiske Vanskeligheder ville begynde, naar man er naaet til Lodsluddene ved begge Linens Ender og ikke ude i det dybe Hav.

„En Traad, nedlagt tværs over Havbunden mellem begge ovennævnte Punkter, vil passere N. for the Grand Banks og hvile paa den ovenomtalte Flade, hvor det lader til at Vandet er aldeles stille og roligt. Slutningen om, at der ikke forekomme mærkelige Strømninger og strabende Gienstande, bygger jeg paa følgende physiske Kiendsgierning, at de af Lieutenant Berryman ved Brooks Dybdelod=Apparat fra den undersviste Flade erholdte Plantespecimina, ved Profesfor Baily's mikroskopiske Undersøgelser, fandtes tilhobe fulde af Mikroskop = Skaller uden Spor af Sand eller Gruus. Disse bitte smaa Skaller bevise saaledes, at der paa det Sted, hvorfra de kom, ikke findes nogen Strømning, men at Loddeapparatet traf dem paa det Sted, hvor de bleve begravne, efterat de havde levet og vare døde paa Overfladen og synkende lidt efter lidt endelig bleve liggende paa Bunden. Havde der været Strømninger paa Bunden, vilde de have været skyllede med, skrabede af og blandede med de mikroskopiske Nester, Havbundens Ruiner, som f. Ex. Mudder, Sand, Gruus m. M., men ikke mindste Spor af Eligt fandtes.

„Naar altsaa en Telegraphtraad eengang var nedlagt der, vilde den ligge saa sikker for Beskædigelse, som om den var forvaret i lufttætte Hylstre.

Den telegraphiske Ingenieur vil have følgende Puncter at tage Hensyn til for den practiske Udførelse:

- a) at afvente et Veirligt og en Sø, der er tilstræffeligt stille og roligt til Telegraphtraadens Nedlægning. — Dette maa formeentlig kunne naaes ligesaa let som de Betingelser, under hvilke Lieutenant Berryman anstillede sine Undersøgelser, hvorved han lod en 64-pdig. Kanonkugle gaae ned ved en Seilgarns

Snor paa de mange forskellige Dybder og derfra træk et Kør op fuldt af Skaller og Jord fra Havbunden.

- b) at tilveiebringe en Traad, der er lang nok. Traaden imellem England og Frankrig er i een Længde $24\frac{1}{2}$ Qvartmiil lang og veier 180 Tons pr. Qvartmiil. Den dannede et Nøgle af 30 Fods udbendig og 15 Fods indvendig Diameter. 5 Fod høit*) og blev forarbejdet i 20 Dage paa en af Engineer G. Fenwick i Durham inventeret og konstrueret Maskine. Anvendes nu 16 Maskiner, er der ingen Tvivl om, at Telegraptraaden vil kunne faaes færdig i 6—7 Maaneder.
- c) et Skib der er stort nok til at føre Traaden. Kan eet Skib ikke tage den, saa kunne vel 20 Skibe. Hvorfor skulde man ikke kunne føre den ud i flere Gange og i flere Længder? Kunde ikke en Boie blive lagt ved, hvor den slap? Et Skib paa 1000 Tons kunde nok tage et 400 Tons Nøgle, og denne Traads Vægt vilde ikke overstige 12000 Tons.
- d) til hvilken Udstrækning kan en galvanisk Strøm sendes ad en insuleret Traad? Under gunstige Veirforhold ere Traade i Amerika blevne saaledes insulerede, at de have arbejdet i en Længde af 800 til 1000 Qvartmile. Medens Jorden var frossen og Traadene vare insulerede af Frostens, have Traadene arbejdet i Et i en Afstand af 1500 Qvartmile. Selv i en Afstand af 1966 Qvartmile have Traadene arbejdet i Et ved Hjælp af en saakaldet connector.

*) Cfr. d. Tidsskr. 7de Bd. Pag. 225.

Nordpolerpeditioner.

Dr. Kane giver, i sin nu i New-York udfomne „personal narrative“ af den Grinnellske Expedition i 1850 under Capitain de Haven og Commandeur Griffin med Skibene Advance og Rescue, for at søge efter Sir Franklin, *) følgende Beskrivelse over sine Fornemmelser i Kulden i hine Polaregne.

„Lad os nu gjøre en Spadseretour i et rigtigt Nordpolar-costume. Thermometret er 25°, og det blæser en ordentlig Bramseilskuling.“

„Det er bedst at holde Munden lukket godt det første Par Minuter og varsomt trække Beiret giennem Næseborene og Mundskiaget. Man aander nu i en tør, skarp, men behagelig Luft. Skiaget, Dienbrynene, Dienhaarene og Dunet paa Ørerne blive aldeles bedækkede af en fiin Nisfrost. Fra Mundskiaget og Underlæben hænge lange Istapper. Kommer man frem med Tungen, fryser den diebliffelig fast til denne Iisfforpe, og iilsomt maa man hjælpe til med Haanden for at befrie den. Jo mindre man taler, jo bedre. Hagen vil gierne fryse sammen med Overlæben ved Hjælp af Skiaget, selv mine Dine have ofte været saa sammenklineede, at et Blink vilde have været farligt. Underveis mærker man, hvorledes Jernet paa Bøssen gaaer giennem de dobbelte Bælvanter og man har en Fornemmelse som af hedt Vand.

„Men det var med Nyggen til Binden, og hvis man er en god Nordpolar-Undersaat, er en ordentlig Hede bleven efterfulgt af en overvættes Eved. Men nu vende vi os om mod Binden; hvilken Forandring; hvor Luften drives afsted, hvor Kulden glider ned ad Nakken og ind giennem Lemmerne. En Kniv, der ligger i Buxelommen, er bleven en Ting, der er kold som Iis og brændende som Ild; man maa skynde sig hjem til Skibet. En Kamerat, der

*) Efr. dette Tidsskrift 5te Bind, Pag. 385 og 7de Bind, Pag. 142.

var med mig, fik ved sliq Feilighed Frost i Kinderne, og jeg sølte Dødens Følesløshed betage mig.

„To Gange har jeg været betaget af denne Følesløshed. Søvnighed er det ikke. Har Du, Læser, nogenfinde faaet Stødene af en Electrifeermaskine og havt den bedøvende Fornemmelse af „ikke at kunne slippe“, lige op til Albuerne? Udsøndre un derfra dens paroxysmiske Character; betving den, men lad den udbrede sig over hver enkelt Deel af Legemet, og Du har den saakaldte „behagelige“ Fornemmelse af Thjelfrysning. Det er, som udstrakte den sig til Hjernen, og hele Behageligheden bestaaer i at give efter for Tilbøieligheden til at hvile sig og undgaae Kampen med denne skjulte Modstræben. Dette, antager jeg, er den „behagelige Søvnighed“.

„Vi have ombord to Climater: man kan tage et Tørklæde i Lommen nede i Dvnenes Regioner, det kommer op uforandret; men gaaer man saa ned omlæ igien, bliver det fugtigt, jasket, næsten vaadt. Gaaer man saa op igien, er det som en Skifersteen indsvøbt i Lærred eller hvad Stof Tørklædet er af; det er til at stange Lænderne med.

„Tre Overdaadighedsartikler gjøre det muligt at udholde denne hensynsløse Temperatur“, siger Doctoren, „nemlig Silke inderst, en Tandbørste og hvide Lærreds-Lommetørklæder. Alt Øvrigt er nordpolarist og haaret — Peltsværl først og sidst. Silke er let og kan vadskes og trænger hverken til Stivelsesmuds eller Strygjern; det sikrer Aeenlighed mellem min Hud og mine Sælfskindsflæder.“

Paa Dr. M'Cormicks Baaderpedition*) op ad Wellington-Canalen til Cap Osborn, det nordligste Næs og hvor Queen Channel begynder, fandtes intet Spor af Sir Franklin, uagtet den østlige Kyst paa det Noiaagtigste blev undersøgt lige til Point Devon,

*) Udsendt fra Capt. Belscher. Skr. foran, Pag. 26.

den nordligste Pynt af Baring Bay. Paa denne 3 Ugers Expedition havde de at kæmpe med de største Vanskeligheder. Thermometret viste aldrig over Frysepunktet: „Vanddraaberne frøs paa Narebladene, som de efter hvert Dag kom op af Vandet, til Underdelen af Narerne var besat med nedhængende Isstapper. Sæen, vi toge forind, frøs i Bunden af Fartøiet.“ Engang i stærk Søgang bleve to smaae bundfrosne Isbjerge deres Frelse, „idet de beskyttede dem med deres glatvaskede haarde Sider mod Søerne, der brød over dem fra Luvart og foer 40 til 50 Fod høit iveiret i Støtter af Graade og Skum.“

Ved Cap M'Bain traf de Hovedskaller og Horn af Musflusøren og ved Owen Point friste Spor af dette Dyr. Ved Griffin Bay skød de en fuldvoren $7\frac{1}{2}$ Fod lang Isbjørn. „En af de største Arterier var bleven sprængt af den Kugle, der dræbte den, og saa stor en Masse Blod foer ud af dens Gab og Næseboer, at Vandet rundt omkring den blev farvet ganske carmoisinrødt; og dog formaaede den med dette dødelige Saar at løbe 200 Yards (c. 300 Alen) med sin sædvanlige Hurtighed og endnu svømme ligesaalangt med Strømmen imod, lige indtil det Øieblik den drog det sidste Mandedræt.“

Dr. Cormick's Fartøi var en Hvalbaad, og hans Mandskab bestod af 6 Mand. Han og hans Folk vare kun forsynede med de allernødvendigste Klædningsstykker og Fødemidler. Han naaede Formaalet for sin Expedition, idet han fik undersøgt, at der ingen Forbindelse finder Sted mellem Baring Bay og Jones Sund, og vendte derefter tilbage til Beechey-Island. Den eneste Ankerplads langs hele Kysten benævnedes M'Cormick Bai, 4 Qvartmile lang og 2 bred.

Paa Reisen bleve de engang overfaldne af Nat og Taage, og som et Uveir nærmede sig, „udhulede de med en Jagtkniv en Fordybning i den snebedækkede Glade, omtrent 2 Fod dyb, og i denne Bivouac tilbragte de Natten med samt deres Hunde uden Telt og uden andre Klæder end deres sædvanlige. Sneedriverne havde snart bedækket dem, og saaledes holdt de en Kulde ud af 32° under

0 og 64° under Frysepunktet. Kl. 4 om Morgenens lettede Taa-gen lidt, og de naaede Skibet, uden at Frosten havde gjort dem den ringeste Skade."

Det engelske Admiralitet har modtaget følgende Rapport fra Capitain Inglefield (Skruedamp-Corvetten *Phoenix*) dateret Four Island Point, d. 9de Juli 1854, hvorefter han var kommen til Jacobs Havn d. 6te s. M., men fandt Stedet saa belempet med Is, at han gik lige til Skandsen paa Den Disco. Han landede her den 6te og fandt snart den Kulmine, som tidligere havde været aabnet af de Danske. Kullaget varierede fra 1 til 4½ Fod, men senere fandt de da et langt fortrinligere Slags Dampskibskul.

Herfra gik *Phoenix* til Nitterbænken, passerede indenfor de smaa Der og fik en udstrakt Kyst isigte, hvor der lettelig maae kunne faaes Tusinder af Fugle og Eg. En endnu større Fugleklippe findes ved Nialornak Næs, en Ø, der ligger lidt nordligere.

„En stærk Nordenviud forhindrede os i at naae Mauckerkul før Kl. 5 E.M. Her“, beretter Capitainen, „fandt vi to ypperlige Havne, een nordlig under sydlige Binde og een under nordlige Binde og med fortræffelig Leer-Holdegrund. Vi kastede Anker paa 23 Favne og rede Stormen af, hvorpaa et Selskab af Officierne gik i Land for at tage en forstenet Skov i Diesyn. 1084 Fod over Havsladen fandt vi udstrakte Levninger af forstenede Træer næsten aldeles skjulte af Sandsteensleer. Stykkerne fandtes i ethvert Stadium af Forstenelse, nogle brændte til Kul. De vidt omkring spredte forstenede Blade lærte os, at Træerne vare Lind, Bøg, Fyr og flere Slags Bregner. Vi fandt ogsaa et lille Stykke Ambra. Det lykkedes mig at vinde hen til Ranten af Klinten, hvor en Deel af et halvt forstenet Træ endnu stod under en Vinkel af 45° ludende mod N. Dette Træ var af en Mands Tykkelse og 4 Fod stod bart.

Nl. 7 den følgende Morgen dampede vi tvers over Baigattet til Hitterbænk Kullrud. Paa Landet fandt jeg snart et stort Kul- lag, der strakte sig omtrent 1 Qvartmiil langs Kysten. Dette Lag er 3 til 6 Fod dybt af det Slags, som i England kaldes Anthracit. Jeg lod begge Skibenes Laaringsfartøier gaae iland for at hente Kul, og skøndt det maatte brækkes ud og føres i Baadene, som maatte roe ud til Skibet, der laae vi under Damp $\frac{3}{4}$ —1 Qvart- miil fra Kysten, fik vi dog i 4 Timer over 12 Tons deraf om- bord. Kullene ere befundne af god Veskaffenhed, ere tilstede i Masse, og ved Heivande kunne de lastes 4 Fod ned i Baadene, ligesaa Laget. Vi brøde svære Stykker løs, som knap 3 Mand kunde løfte. Kullaget løber mod N. D. Det anvendes bedst blandet med hurtigt brændende Patentkul.

(United serv. Gazette, Septbr. 1854; Naut. Mag. Octbr. f. A.)

Det i Sommeren 1851^{*)} giennem Beringsstrædet i det arc- tiske Hav indtrængte og først den 21de Aug. d. N. til Port Cla- rence tilbagevendte Opdagelsesflib „Entrepriise“, Capt. Collinson, er i Sommeren 1851 trængt frem giennem Prindsen af Wales's Stræde; men har formodentlig Isen maattet vende om, og tilbringe Vinteren 1851—52 paa $71^{\circ} 35'$ N. Br. og $117^{\circ} 35'$ V. L. Efter forgiæves Anstrængelser for at naae sin Reises Maal i Som- meren 1852, overvintrede det 1852—53 i Cambridge = Bugten, Wollaston Land, paa 69° N. Br., og $105^{\circ} 30'$ V. Lgd. I Sommeren 1853 fortsatte det sin Reise videre og overvintrede 1853—54 i Canidenbugten, under $70^{\circ} 8'$ N. Br. og $145^{\circ} 30'$ V. Lgd. Isen gik først op den 15de Juli d. N. og Skibet naaede nu paa Tilbagereisen, idet Capt. Collinson havde opgivet videre Forsøg paa at trænge igiennem mod Øst, den 9de August Point Barrow og den 21de August Port Clarence, hvorfra han vilde over Hongkong begive sig med Skibet tilbage til England.

^{*)} Efr. d. Idffr. 7de Bd. Pag. 142.

I Mai Maaned d. A. blev Skuefibe Phoenix og Trans-
portfibe Northstar og Talbot, udsendte fra England til As-
sistance for de arctiske Expeditioner, og foresandtes Investigator
(Capt. McClure), samt Assistance (Sir Edw. Belcher), Resolute
(Capt. Kellet), Intrepid (Capt. McIntock) og Pioneer (Capt.
Osborne) aldeles indesluttende og fast i Isen i Rummet indbefattende
Lancasterfjend, Beechey Island og Wellington Straits. I Mel-
ville Bugten foresandtes Isen værre end den havde været de
sidste 7 Aar, og Alt tydede paa ualmindelig streng Vinter, medens
der ikke var nogen Udsigt til at faae Skibene frie i Løbet af Som-
meren. Under disse Omstændigheder befalede Sir Edw. Belcher,
paa eget Ansvar, at Mandskaberne skulde forlade alle 5 Skibe, som
derefter bleve overladte til deres Skiebne og Mandskaberne fordeelte
paa Transportfibe ved Beechey Island, hvorfra de maatte gaae
200 Qvartmile over Land. Phoenix har nu hjembragt den største
Deel af Besætningen fra Resolute, nogle faa fra Assistance og 1
Officier og 1 Mand samt Capt. McClure fra Investigator. Paa
dette næsten 4-aarige Togt havde de blot mistet 1 Officier og 5
Mand af en 65 Mandes Besætning.

Den i England nedsatte Krigsret har frikendt, saavel Capt.
Sir Edw. Belcher, som alle de andre Skibschefer, for at have for-
ladt de dem af Regjeringen betroede Krigsskibe.

**Dr. Maes Rapport til det engelske Admiralitet,
d. d. 29de Juli 1854, Nepulse Bay.**

„Paa min Reise over Is og Sne dette Foraar med det
Formaal at tilendebringe Opmaalingen af Vestkysten af Boothia,
traf jeg den 20de paa nogle Eskimoer i Pelly Bay, af hvem jeg
horte, at endeel „hvide Menneſker“ (Kablunons) vare omkomne af
Hunger noget mod Vest og ikke langt fra en stor Flod med mange
store og mindre Vandfald. Siden fik jeg mange enkelte Meddelelser
og fikte flere Gienſtande, der sætter en Deel af Sir John Frank-

lins Mandstabs Skiebne, om end ikke hele Mandstabet og hans egen Skiebne, udenfor al Tvivl, og som i Sandhed er skræffelig.

Indholdet af de til forskjellige Tider og af forskellige Kilder erhholdte Efterretninger er følgende:

„I Foraaret for 4 Vintre siden (Foraaret 1850) var et Selskab af omtrent 40 „hvide Menneſker“ bleven ſeet gaae ſydeſter og trække en Baad over Iſen, af nogle Eſtimoer der gik paa Jagt efter Sælhundede ved Nordkysten af King William Land, der er en ſtor Ø. Ingen af de hvide Menneſker kunde gjøre ſig rigtig forſtaaelige for Eſtimoerne, men ved Tegn meddeelte de, at deres Skib eller Skibe var bleven knuſt i Iſen og at de agtede ſig nu hen til et Sted, hvor de ventede at finde Menſdyr. At dømme efter Følkenes Udſeende, hvilke Alle ſaae yderſt forhungrede ud, antog man, at de ledede Mangel paa Levnetsmidler; de købte en lille Sælhund af de Indfødte. De trak Alle med, undtagen een Officier. Længerehen paa Foraaret, dog inden Iſen brød op, blev Eogene af nogle og tredive Perſoner fundne paa det faſte Land og Eogene af fem Perſoner paa en Ø i Nærheden deraf omtrent en lang Dagsreiſe N. V. for en ſtor Flod, der efter Beſkrivelsen ikke kan være nogen anden end Baſſet's Store Fiſke-Flod (af Eſtimoerne kaldet Dut-ko-hi-kalik). Nogle af Eogene vare blevne begravede, (ſandſynligviis Hungerens forſte Offere). Nogle Liig fandtes i Telte, andre under Baaden, der laae ombendt, og mange laae ſpredte omkring i forſkiellig Retning. Set af dem, der blev fundet paa Den, havde man anſeet for Eiget af en Officier, da han havde en Riffert hængende over Skuldrene, og hans dobbeltløbede Bøſſe laae under ham.

„At dømme efter Eogenes lemlæſtede Forfatning og Indholdet i Kiedlerne, er det tydeligt, at vore ulykſalige Landsmænd ere blevne drevne til den yderſte Tilflugt for at friſte Livet.

„Det lod til, at de havde haft Overſlod af Ammunition, da en Maſſe Krud var bleven heldt ud i en Bunke af de Indfødte, og en Mængde Kugler og Hagl blev funden under Høivandsmærke, ſom formodentlig var bleven efterladt paa Iſen i Nærheden af Kysten. De maae have haft endeel Uhr, Compaſſer, Riffarter,

Behæver ic. hos sig, hvilket Alt var brækket i stykker og i Stumper fandtes i Eskimoernes Besiddelse, saavel som endeel Solvskeer og Gæster. Jeg købte saameget deraf, som jeg kunde faae. En Liste følger paa de vigtigste af disse Gienstande.

„Ingen af de Eskimoer, jeg har havt Samkvem med, havde seet „de Hvide“ og havde ei heller været paa de Steder, hvor Eigene vare blevne fundne, men havde hørt det af dem, der havde været der og seet „de Hvide“ paa deres Reise.

Fortegnelse

over Gienstande købte af Eskimoerne, og som sagdes at være fundne paa det Sted, hvor man havde truffet Eigene af de Personer, der berettedes at være døde af Hunger, nemlig:

- 1 Solvgaffel, mærket med et Dyrehoved og Binger ovenover.
 - 3 do. med en Fugl med udspændte Binger.
 - 1 Solv Spiseflee med F. R. M. C. (Capitain Crozier paa Terror).
 - 1 do. og 1 Solvgaffel med en Fugl og Laurbærgreen i Munden og Motto: spero meliora.
 - 1 do., 1 Theeskee og 1 Desertgaffel med et Fiskehoved og en Laurbærgreen.
 - 1 Solvgaffel, med H. D. S. G. (Harry D. S. Goodsir, Underchirurg paa Erebus).
 - 1 do. med A. M'D. (Alexander M. Donald, Underchirurg paa Terror).
 - 1 do. med G. A. M. (Gillies M. Macbean, anden Styrmand paa Terror).
 - 1 do. med I. T.
 - 1 Solv-Desertflee, med I. S. P. (John S. Peddie, Chirurg paa Erebus.)
 - 1 rund Solv-Msfielte, med „Sir John Franklin K. C. B.“
 - 1 Stjerne eller Orden, med Motto: „Nec aspera terrent.“
- G. R., III. MDCCCXV.

samt en heel Deel andre Gienstande uden videre Mærker.

Den amerikanske Expedition til Japan.*)

(Efter Naut. Mag. for August 1854.)

(Indsendt.)

Commodor Perry forlod Hongkong den 14de Januar d. A. i the *Susquehanna*, ledsaget af *Powhatan* og *Mississippi*, medens Seilskibene *Bandalia*, *Southampton*, *Supply* og *Lexington* allerede nogen Tid iforveien vare afgaaede til *Napakiang* paa *Lao Chao*, hvor Escadren samledes den 21de Januar.

Efter at have besøgt denne Des Hovedstad, *Shuidi*, og besøgt dens Templer og Forter, samt beundret, som tidligere Reisende, de maleriske og overraskende skønne Prospecter, bleve Seilskibene sidst i Januar detacherede til Japan, under Commando af Capitain *Abbot*, medens Dampskibene fulgte efter den 6te Februar, og alle de nævnte Skibe, tilligemed Corvetten *Saratoga*, der kom fra *Shanghai*, forenedes derpaa atter den 12te s. M. under Japan, uden andet Uheld end at *Macedonian* var kommet paa Grund under Landet, men slap af efter kort Tids Forløb. Escadren passerede derefter samlet forbi *Uruga*, hvor Sammenkomsten og Afleveringen af Præsidentens Skrivelse havde fundet Sted Næret iforveien, og gik tilankers i Bugten ved *Yedo*, hvor man fik Die paa nogle faa smaa Forter, armerede hvert med 10 til 12 Kanoner, uden dog derfra at bemærke noget Slags fiendtlig Demonstration. Det blev ikke tilsladt Fartøier at lægge til Siden, forinden Skibene vare komne tilankers paa de dem af Commodoren anviste Pladser. De japaneske Embedsmænd bleve henvisne til *Powhatan*, hvorfra Commodorens Flag nu vaiede. Der ombord havde de den 13de et Møde med Flag-Capitain *Adams*, hvem Japaneserne, efter at have udvekslet Høflighedsbeviser, meddeelte, at en dertil udnævnt høitstaende Embedsmand vilde fra *Yedo* blive sendt til Commodoren for at

*) Efr. d. Tidsskr. 7de Bind, Pag. 423 sqq.

arrangere enhver Ting paa en høflig, aaben og venstabelig Maade, idet de tillige gjorde opmærksom paa, at Skibene vare komne for nær ind, og anbefalede, at de gik tilbage til Uruga, hvor Keiseren ønskede, at Mødet atter skulde finde Sted. Dette Punkt ansaae de for at være af større Vigtighed end at tale om Vind og Veir, hvilket Thema foreøvrigt synes at være en lige saa almindelig Indledning til en Samtale i Japan som i hele den øvrige Verden. Dette var omtrent Alt, hvad der forefaldt under den første Sammenkomst, og Deputationen tog Afsted i det bedste Humeur, hvilket gik over til megen Munterhed, da Capitain Adams bemærkede, at man, istedetfor at gaae tilbage til Uruga, muligen kunde finde en bedre Ankerplads længere inde i Bugten og nærmere Hovedstaden, hvilken vilde være bekvemmere for de høie Afsendinge, der skulde komme fra Jedo, ligesom det ogsaa vilde være overeensstemmende med Skik og Brug hos andre Nationer.

Den følgende Dag (Den 14de) mødte Japaneserne atter ombord i Powhatan, og gientog deres Opfordring til at holde Mødet ved Uruga, hvor Forhandlingerne tidligere vare afgjorte paa en saa venstabelig og fornøielig Maade, og hvortil Commodoren havde lovet at ville vende tilbage. Da de saae, at man vedblev at gjøre Indvendinger imod Uruga, foreslog de Kamakura, hvor Macedonian var kommet paa Grund, og som de ansaae for en langt bekvemmere Plads end Kanagawa imellem Jedo og den indehavende Ankerplads, hvilket Sted var blevet udpeget af Dr. S. W. Williams. Efter megen Tale frem og tilbage overlode endelig Japaneserne Commodoren at udvælge den Plads, hvor Mødet skulde afholdes. Forinden Deputationen tog Afsted, meddeelte den Capitainen, at forsaavidt Skibene behøvede Forsyning af Vand og Provisioner, vilde Dette blive sendt ud i Fartøier fra Land, hvortil blev svaret, at man, med Undtagelse af Vand, ikke behøvede nogen Assistance i den Retning.

Efter modent Overlæg bestemte Commodor Perry sig til at sende Capitain Adams i Bandalia til Uruga for der at møde Pro-

vindsens Gouverneur. Denne underrettede derpaa Capitainen om, at Alt var forberedt til at tage Vilkaarene for en Traktat imellem Japan og de forenede Stater under Behandling, naar Commodoren eller Admiralen, som han kaldtes, vilde komme til Uruga og møde de japaniske Commisfaires ved Yokohama, 10 à 20 Qvartsmile fra Uruga og tværs ind for Flagflibets nuværende Ankerplads. Capitain Adams kom atter tilbage til Escadren den 24de Februar, og Dagen efter mødte de japaniske Embedsmænd ombord i Flagflibet for at afgjøre, hvor Mødet skulde holdes. Commodoren sagde dem iblandt Andet, at han ikke ansaa Uruga for at være saa sikker en Ankerplads, som den de laae paa, ifølge den Erfaring han havde havt Leilighed til at gjøre, og da ham var betroet saamange Skibe, der nu vare 17000 Qvartsmile fra Hjemmet, maatte han naturligviis være meget omhyggelig for deres Sikkerhed. Efter en kort Discussion blev det endelig afgjort, at Mødet skulde finde Sted ved Yokohama.

Elleve Dage efter fandt Mødet Sted. I Mellemtiden besværgede Amerikanerne og Japaneserne gjensidigen hinanden, og det var ved en Diner hos Capt. Buchanan, at Gouverneuren af Uruga paa engang optog de Fremmedes Skikke med Skaaler og Taler. Idet Buchanan nemlig havde udbragt en Skaal for Keiseren af Japan, der blev drukket staaende og „with all the honours“, talkede Gouverneuren af Uruga og udbragte til Giengiceld og aldeles paa samme Maade en Skaal for de forenede Staters Præsident. Japaneserne lod til at sætte megen Priis paa Vinen, navnlig Champagnen og Liqueurerne, og beundrede meget Glasservicet. Efterhaanden som Munterheden steg, blev det Haab udtalt af dem, at den Tid snart maatte være forhaanden, da de frit kunde besøge fremmede Lande i Dampere og tremastede Skibe.

Medens disse Festsititeter holdtes iland og paa Skibene, havde en amerikansk Officier nærmet sig Jedo, og om han end ikke besværgede Byen, var han dog denne saa nær, at han kunde gjøre sig et Begreb om dens Udstrækning samt overbevise sig om, hvad der

nok forøvrigt alt tidligere var skeet af en Opmaalings Expedition, at der var 5 Favnne Vand tæt ind til Kysten, hvor altsaa de største Skibe kunde flyde ind. Byen har Form af en Halvmaane og er bygget paa en vidtudstraakt Slette, hvis imponerende Baggrund dannes af høie Bjerge og Skovland. Der synes ikke at være nogen mærkelig offentlig Bygning, og de private ere i Regelen kun een Etage høie og frembyde derfor ikke noget Imponerende ved deres Ydre, men vel ved deres store Antal og den Plads, de optage. Folkemængden er sikkert hidtil bleven meget overdreven; thi uagtet den vistnok er betydelig, ansatte de japanse Embedsmænd den selv kun til den tredie største Hovedstad i Verden. London, sagde de, var den første og Paris den anden.

Den 8de Marts vare Forberedelserne til Commodorens Modtagelse tilendebragte, efterat han havde faaet borttaget et Planteværk, der fra Stranden naaede op til Modtagelsessalen og udelukkede den forsamlede Mængde fra at see hvad der foregik. Imellem Kl. 11 og 12 vare Marinerne blevene opstillede iland og med dem fulgte 29 af Escadrens Fartøier bemandede med Matroser under Capitain Buchanans Commando. Omtrent Kl. 12 Middag landede Commodoren med Følge, bestaaende af Capitain Adams, Dr. Williams som Tolk og Secretairen Hr. D. H. Perry, under en Salut af 17 Skud fra Macedonian, idet Mandskabet i Fartøierne hilste ham staaende, medens Officiererne iland modtog ham med blottede Hoveder. Processionen satte sig derefter i Bevægelse under „Hail Columbia“ og „the Presidents-March“, der bleve udførte af det militaire Musikcorps.

Idet Commodoren betraadte Forsamlingsalen, modtoges han af fire dertil udnævnte Commissairex, nemlig:

Hayashi, der førte Titel af Daigaku no Kama, eller den fyrstelige Raadgiver,

Ido, Prinds af Tsus-sima (en Øgruppe imellem Corea og Japan),

Idzuma, Prinds af Mimasaki (et Fyrstendømme, der ligger vesten for Miaco), samt

Udono, 2den Deputeret ved Toldvæsenet.

Efterat Commissairerne havde taget Sæde, blev det japaniske Flag heist paa Powhatan, og saluteret med 21 Skud fra de større armerede Fartøier, hvorefter fulgte en Salut paa 17 Skud for Japaneernes første Befuldmægtigede, der igiennem Tolken complimenterede Commodoren og ønskede ham og Officererne velkommen. Paa et givet Tegn bragte de opvartende Tjenere smaae lakerede Borde ind, hvoraf et blev sat for hver af de Tilstedeværende og hvorpaa blev serveret med Thee, Saki, Syltetøi og serveret Frugt. Bævertningen var her den samme, som i Nishigelen bruges i China, forinden Forretninger aabnes med fremmede Afsendinge, og medens den stod paa, havde man Leilighed til nærmere at betragte Forsamlings-Hallen. Denne, som var opført i meget kort Tid, var omtrent 50 Fod lang, 40 Fod bred og 12 Fod høi og omgivet af pragtfulde Japonicas, hvoraf nogle vare indtil 30 Fod høie og i fuld Blomstring. Sæder og Borde af omtrent 2 Fods Høide og bedækkede med rødt Klæde vare opstillede paalangs i Salen. Gulvet var belagt med hvide Maatter, omtrent 3 Fod lange og 2 Fod brede, og hele Hallen var opvarmet med stærkt forjirede Kulbækkener, opstillede paa prægtige lakerte Fodstykker. Villerne, som understøttede Bygningen, vare overtrukne med rødt Krepflor, medens Væggene vare rigt decorerede med Afbildninger af Fugle og Planter. Hallen var opført omtrent 300 Alen fra Stranden og blev behersket af Escadrens Skibe, der vendte Bredsidens ind imod den. Adskillige indfødte Kunstnere havde indfundet sig for at portrætere de Fremmede.

Efter at have indtaget Forfriskninger, blev Commodoren med hans nærmeste Følge af de japaniske Commissairer ført ind i et andet Bærelse, hvis Indgang var tildækket af purpurrødt Krepflor. Forhandlingerne varede i 3 Timer, og Resultatet var i Hovedsagen meget tilfredsstillende. Svaret paa Præsidentens Skrivelse,

hvilken antages at have været overeensstemmende med den tidligere af Præsident Fillmore, var meget gunstigt, og efter Sigende var Commodor Perry fuldkommen tilfreds med Forhandlingerne over de af ham fremsatte Punkter, der formeentligen vare de samme som af Mr. Webster vare meddeelte Commodor Kulic i de Instructioner, der fulgte med det første Brev til Keiseren. Udkast til en Traktat, affattet i det engelske, hollandske, chinesiske og japanske Sprog, blev overleveret til de japanske Commissairer, der sagde, at den vilde blive tagen i tilbørlig Betragtning, idet de dog tillige gjorde opmærksom paa, at siden Commodor Perrys officielle Besøg f. A. var den daværende Keiser død, og hans Efterfølger, der var en ung Mand, maatte indhente sit Naads Erklæring, forinden han kunde afgive noget bestemt Svar. Commodoren blev tillige mindet om, at Japaneserne ikke handle med samme Hasthed som Amerikanerne, og som et Exempel anførte de, at hvis flere Japanesere mødte hverandre og ønskede at besøge de amerikanske Skibe, vilde en af dem sige: „det er en smuk Morgen“, hvortil en Anden vilde sige: „hvor den er yndig“, dertil vilde en Tredie bemærke: „der er ikke en Kruse at see paa Vandet,“ og endelig vilde en Fjerde foreslaae: „kom lad os tage ud og see Skibene“.

Imidlertid ansaaes det ikke for rimeligt, at Preliminairerne til en Tractat vilde blive tilendebragte, under dette Besøg. Dens Hovedindhold skal, efter Sigende, gaae ud paa at faae tre eller flere af de japanske Havne aabnede for de forenede Staters Handel, samt at sikre disse Staters Dampfskibe Forsyning af Kul. Forøvrigt antages den foreslaaede eller eventuelt afsluttede Tractat at være saagodtsom en Gienpart af den chinesiske, dog med den Forskiel, at Japaneserne skulle have sat sig imod at udstrække de Privilegier, de maatte indrømme Amerikanerne, til alle andre Fremmede. Med Chinejerne var det Ombendte Tilfældet, idet det var dem og ikke Sir Henry Pottinger, som det almindeligen antages, der vilde have den engelske Tractats Privilegier udstrakte til alle fremmede Stater. Japaneserne vilde udvise mere Klogskab og spare

dem uberegnelige Bryderier, naar de vilde indrømme de andre Stater netop de samme Friheder som Amerikanerne og udfærdige fremtidige Tractater aldeles med de samme Udtryk. Men hidtil kan Intet med Bestemthed vides om denne Sag, thi Susquehanna, som er stillet til den amerikanske Minister i China, Mr. McLane's Disposition, og som havde Ordre til at være i Hongkong i Begyndelsen af April, blev overensstemmende hermed detacheret fra Eskadren om Morgen den 24de Marts, paa hvilken Dag Commissairene skulde møde for at tage Tractaten under Forhandling.

Efterstaaende er en Gienpart af Præsident Fillmores Skrivelse til Keiseren af Japan, hvortil er føiet en Oversigt over Indholdet af Mr. Websters Instructioner til Commodor Mulie, til hvem Sendelsen oprindeligt var overdragen.

„Overbringeren af denne Skrivelse er en Officier af høi Rang i sit Fødeland, der dertil er udnævnt af mig, og som ikke er nogen Missionair. Han afgaaer efter mine Ordre for at overbringe Eder min Hilsen og gode Ønsker og for at søge at fremme Venstabs- og Handels-Forbindelser imellem de to Stater.

„J veed, at de forenede Amerikanske Stater, strække sig fra Hav til Hav; at de store Landstrækninger Oregon og Californien udgiøre Dele af disse Stater, og at vore Dampskibe, naar de afgaae fra disse Lande, der ere rige paa Guld, Sølv og kostbare Stene, kunne naae Eders lykkelige Land i mindre end 20 Dage.

„En Mængde af vore Skibe ville nu komme til aarlig, ja enkelte maaskee endog ugentlig, at fare imellem Californien og China. Disse Skibe maae passere forbi Eders Keiserriges Kyster og kunne i Storm og under haardt Veir forulykke der; derfor anmode vi Eder om og vente af Eders Venstabs og Høimodighed, mild Behandling af vore Folk og Beskyttelse for vor Siendom. Vi ønske, at vort Folk maae faae Tilladelse til at handle med Eders, men vi ville ikke bemyndige dem til at bryde nogen af Eders keiserlige Love.

„Det Maal, vi ønske opnaaet, er venstabelig Handels Forbindelse og intet mere. I have formeentlig Producter, som vi med

Glæde ville købe, og vi have Produkter, som muligen passe for Eder.

„Eders Reiserige har Overflodighed af Steenkul, hvilken Artikel vore Dampskibe, der fare imellem Californien og China, skulle bruge. De saae derfor meget gierne, at en Havn blev dem anvist i Eders Reiserige, hvortil Kul kunde blive ført, og hvor de altid kunde saae det at købe.

„I mange andre Henseender vilde Handelsforbindelse imellem Eders Rige og vort Land være til Nytte for begge. Lader os vel betænke, hvilke nye Fordele der kunde opstaae af de seneste Begivenheder, der have bragt vore to Stater saa nær sammen, og hvilke venstabelige Følelser dette bør indgyde dem, som regiere disse Riger.

Den første Halddeel af Mr. Websters Instructioner omhandler Spørgsmaalet om Kul, hvilket tilsyneladende er Hovedgjenstanden for Sendelsen, men Commodor Mulic skulde tillige benytte enhver Leilighed, hvor han kom i Berørelse med Japaneserne, til at gjøre disse forstaaeligt, „at de forenede Staters Regiering ikke har nogen Magt over Borgernes Religionsøvelse, og der er derfor ingen Grund til at befrygte, at den vil blande sig ind i andre Staters Religionsager.“ Dette Punkt blev ikke uden Grund anseet for at være af største Vigtighed, saa at endog Spørgsmaalet om Handelsfamqvem blev stillet subsidiært, for endeel, fordi man antog, at det ikke vilde føre til et heldigt Udfald; men for at sikre sig under enhver Eventualitet, blev Commodoren forsynet med fuld Magt til at underhandle om en Tractats Afsluttelse, og fik medgivet Afskrifter af Traktaterne med China, Muscat og Siam som Mynstre, — „da de to sidstnævnte indeholde Garantier for Beskyttelsen af amerikanske Søfarende og Eiendomme, som maatte forlise paa Kysten“, hvilket Mr. Webster ansaae for vigtigere end at saae aabnede „een eller flere Havne i Japan.“ Dersom Commodoren imidlertid skulde være saa heldig at komme overeens om en Traktat, slutter Mr. Webster med at udtale, „at det vilde være klogest at bestemme Tiden til Ratificationernes Udveksling til om tre Aar.“

Forinden Mødet blev hævet, ytrede Commodoren, at han kunde have Lust til at give sine Officierer Tilladelse til at gaae iland for at recreere sig. Da der ikke blev lagt nogen Hindring iveien herfor, benyttede flere af Officiererne Tilladelsen, iblandt andre Skibspræsten Mr. Bittinger, som gjorde adskillige Udflugter til de omliggende Landsbyer og Kornmarker, hvilke han fandt meget vel dyrkede. Husene vare i Regelen straaetækkede, men de bedre Huse vare bedækkede med Tagsteen og havde Gaarde og smaae indhegnede Haver. Da Mr. Bittinger hverken fandt Indbyggerne urenlige eller uvillige til at modtage ham, besluttede han den næste Dag at besøge to større Byer, Kanagava og Kasaca, der laae nogle Dvartmil fra Landingsstedet, og ved at lade sig sætte over en Arm af Bugten, forkortede han Reien betydelig, og kom saaledes først igiennem Kanagava, som ansloges at have imellem eet og to Hundrede Tusinde Indvaanere, og at dømme efter den Mæsse Mennesker, som allevegne strømmede til for at see den Fremmede, kan der ikke være nogen Tvivl om, at Folkemængden er meget stor. Sammenstimlingen foraarsagede imidlertid ingen Uorden og var ei heller til Uleilighed for Mr. Bittinger, thi ved et Bink af den japanse Embedsmand, der ledsagede ham, stilte Mængden sig ad, saa at der blev en fri Passage igiennem den, og senere, efter at der var bleven sendt et Bud ud iforveien, fandt han Mængden forsamlet langs med Husene, hvor de passerede, hvorved Midten af Gaden var aldeles ryddelig. I de Huse, han besøgte, fandt han Meublerne og Indretningerne meget simple, men sammenlignet med andre orientalske Boliger af samme Klasse vare de nette, reene og bekvemme. I nogle af dem vare der Stueuhre af japanse Arbeide. Han besøgte ligeledes forskiellige Templer, som, uagtet de vare mindre end dem i China, havde mere Forskydning paa deres Bæge og flere Ornamenter paa deres Afgudsbilleder og vare i Regelen i bedre Orden og Stand. Præsterne saavel som Folket udmærkede sig ved deres Høflighed. De to omtalte Byer havde en meget stor Udstrækning, omtrent sex Dvartmile i Længde, og meget brede og vel anlagte Gader. Ka-

sacca laae i en Afstand af imellem 4 og 5 Dm. fra Skibenes Ankerplads, og da Mr. Bittinger, som Følge heraf, var længe fraværende, opstod der lidt Uengsteligbed for ham ombord. Da han var paa Tilbageveien, modtog han af en af Japaneserne en skriftlig Ordre fra Commodoren til alle Officiererne om at komme ombord; kort Tid efter overbragte et ridende Bud, der sad paa en prægtig sort Hest, ham en lignende Ordre, og da Budet saae, at Ordren var forstaaet og blev oplydt, gallopperede han tilbage igien for at anmelde den amerikanske Officiers Ankomst. Slutningen af Reisen foregik ved Falkelstein, og ved Hjemkomsten fandt Mr. Bittinger, at Alt, hvad der var passeret paa Touren, var blevet omhyggeligt optegnet endog til den Grad, at man havde anført, hvormange Knapper han havde i sin Frakke.

Fire Dage efter at Mødet var holdt, bleve Foræringerne udvelede, efter at den Plads, hvor de skulde modtages, isorveien var udviist og ordnet. Foræringerne til Keiseren bestode iblandt andet af:

En Jernbane med Locomotiv, en electrisk Telegraph, en Redningsbaad, en Bogtrykker-Presse, en smuk dobbelt Kikkert, et Sæt af Audubons amerikanske Fuglesamling, pragtfuldt indbundne Korter over forskellige amerikanske Stater, Algerdykningsredskaber med de nyeste Forbedringer, et Stykke Klæde, en Balle Bomuldstoi, en Kamin, Rifler, Pistoler, Sabler, Champagne, Kirsebærbrændeviin og amerikansk Whisky.

Til Keiserinden, forsaavidt hun eksisterede, var medgivet:

En Kikkert, en dobbelt Vognet i forgyldt Fouteral, en Dame-Toiletkasse, en hvirod Fleiels-Kiøle, en blomstret Silkekjole, Audubons illustrerede Bøger, et smukt kinesisk Stel, et Taffeluhr, en Kamin, en Kasse fine Vine, en Kasse Parfumeri og en Kasse med fin Sæbe.

Iblandt de øvrige Foræringer var et Aftryk af Websters fuldstændige Ordbog, som blev givet til den keiserlige Toll, maaskee en af de meest værdifulde. De høiere Embedsmænd fik Bøger, Rifler, Pistoler, Sabler, Vine, Klæde, Korter, Kaminer, Uhre og

Kirsebærbrændeviin, hvilket sidstnævnte de satte megen Priis paa. Som et Beviis paa, hvor godt de fulgte med hvad der passerede udenfor Riget, bør her anføres, at de ytrede megen Begiærlighed efter at faae at vide, hvorledes det gik med Ericssons caloriske Maskine.

Jernbanen og Telegraphen, som man hjemme havde været tilbøielig til at smile ad blandt Foræringerne, vare heldige Indfald. Banen var omtrent 900 Fod lang, lagt i en Cirkel, og Locomotivet kunde gjøre 10 Miles Fart. I Begyndelsen vovede Japaneserne ikke ret at tage Plads i Banevognen, men efter det første Forsøg blev der megen munter Trængsel efter at opnaae en Plads. Den electriske Telegraph forbausede dem endnu mere; men de ville snart forstaae den, og maaskee nedlægge de alt nu deres egne Traade.

Det har hidtil været almindelig antaget, at Japaneserne vare uovervindelig intolerante imod Christendommen, og denne Intolerance er anført som en af Grundene til at de holde sig saa afsluttede fra den øvrige Verden. Det er vist nok, at de endnu ikke lide at see Korsets Tegn, men de forviste Portugiseres Historie om, at enhver Christen, som landede i Japan, maatte træde paa det eller en Afbildning af den hellige Madonna og Frelseren, maa, dersom Historien er sand, ene være indskrænket til dem eller deres Religionsfæller. Nyeere Skribenter, som have seet dem istand til at benægte, at sligt nu er Tilfældet, berette, at „Udøvelsen af fremmede religiøse Ceremonier er forbudt ved uigienkaldelige japaniske Love“; men følgende Beskrivelse af en amerikansk Mariners Begravelse viser, at der er ligesaa liden Grund til at antage Nødtvungen af den første Fortælling som af den anden:

Den 9de Marts, Dagen efter at det første Møde var afholdt imellem Commodor Perry og de keiserlige Commissaire fra Yedo, blev Soldat, Robert Williams, som nogle Dage iforveien var død ombord i Dampskibet Mississippi, christelig begravet iland, efter at hans Lig iforveien var blevet synet af en japanisk Officiant, og efter at de keiserlige Commissaire havde indrømmet Com-

modor Perry en Begravelsesplads i Nærheden af Mødestedet. Det beordrede Følge bestod af flere Officierer, Præsten i sit Ornat, otte Marinere under en Sergeants Commando og fire andre til at bære Kisten. Officiererne vare i en Baad, Kisten og det øvrige Følge i en anden; da de naaede Land, bleve de modtagne af nogle japanse Embedsmænd, der vare udsendte for at ledsage dem til Graven. Escorten landede først og modtog Kisten med den sædvanlige Honneur, hvorefter Processionen satte sig i Bevægelse. Forrest gik Soldatesquen, derefter Musikken — en Tromme og en Pibe — saa Kisten, baaret af fire Marinere og endelig Præsten, Officiererne og nogle af Fartøis-Folkene, der sluttede Følget. I denne Orden gik Toget igiennem Gaderne af en Landsby, der laae omtrent en halv Fjerdingvei fra Kysten, medens Tusinder af Mennesker, saavel Mænd som Qvinder og Børn, havde samlet sig langs Siderne af Veien og paa Skraaninger af de omliggende Høie, som alle tilkiendegave en levende Nysgierrighed efter at see et for deres Land saa aldeles fremmed Optog. Og hvor forunderlig endog det hele Optog saavel som hvert enkelt Individ maa have forekommet den forsamlede Mængde, hvoraf rimeligviis ikke Een tidligere havde seet en Udlændings Ansigt, hørte man dog ikke nogen upassende Støi eller bemærkede nogen forstyrrende Bevægelse iblandt dem, kun den meest spændte Opmærksomhed, for at iagttage Alt hvad der foregik, lyfte ud af alle Ansigter.

„Da vi nærmede os Graven,“ beretter Capitain Slack, „som var opløstet paa en yndig Plet ved Foden af en af Høiene, kunde man høre Præstens Stemme udraabe: „Jeg er Gienopstandelsen og Livet, sagde Herren; den, som troer paa mig, om han endog dør, skal dog leve, og hver, som lever og troer paa mig, skal aldrig dø.“ Da vi samledes omkring Graven, og Oplæsningen af den skionne og opløstende Begravelses-Text fortsattes, var den hele Scene usædvanlig gripende: Tiden, Stedet, Forholdene, kort, Alt bidrog dertil, og som et enkelt Tilfælde var den til Hæder for vort korte Ophold i et Land, der i Aarhundreder har havt Ry for at træde vor Religions Symboler under Fødder.“

Efter endt Tale blev der fyret 3 Salver over Graven, hvoraf kun den første, som aldeles ubentet, frembragte en let Bevægelse iblandt Mængden, der derefter, som hidtil, forholdt sig som rolige og tause Tilskuere. Derefter ordnede Processionen sig igien og gik med Musikken i Spidsen op igiennem den samme Mæsse af Mennesker tilbage til Kysten, hvor man tog Afsted med de japanske Affendinge, der under hele Ceremonien haade opført sig paa den meest passende og opmærksomme Maade.

I „china Mail og Hongkong gazette“ findes efterstaaende Udkast til en Overeenskomst, der, ifølge bemeldte Blad, skal være affattet og foreslaaet af Japaneserne, og som antages, med enkelte Modificationer meget godt at kunne antages som en foreløbig Overeenskomst. Da Stedernes Navne, i den Kilde hvorfra Bladet har øst, vare bogstaverede efter den chinesiske Udtale af Ordene, har det næsten været umuligt at giengive dem under de rette Navne.

Udkastet indeholder følgende 7 Artikler.

1. Skibe, hjemmehørende i de Forenede amerikanske Stater, og som søge ind til Cheang-ke (Nangasacki?) Havn, ville blive forsynede med saameget Vand, Brænde, Proviant og Kul, som de behøve. Japaneserne ville forsyne dem med enhver Ting, som haves. Betalingen erlægges, som Skif og Brug er med Chineiserne og Hollænderne, i fremmed Guld og Sølv og i intet Andet. Men denne Bestemmelse skal først træde i Kraft fra den første Maane i næste Aar. Fem (?) Aar senere vil en anden Havn blive aabnet.
- 2) Dersom noget Skib, hjemmehørende i de Forenede Stater, forliser paa noget Sted af Japans Kyst, vil dets Mandskab blive ført til Cheang-ke paa dette Lands Skibe, og hvad der af Ladningen reddes vil der blive gjort Rede for. Naar den nye Havn er bleven aabnet om fem (?) Aar, vil skibbrudne Søfolk, paa Forlangende, blive ført enten dertil eller til Cheang-ke.

3. Da det er vanskeligt at vide, om flibbrudne Søfolk ere skikkelige Folk eller Sørøvere, vil det ikke blive dem tilladt at gaae hvorthen dem lyster.
4. Cheang-ke er en Havn, der besøges af Chinesere og Hollændere, og Borgere fra de Forenede Stater, som komme dertil, maae rette sig efter de bestaaende Love, og ikke reise omkring i Landet hvorthen dem behager.
5. Efterat Havnen (Cheang-ke) er bleven aabnet, vil enhver Forandring eller Tilføining (til nærværende Convention) omhyggelig blive drøftet, forinden den endelig vedtages.
6. Da Lao-Chao Derne ligge langt borte, kan Spørgsmaalet om at aabne en Havn der, ikke for Dieblicket blive afgjort.
7. Choong-tsin (?) ligger ogsaa langt borte og regieres af en (uafhængig) Fyrste. Paa Grund heraf kan der ei heller for Tiden tages Bestemmelse om at aabne en Havn der, men Sagen vil blive taget under Behandling næste Mars Foraar, naar de Forenede Staters Skibe ankomme til Cheang-ke.

Efterstaaende, som var kaldt „et Svar“ synes at være en Tillægs-Artikel:

„Skibe af Eders ærede Nation, som mangle Proviant, Brænde eller Vand, ville blive forsynede med det Fornødne ved Sang-kwoon-Kong's Station (Havn?). Men da dette Sted ogsaa er langt borte, og da der vil hengaae Maaneder med at faae Sagen arrangeret, ville vi først begynde fra den 7de Maane i det kommende Mars Efteraar, efter vor Tidsregning.

Denne Note er paatrykket de to første japaniske Commis-sairers Segl og dateret den 25de Dag af den 2den Maane i Keiser Ka-wings 7de Regjeringsaar. Gaaer man ud fra, at den japaniske og chinesiske Tidsregning stemmer overeens, maa den være underskrevet Dagen før Susquehanna forlod Japan for at gaae til Hongkong. Derimod bliver det vanskeligt at forstaae, hvad der menes med Keiser Ka-wings 7de Regjeringsaar, thi derved kan ikke

forstaaes den nuværende Keiser, som er i sit første Regjeringsaar, idet hans Forgænger nemlig døde i Novbr. f. A.; men muligens er Keiser Ka-wing Seogoinen eller den aandelige Regent.

En Dag paa Tristan d'Acunha.

(Uddrag af Capt. Denhams Journal, paa det engelske
Krigsskib Herald.)

(Naut. Mag. April 1853.)

Den 11te Novbr. 1852 Kl. 2 E.M. kom vi saa nær ind, at vi kunde optage en Baad, som vi havde seet sætte af fra Sydvestpynten. Af Folkene i Baaden, der bestode af 2 Engelskmænd, 1 Hollænder og 1 Amerikaner, erfarede vi, at den lille Coloni (af 9 Familier), som vi havde hørt tale om, var beliggende paa Nordvestpynten af Den. Disse smukke, sunde og raske Knøse vare klædte som Engelskmænd og talte som Engelskmænd, selv Hollænderen var bleven en Engelskmand.

„Vi lagde nu vi 2½ Qvartmiil fra de frygtelige Klipper, men ikke uden Vængstelse for, at den svære Dyrning skulde være ledsaget af Koblinger, medens Skibet skulde være udsat for Kastevinde eller Stille foranlediget af disse Klipper, der i denne Afstand bestandig dreie Skibet rundt paa Hælen og drive og drage det ind under Klipperne, hvor man ikke kan regne paa at finde Ankerbünd, men gaar den visse Undergang imøde.

„Da vi havde beværtet vore Gæster, der opmuntrede os til at gaae iland, da det var deres bedste Aarstid (Begyndelsen af Sommeren), og da vi havde medgivet dem Hilsener til deres patriarcaliske Gouverneur (Glas), gif de igien fra Borde, og vi stode bort for Natten.

„En N.W.-Vind bragte os næste Morgen ilæ af Colonien, og Landingsstedet var saaledes bleven en Værgerval. Da det imidlertid

blæste en jævn Kuling, og da vi kunde vente Anviisning og Hjælp af vore Benner fra Aftenen isorbeien, stod vi ind.

„Den første Lodhivning, som vi stode ind, gav 46 Favn (Sandbund) $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra Kysten, udfor Hytterne paa Landtungen lige under den næsten lodrette Side af Bjerget, der skraaner ned til Havet fra en Hvide af 8300 Fod til alle Sider af Den, med Undtagelse af denne flade Strækning, den nordvestligste Punt af Den.

„En ubhyggelig svær Dyrning rev os med sig, som vi forlode Skibet og førte vor Baad mod den Strimmel sorte Smaasteen med Indvaanernes hvide Hvalfangerbaad paa Stranden tæt ved den steile Vei, de have banet langs Siden af Klippen. Naar Baaden skulde være borte, kan man dog finde Stedet ved at styre mod Kysten omtrent en Kibellængde østerfor Vandfaldet ovenover Høivandsmærteklippen, der hæver sig rundt om denne flade Landstrækning 10—100 Fod over Vandspeilet.

„Idet vi holdt Die med Folkene paa Strandbredden, der stode ved deres Baad, nærmede vi os trostige og ventede bestandigt efter Tegn fra dem, hvis det ikke skulde kunne gaae an at forsøge at gaae giennem Brændingen, som, at dømme efter Volgegangen vi befandt os i, maatte bryde voldsomt, hvor de stode. Vi vare imidlertid altfor langt borte til at see mere end at den brød; men da vi vare komne paa $\frac{1}{2}$ Qvartmiil ind mod Kysten, kom vi ind i det Tangbelte, der i denne Afstand omgiver Den. Naar man først kommer ind i dette seige Fucus Giganteus, der skyder op fra sin stærke Rod i 15 Favne, blive Volgetoppene dæmpede, og Brændingen paa Stranden bliver forholdsmaessig svagere. Men Baaden bliver vansteligere at regiere ved Tangen, som Marerne ikke kan komme ned i, hvorimod den paa den anden Side kunde holde sig længe ved at gjøre sig fast derved og ligge tilankers imellem den ydre Volgegang og Brændingen ved Stranden. Vi fore lige ind, da man ikke gav os Tegn til at blive borte, og efter een Overhaling blev vor Hvalfangerbaad, inden vi fik nok een, halet op paa Stranden af de

unge Menneſter, der havde fulgt deres ærværdige Gouverneur (Glaſs) derned.

„Det uſtadige Veir ved denne Ø, der gjør, at man ikke tør beſøge den af Frygt for i flere Dage ikke igien at kunne naae ud til Skibet, burde have nødt os til at gaae ombord tidlig om Eftermiddagen; thi vi ſik ſiden at vide, at man ikke turde regne paa 2 Dage ſtadig Vind, Veir eller Dyrning. Vi lode os imidlertid dog forføre til at forlænge vort Beſøg til Solens Nedgang.

„Indbyggerne paa Triſtan d'Alcunha ere alle Engeltømænd ved Forening om end ikke ved Fødsel og Slægtskab. Befolkningen be- løber ſig nu til 85 Perſoner, der Alle ere Bekiendere af den engeltke Kirke, og hvis Sjæleſorger er den ærværdige William Taylor, udnævnt af Sælſkabet „for Evangeliet's Udbredelſe“ efter en ukendt Belgiorers Anmodning, der i 1849 tilſtillede Sælſkabet en Sum af £ 1000 til derfor at lønne en der boſiddende Geiſtlig i 5 Aar. Vi fulgte Taylor til flere af Hytterne, hvor der herſkede Sundhed og Veltilfredſhed, tilſyneladende uden mange Bekvemmeligheder. Der fandtes kun lidt Bohave og Huusgeraad, men Overflødighed af engeltke Landprodukter, ſom Brød, Fleſk, Æg, Smør, Mælk, Fjærtræ, Bedeklod, Dreklod og Grøntsager. Urtekrumbare og Klædningsſtykker maae de ſee at faae af forbifeilende Emigrantſkibe eller amerikantke Hvalfangere tilbytte mod Kreaturer og Forfriftninger; Penge vilde de ikke ſaa gierne have. Vand kunde Skibene hente i Baade med Fade, ſom de kunne fylde ved en Læderſlange fra Vandfaldet, medens de ligge udenfor Brændingen, hvorved de unge Menneſter paa Den ſtedſe ere villige til at aſſiſtere.

„Skibe begynde nu at beſøge Den; men Intet burde faae en Goffardicapitain til at ankre endog paa 30 Favne Vand, 1½ Qvartmiil ude med Fralandsvind. Den Dyrning, der finder Sted under det korte Stille, der gaaer forud for Forandringen til Paalandsvind (N. og N. V.), kunde nok ſprænge Ankertouget eller faae Ankeret med og han vilde gaae iland paa den klippefulde Kyſt. Han kunde ikke tænke paa at krydſe ud, om han maatte ſtille Ankertouget fra ſig, og hvis Paalandsvinden blev en Storm, maatte

han enten lade sine Ankere gaae eller forlise for sine Ankere. Men der vilde ikke være nogen Fare ved at vedligeholde flere Dages Samkvem ved Baade medens Stibet holdt det gaaende, især mellem October og April, som er Sommerperioden her.

„Medens Buonaparte sad fangen paa St. Helena, holdt den engelske Regiering Den besat med et Artilleriedetachement. Da Detachementet i 1821 blev trukket bort, fik en Corporal af Detachementet, W. Glasz og 2 Matroser af St. Helena-Eskadren, Riley og Taylor Tilladelse til at nedsætte sig paa Den. Glasz er nu over 70 Aar gammel, men lider af Kræft i Underlæben og Hagen, dog kan han endnu gaae omkring. Glasz blev strax fra Begyndelsen af valgt til Chef for Colonien, og bliver ialmindelighed kaldet Gouverneur. Hans egen Familie bestaaer af Kone, 7 Sønner og 8 Døtre. Den øvrige Befolkning bestaaer af de to gamle Drlogsmatrosers og en 4—5 Hvalfanger-Matroser og deres og Glasz' Børns Efterkommere. De unge Mænd og Qvin-
der ere lidt Mulatter, eftersom de første Colonisters, Glasz' m. Fl.'s Koner vare fødte paa Cap og St. Helena, men den anden Generation er hvad vi vilde kalde smukke Brunetter, med paafaldende smukke Træk. Man paastaar, at der ikke skal kunne findes et sundere Opholdssted end denne Ø, at ingen epidemiske Sygdomme endnu er naaet til dem og at Børnene ikke ere underkastede nogen af de almindelige Børnesygdomme. Præsten forsikrede os, at han ikke havde nogen Paster at kæmpe imod, og at i hans Tid kun en eneste Forbrydelse eller Forseelse var indtruffen, nemlig den, at et Eviin, som var bleven slagtet til en ung Piges Bryllup og som sædvanligt hængt op om Matten udenfor Huset, fandtes borttaget om Morgenens paa Bryllupsdagen. En ung Knøs blev bestyldt derfor, som ogsaa strax gik til Befriendelse. En Forsamling dømte nu, at, hvad enten han havde gjort det for Spøg eller Alvor, saa skulde han bære det selv tilbage igien for hele Befolkningens Dine. Dommen blev erequieret.

Bor Chef havde forsynet sig med Foræringer bestaaende af Ører og Klonel, og Præsten førte ham ind i Skolen i en af Hyt-

terne, og Indtrykket var aldeles som i en engelsk Landsbysskole. Paa en Dag, da et Besøg fra et af Hendes Majestæts Skibe sandt Sted, som dog vel kunde betragtes som en Begivenhed (det var nu 18 Aar siden der sidst havde været noget) og nok kunde have skaffet dem en Fridag, vare dog her tilstede siddende og staaende og fordeelte i deres Glasfer 18 Piger og 10 Dreng, Alle klædte som engelske Bønderbørn, Alle rødmsufede, raske og friske og muntre og Alle fulde af Opmærksomhed mod deres Lærerinde. Alle Børnene bleve nu præsenterede for os og fik Foræring af trykkede Lommertørklæder, Strikleposer, Kamme, Floiter, Mundharper, Knive &c. Lærerinden, der om kort Tid skulde have Bryllup, fik en Ring, en Broche, nogle hvide Handsker, Lommertørklæder og en Striklepose. Paa vor Forbøn fik Børnene en halv Dag fri og vi forlod dem med en stille Bøn for deres Fremtids Vel.

„Efter Præstens skriftlige og mundtlige Anmodning overlod vi dem en Fougstuge Krud og to Vikorer til Sprængning af Steen, til Brug ved Opførelsen af et Skolehuus, der ogsaa midlertidigt kunde benyttes som Bedehuus. De hentede selv det Forlangte fra Borde da de fulgte os ud til Skibet i deres Baad, og med tre Hurra hilfede vi dem.

„Vi toge Afsked fra den værdige Gouverneur Glas og hans unge Menneſker Kl. 7 30' E.M., og da Vinden var gaaet om til N.W., kunde vi sætte Coursen N. t. S. lige paa Cap.

„Bugten ved Colonien har faaet Navn af Falmouth Bay, og vil være af Bigtighed for Skibe, der ønske at faae Peiling for at corrigere deres Ubre eller fylde Vand og forsyne sig med Kreaturer. Men det er forbundet med Fare at gaae Kysten nærmere end 2 Qvartmiil, paa Grund af de foranderlige Vinde. Selve Colonibugten burde man ikke komme nærmere end $1\frac{1}{2}$ Qvartmiil eller i 40 Favne Vand, en Grændse som er betegnet ved Seil-Klippen udfor den vestlige Klippe rørende N. W. Pyn-ten af Bugten og Den og som er Tilfældet under Peilingerne S. W. $\frac{3}{4}$ W. Den N. W.-lige Punt, hvor vi toge vore Observationer, kaldte vi Herald-Point.

Holder man ind under Krydspeiling af denne Pynt og en lille steil Klippe paa Vestpynten, vil den hvide Hytte bragt i S. V. t. S. (eller den lave sorte Klippepynt paa Ostenden af en sort stenet Strandbred i Syd) være den bedste Linie at staae ind i, og denne Linie skulde man holde, baade for at kunne sende en Baad iland medens man holder det gaaende, eller for at gaae tilankers, som et Dampskib dog nok kan gjøre uden Fare. Man maa erindre, at med Undtagelse af de bestemte Idvande, foranledigede ved Dens Fremspring $\frac{1}{2}$ Qvartmiil ud, sætter Strømmen N. O. hen, ligesom at Toppen af Klippen, omendskiøndt den hæver sig 8000 Fod over Bandspeilet, paa Grund af Klippens Dannelse dog ikke kan sees fra Kysten, saa at man ikke kan maale nogen vertikal Vinkel fra Høivandsmærket eller Skærterne.

Denne Des Klima er særdeles gunstigt saavel for Dyreriget som Planterigets Producter. Alle europæiske Planter og Væxter trives her, og vi overlode Præsten flere Frosorter. Der findes knap nogen oprindelige Frugter eller Planter paa Den, der er af vulkansk Formation, og dog frembyde Siderne af Klippesfordybningerne og alle Steder, der ere beskyttede mod Vindstødene og Bjergstrømmene, den frugtbareste Jordbund og en ypperlig Drivhuus-temperatur. Vort Besøg traf i November, deres Foraarstid, og de enkelte Vble- og Ferskentræer, som Colonisterne havde plantet, stode i det herligste Blomster. Græsgangen er fortrinlig. De smaa *Phylica arborea*, der vore lige paa Skærterne, yde godt Brændsel, men kan ikke yde hverken Planter eller Væxter, som de maae see at tilfusse sig for Sælhundessind af de enkelte Skibe som maatte søge did efter Vand. *Phylica*-Træet naaer dog paa enkelte Steder, der ligge i Læ, en saadan Størrelse, at deraf kan faaes Knæer og Tømmer for Baade og Smaafartøier.

Græsset er grønt hele Aaret rundt. En Kæmpeart, *Spartina*, leverer et fortræffeligt Tæggematerial; *Chenopodium tomentosum* benyttes som Thee, naar denne Artikel er sluppen op for dem.

Dens N. B.: Pynt ligger under $37^{\circ} 2' 48''$ S. Br. og $12^{\circ} 18' 39''$ B. Lgd., $\frac{1}{3}$ nærmere det Gode Haabs Fjorberg end Cap Horn og omtrent 1320 Qvartmiil S. for St. Helena.

En simpel og sikker Behandlingsmaade af den gule Feber.

(Af engelsk Goffardicapitain G. Richardson, Decbr. 1852.)

(Naut. Mag. Jan. 1853.)

„Som Indledning, maa jeg strax giøre den Bemærkning, at jeg, i den lange Tid, jeg har iagttaget denne Sygdom, stedse har fundet, at Patienten er bleven angrebet imellem Midnat og Kl. 6 om Morgen, at Symptomerne vare Hovedpine, Smerte i Ryggen, brændende Hud etc. Det er af den yderste Bigtighed, at Lægemidlet anvendes snarest muligt, f. Ex. 2 Timer efter Anfaldets Begyndelse; man bør ikke vente til Lægen kommer, eftersom den første Behandling ikke kan giøre Skade, selv om Denne ikke agter at følge den. Men i Tilfælde, hvor man befinder sig paa Søen eller ombord i et Skib, hvor ingen Læge er nærværende, har jeg aldrig fundet, at følgende Behandling har forseilet sit Maal under behørig Pasning, naar den er bleven anvendt i Tide, nemlig inden 6 eller 8 Timer efter Anfaldets Begyndelse, stedse jo før jo hellere. Jeg vilde ønske at baade Officierer og Mandskab paa et Skib maatte erkiende Nødvendigheden af at Capitainen blev bekendt med Sygdommens første Symptomer, fornemmelig ved Nattetide, og at Capitainen maatte erkiende, at der ingen Tid er at spille, og at, naar han var fra Borde, Næst-Commanderende fik Ordre til strax at anvende Middelet og ikke vente til han kom tilbage.

„Naar Symptomer, som de ovenfor anførte, ytre sig i Nærheden af de Steder, hvor man har Mistanketil at Sygdommen er udbrudt, vilde jeg ligestrax anvende et Brækmiddel, bestaaende af 25 Gran *Specacuanha*, men, under ingen Omstændighed, ikke engang den allerbetydeligste Deel Brækviinsteen eller det Brækpulver som nu findes i et Eklibs Medicinkiste. Naar det nu efter et Kvarteers Forløb begynder at kvalme den Syge og han vil til at kaste op, er det et godt Symptom, og naar han begynder, maa øieblikkelig gives ham lunkent Vand i Overflødighed at drikke, saa Maven rigtig bliver udrenset, 4 Potter vil ikke være formeget. Man maa gjøre sig al Umage for at faae Patienten til at drikke det, thi det vil Altsammen komme op igien, hvormeget han saa har drukket. Naar Brækningen er ophørt, vil Patienten naturlig falde i en lethargisk Tilstand efter Anstrengelsen og den derved foranledigede Udmattelse; følger Søvn efter, er dette det bedste Symptom og Curen kan ansees at have virket. Men man maa blive ved med Behandlingen. Naar Patienten nu har sovet f. Ex. 4 Timer, maa man have følgende Mixture paa rede Haand, og, hvad enten han har sovet eller ikke, fylder man en almindelig Viinflaske med følgende Ingredientser: 2 Spisestæfulde kulstuert Natrum, 1 Deserestæfuld *Spiritus nitri dulcis* og 1 Theestæfuld *Pebermynte-Essentz*, fylder saa Flasken med Vand og ryster den godt for at Sodaen kan blive rigtig opløst, eller ogsaa ryster det godt, inden det kommes i Flasken. Derpaa tage man en anden Flaske og fylde den med stærk Lemonade, jo mindre Sukker jo bedre. Naar Patienten vaagner eller inden de 4 Timers Forløb, er det meget naturligt at han vil være tørstig og forlange Noget at drikke. Man maa da være bestemt og ikke lade ham faae Andet at drikke end denne Mixture. Man tage et Viinglas af Mixturen og et af Lemonaden, blande dem, naar han vil drikke, de bruse da og ville yde en behagelig Drif, og en saadan maa gives ham regelmæssigt hver anden Time. Jeg har sjelden behøvet at fylde nok en Flaske, men kommer Patienten sig ikke ret snart, kan det ikke skade at blive

ved med denne Drif. Intet bidrager saa virksomt til Helbredelsen af denne Sygdom som friske Citroner, og maae de da bruges som Lemonade, og hvis Patienten senere forlanger at drikke, kan man putte ham en Citronskive i Munden, eftersom en Masse af flydende Sager i Maven er skadelig. Spise vil han kun trænge meget lidt til de første 48 Timer: man kan da give ham Havresuppe, Arrowrod eller Sago. Thee er ham ikke tjenlig i Begyndelsen af Sygdommen; den gjør ham urolig og forhindrer ham i at sove.

„Ovenfor har jeg ytret, at denne Fremgangsmaade useilbarlig vilde overvinde Sygdommen, naar den blev anvendt tidlig, og i de Tilfælde, hvor det første Brækmiddel ikke virkede og jeg efter $\frac{1}{2}$ Time maatte give nok et, ogsaa uden Virkning og et tredje, havde Feberen allerede været fra 12 til 20 Timer. Der maa imidlertid fortsaeres med Brækmiddelet, indtil det virker, og i slike Tilfælde, hvor det kan have været 24 Timer inden Lægemiddelet er bleven anvendt, vil Brækningen blive voldsom, og det vil blive nødvendigt at anbringe en Sennepskage paa Maven; paa et senere Stadium af Sygdommen kan Hovedet blive angrebet, og det vil da blive nødvendigt at ruge Haaret af og anbringe et Trækplaster. Men som sagt, jeg siger kun, at naar hiint Lægemiddel anvendes betimeligt, vil det useilbarlig virke“.

Capitain Richardson omtaler nu andre Guurmethoder, han har seet anvende, men uden synderlig heldige Resultater, nemlig, strax ved det første Anfald: Amerikansk Olie, Areladning, en stærk Dosis Calomel med Jalappa; men bryder Staven over dem alle, fordi de ikke tilstrækkelig, efter hans Mening, rense Maven, og fordi de altformegit svække Patienten i en Sygdom, hvori Kræfterne saa overordentligt hurtigt synke.

Capitain Richardson ytrer sig over sin Lægemetodes Simpelt og ikkevækkende Virkninger. Naar Brækmiddelet anvendes strax ved Sygdommens første Angreb, befinder Legemet og Organismen sig i en meer eller mindre stærk Forfatning og istand til

at udholde Virkningerne af en sliq Behandling, hvilket ikke er Tilfældet, naar Brækningen begynder den 2den eller 3die Dag, da den bliver forladet; Sygdommens Hovedsæde er nemlig bleven angrebet, alle skadelige Potenser ere blevene fjernede og der staaer kun tilbage at anvende simple Afføringsmidler og oplivende Midler, for at hjælpe Organismen tilbage til sine rette Functioner. „Jeg begynder med Tarmene, og efter et Par Doser af Mixturen, vil man erfare, at det kulsure Natrum har afførende Virkning, Pebermynten beroliger Maven efter den Irritation, Brækmiddelet har foranlediget, og Spiritus nitri dulcis virker baade som urin- og sveddrivende Middel, og det er i Febre af den største Bigtighed at faae Huden i en vis Fugtighed, og er en bekendt Sag, at der i den gule Feber er stor Tilbøielighed til Standsning af Urinsecretionen.

Sygepleien er af største Bigtighed i denne Sygdom: drifke saa lidt som muligt, holdes rolig i Sengen, ingen Badstun og ikke sætte Fodderne paa Gulvet; 2 eller 3 Dage efter at Febersymptomerne ere ophørte, kan et halvt Glas Vass' indiff. Alle gives to Gange om Dagen, og, eftersom Patienten kommer sig, vil 30 Gr. Quinin i en Viinflaske Vand, et Viinglas 2—3 Gange om Dagen, bidrage særdeles til at styrke Mavens Elasticitet og befordre Appetiten.

For at de Læsere af dette Tidskrift, som maatte stænke ovenstaaende Artikel deres Opmærksomhed, kunne sættes istand til, nogenlunde at lære den Sygdom at kiende, hvorom her er Tale, og til at bedømme den anbefalede Behandlingsmaades Gavnlighed, meddeles her nogle populaire medicinske Oplysninger.

Den gule Feber hører, ligesom Typhus, Pest og Cholera til den Glasje Verdenssygdomme, hvis Væsen nærmest bestaaer i en

Forgiftelse af Blodmassen. Dens geographiske Udbredning er begrændset indenfor den 8de sydlige og den 46de nordlige Bredegrad, ligesom indenfor den 92de vestlige og den 8de østlige Længdegrad. Den omspænder saaledes 100 geogr. Mile af et Jordbælte af c. 800 geogr. Miles Brede eller mere end en Fjerdedeel af Jordkloden, men er her indskrænket til Kyststrækningerne, navnlig til Flodernes sumpede Udmundinger. Den synes at afhænge af flere samvirkende Årsager: forraadnede Uddunstninger, høi Varmegrad og fugtig Atmosfære. I de Egne, hvor Betingelserne til dens Udvikling ere tilstede, forekommer den hvert År i enkelte, adspredte Tilfælde (sporadisk); men til Epidemi stiger den i disse Lande sjelden uden hvert 6te, 7de eller 10de År. Om den er smitsom eller ikke, derom ere Meningerne deelte; dog ere de fleste Læger tilbøielige til at ansee den som ikke-smitsom. De forskjellige Epidemiers Ondartetthed er yderst forskjellig, idet nogle Epidemier bortrive to Trediedele af de Angrebne, medens andre derimod kun 12—20 af Hundrede.

De første Symptomer, hvormed Sygdommen bebuder sit Komme, bestaae i Fieber, en eiendommelig Smerte i Hjertekulen, der ofte allerede i dette Tidsrum er ledsaget af Brækning, heftigere Smarter i Ryggen og over Lænderne end i nogen anden Fieber, stærk Hovedpine, stor Uro, Søvnløshed, Mæthed, eiendommeligt Ansigtstudtryk, hvori Skræk er afmalet, og træg Åbning. Efterat disse foreløbige Tilfælde have varet i een, to, høist tre Dage, indtræder en kort, fra 12 til 24 Timer varende Formildelse saavel af Fieberen som af Hovedpinen. Den Syge begynder at svede lidt, der indfinder sig ofte Næseblod og Huden faaer et guult Anstrøg. Denne bedrageriske Bedring forsvinder imidlertid snart. Muskelkraften aftager i en overordentlig Grad, ligesom Modet synker, den Syge begynder at tale vildt eller falder i en dyb unaturlig Søvn, faaer Hikke, Krampetrækninger og andre nerveuse Symptomer. Pulsen bliver lille, tom og ofte langsom, Varmegraden falder og Huden bliver kold. Denne antager nu en mere eller mindre stærk guul

Farve, snart paa en enkelt Deel, snart over det Hele. Hist og her sees større eller mindre Pletter af underløbet Blod. Smerterne i Hjertekulen og omkring Navlen forøges i Hestighed. Der opstaaer en ustandselig Brækning, hvorved først reent Blod, senere et sort Stof, liigt Caffegrums, oplastes. Stoludtømmelserne ere flydende, af Udseende som Tjære. Urinassondringen og Urinudtømmelsen er undertrykt. Blødninger indfinde sig fra alle Steder: fra Læber, Tandfiod, Tunge, Endetarm, Fødselsdele o. s. v. Ifle sjelden opstaaer der Svulster i Drekiertlerne (Parotider) eller Brandbylder. Døden paafølger paa Grund af Kræfternes Udtømmelse.

Med Hensyn til Sygdommens Behandling maa det erkiendes, at der ikke gives noget Specificum imod den, skiondt Lægerne Beskræbeller for at udfinde eller endog at anbefale et saadant, i 300 Aar har været og endnu er i Virksomhed. Det ovenfor anbefalede Middel er ingenlunde noget nyt eller hidtil uforsøgt; det er tværtimod med mange Lovtaler blevet fremhævet af berømte Læger som Cooke, Anejula, Cartwright og Flere, og benyttes almindeligt af Lægerne i de hollandske Colonier. De bygge dets Anvendelse fornemmelig paa Sygdommens Lighed med Galdefeber og paa den Nytte, som et Brækmiddel i denne Sygdom gjør. Men tager man Hensyn til, at Brækmidler nødvendigviis maae virke høist irriterende paa et Organ, der paa Grund af Sygdommens Natur er i en meget sensibel Tilstand, og at de Stoffer, som derved i den gule Feber udtømmes, næsten aldrig ere af galdeagtig Besskaffenhed, saa kan denne Analogie ikke her komme i Anvendelse. Men lige saa vægtige Grunde kunne fra et theoretisk Standpunct anføres mod de andre mod denne Sygdom anbefalede Midler, saa at det dog tilsidst i denne som i flere andre Sygdomme, bliver Erfaringen, som maa ansees for den bedste Læremester. Dog sætte man ikke for sangvinske Forhaabninger til den af Richardson anbefalede Cuurmethode. I Begyndelsen af enhver ondartet Epidemi vil Sygdommens Magt være større end dennes og enhver anden Behandlingmaades. Afstager derimod Epidemien, eller har man med spo-

radiske Tilfælde at giøre, vil den upaatvivlelig ofte kunne være af Nytte.

3 October 1854.

Mansa,
Stabslæge, Professor.

Commissionsbetænkning i Anledning af de med det nye Fyrskib Nr. 6 anstillede Prøver i Henseende til Lysvidden af dets 3 Fyr *u. u.*

Til Marineministeriet.

Ved Ordre af 14de dennes har det høie Ministerium paalagt Undertegnede at sammentræde i en Commission for at anstille Prøver med det nye Fyrskib Nr. 6 i Henseende til Lysvidden af dets 3 Fyr, Afstanden hvori, disse kunne skielnes hvert for sig, under hvilke Omstændigheder og i hvilken Afstand Fyrene vise sig som to o. s. v.

For at udføre dette Hverv antog Commissionen det rigtigst at anstille Prøver i tre forskjellige Retninger, nemlig:

1. ved at foretage de ovennævnte Undersøgelser, naar Fyrskibet laae tvers paa den udseilede Cours,
2. naar dets Fyr vare overreet, altsaa i samme Linie som Coursen, og endelig
3. ved at undersøge under hvilken Vinkel fra Diametralplanen man kunde begynde at skielne de tre Fyr fra hverandre.

1ste Prove.

Til denne Ende blev Fyrskibet, efter at være meldt færdigt, den 21de dennes udlagt 1 Kabellængde vesten for Middelgrundens nordre Tønde og stillet i Warp i Retningen Øst og Vest. Efter at Fyrene vare tændte og heiste paa Plads, og Commissionen

samlet ombord i Dampskibet *Agir*, lettede dette Kl. 6 $\frac{3}{4}$ E.M. og stod N. i fra Fyrskibet. Vinden V. S. V., Labert og blandet Luft, efter at det havde regnet største Delen af Dagen. I en Afstand af 4 Qvartmile, eller med Laarbeks nordre Huse i Vest, kunde man med blotte Øine fra Dækket (Diet 10 Fod over Vandfladen) ei med Bestemthed skielne om der var tre Fyr, derimod saae man tydeligt, at der var flere end 1 Fyr og i Riffert meget bestemt de 3.

I en Afstand af 7 Qvartmile, eller med „Aggershvide“ i V. N. V., vandede de to underste Fyr fra Dækket.

I en Afstand af 8 Qvartmile, da „Bedbeks“ Kro har des i Vest, vandede det øverste Fyr fra Dækket, hvorimod de 3 Fyr, seet fra Fokkeraaen i en Høide af 31 Fod over Vandfladen, endnu meget tydeligt i Riffert kunde skielnes fra hverandre, da de to underste forsvandt under Horizonten i en Afstand af 10 Qvartmile, eller med „Mungsted“ i V.t.S.; ligesom man ogsaa i samme Afstand og Høide af Diet med Bestemthed kunde med blotte Øine see, at der var flere end 1 Fyr, uden imidlertid at kunne angive, at der var 3.

I sidstnævnte Afstand af 10 Qvartmile fra Fyrskibet vendtes om og styredes S. efter dette. Det var imidlertid bleven stjerneklart og Stille.

I 8 Qvartmiles Afstand kom de 2 underste Fyr tilsyne fra Hjulskassen (Diets Høide 18 Fod over Vandfladen) og de tre Fyr skielnedes tydeligt fra hverandre i Riffert. Samtidigt saaes det øverste Fyr fra Dækket.

I en Afstand af 7 Qvartmile kom de 2 underste Fyr tilsyne fra Dækket, og med blotte Øine saaes tydeligt, at der var flere end 1 Fyr. Paa Grund af Gienfkinnet i Vandet syntes de underste Fyr som dobbelte, hvorved det saae ud, som om der var 5 Fyr, men Gienfkinnet forsvandt ved at komme Fyrene omtrent 1 Qvartmil nærmere.

Da Fyrskibet havde i ovennævnte Afstand af 7 Qvartmile, styredes S.D., indtil det havde i S.V. i 5 Qvartmiles Afstand,

da vi holdt ned til det. Paa førstnævnte Cours kunde man i Riffert meget tydeligt skielne Fyrene fra hverandre og ved at holde S.N. ned, altsaa i en Vinkel af 4 Streger med Diametralplanen, kunde man med blotte Øine, indenfor en Afstand af 4 Qvartmile, tydeligt see de 3 Fyr.

2den Prøve.

Kl. 11 var ved Fyrskibet; stillede dette i N. og S., og løb med Dampskibet N. hen, altsaa med Fyrene overet og kun 2 at see, idet de to underste dækkede hinanden.

Efter at have løbet 4 Qvartmile ud, løb Fyrene sammen, seet med blotte Øine, men Lyset var af en saa langagtig Form, at dette maatte vække Opmærksomhed, og i Riffert skielnedes de to synlige Fyr tydeligt fra hinanden, indtil de underste vandede, sete fra Dækket, i 7 Qvartmiles Afstand.

Herfra styredes S.D. hen, indtil Fyrskibet habdes i S.t.W. $\frac{3}{4}$ W., da vi, altsaa under en Vinkel af $1\frac{3}{4}$ Streg med Diametralplanen, holdt ned efter det. Dampskibet var da omtrent 5 Qvartmile fra Fyrene, der i denne Afstand, paa Grund af den regntykke Luft, ikkun usikkert kunde skielnes fra hverandre i Riffert, indtil vi vare dem paa 4 Qvartmile nær, da de i Riffert tydeligt kunde skielnes som 3 Fyr.

Kl. 3 F.M. ankrede ved Fyrskibet og lod Fyrene slukke.

Fra Kl. 6 E.M. til Kl. 10 havde Luften været blandet og til enkelte Tider navnlig Kl. 9 stjerneklar, men efter Kl. 10 blev den overtrukken, med Regn fra Kl. 11 til $11\frac{3}{4}$. Veiret var ikke meget sigtbart. Br. 27.11 $\frac{3}{4}$. Vinden W. S. W.

3die Prøve.

Mandag Aften, den 23de dennes, blev Fyrskibet svaiet, saa at det kom til at ligge N. og S., og efterat Fyrene vare blevne tændte og heiste paa Plads, afgik Commissionen Kl. 10 $\frac{3}{4}$ E.M. med Dampskibet Wgir N. i fra Fyrskibet, altsaa med dets to underste Fyr overet, indtil "Strandmøllen" habdes i W., hvor

Dampskibet ankrede i $5\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand fra Fyrskibet. Denne Distance blev valgt, fordi det er den, hvori man med aaben Vind og lige Cours fra Anholt's Knob til Trindelen, i Reglen vil komme til at passere Robbergrundens Fyrskib.

Indtil en Afstand af 4 Qvartmile kunde man med blotte Øine tydeligt skielne de to synlige Fyr fra hinanden; fra denne Afstand, og indtil vi ankrede, var det samme Tilfældet, naar man brugte Riffert.

Det var iforveien aftalt, at Fyrskibet, paa givet Signal fra Dampskibet, skulde svaie een Streg, og naar det laae paa Stregen, skulde dette angives ved at kaste en Raaket, hvorefter det skulde forblive liggende stille i 5 Minuter, inden det svaiede til næste Streg, der atter skulde angives ved en Raaket o. s. v.

Den første Streg, Fyrskibet svaiede, hvorved det kom til at ligge N. t. V. an, gjorde ingen Forandring, idet man endnu kun saae to Fyr, dog kunde man see, at Toplanternens Fyr, der hidtil stod lodret over det underste, nu var flyttet lidt til siden af det. Medens det derimod svaiede til den anden Streg, N. N. V., saae man de 3 Fyr skille ad, i Riffert, og disse vare saa langt fra hverandre, da Skibet gjorde Signal for at ligge N. N. V. an, at man tør antage at kunne skielne Fyrene fra hverandre, naar man er i en saadan Retning fra Fyrskibet, at Synslinien danner en Vinkel med Diametralplanen, der er større end $1\frac{1}{2}$ Streg.

For hver Streg, Skibet senere svaiede, forøgedes naturligviis Afstanden imellem de 3 Fyr og gjordes de end kiendeligere.

Kl. $12\frac{1}{4}$ lettede og stod N.D. hen efter Hveen; da Landskronas Fyr havde i D. t. S., styredes S. t. D. Til samme Tid saaes de 3 Fyr tydeligt med blotte Øine fra Hjulskassen i en Afstand altsaa af $8\frac{1}{2}$ Qvartmile; de underste Fyr vare da ved at vande fra bemeldte Hvide af 18 Fod. Fyrskibet var imidlertid svaiet vindret og saaes omtrent 5 Streger fra agter ind.

Ved at løbe ned i nævnte Cours, S. t. D., holdtes de 3 Fyr stadigt skille ad med blotte Øine, hvilket vedblev at være Tilfældet,

da vi senere, da Fyrskibet havde i S. V. t. V., omtrent 4 Qvartmiles borte, holdt ned efter det.

Kl. 3 F.M. ophørte med Proverne og lod Fyrene slukke.

Bed at sammenligne Fyrskibets øverste Fyr med Trekroners og Kronborgs Fyr, viste førstnævnte sig at være af langt større Intensitet end disse.

Fra Kl. 9 E.M. til Kl. 11 var Luften overtrukken med Byger uden Regn, fra Kl. 11 til 3 var den blandet. Vinden var S. S. V. med frisk Bramseils-Ruling til Kl. 11, senere Labert. Veiret var meget sigtbart. Br. 27.11.

Af ovenstaaende Undersøgelser fremgaaer, at, i sigtbart Veir og med Diet 10 Fod over Bandfladen,

1. sees Fyrskibets øverste Fyr, der er 40 Fod over Bandfladen, i 8 Qvartmiles Afstand, og de to underste, der ere 28 Fod høie, i en Afstand af 7 Qvartmiles;
2. naar Fyrene sees under en Vinkel, der er mindre end $1\frac{1}{2}$ Streg fra Diametralplanen, seer man ikkun 2 Fyr; naar Synslinien derimod danner en Vinkel med Diametralplanen, der er større end $1\frac{1}{2}$ Streg, sees alle 3 Fyr;
3. seet i Riffert ville Fyrene kunne skielnes fra hverandre, enten som 2 eller 3, alt eftersom man ifølge Ovenstaaende er stillet imod Fyrskibet, fra det man faaer de underste Fyr ifigte eller over Horisonten.

Med Hensyn til Punkt 3 maa bemærkes, at det ikke er muligt at opgive, hvor langt bemeldte Fyrskibs tre Fyr kunde sees og skielnes fra hverandre med blotte Øine, da dette, foruden af Seekraften, saa væsentligt afhænger af, hvorvidt Veiret er sigtbart eller ei, hvilket tydeligt fremgaaer af Proverne, idet man uden Riffert den ene Nat kunde skielne Fyrene fra hverandre paa $8\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand, medens de

den første Nat kun kunde stielnes indenfor 4 Qvartmiles Afstand.

Efter saaledes at have fremstillet det Resultat, som de foretagne befalede Undersøgelser have ledet til, tillader Commissionen sig slutteligen, under Forudsætning af, at det høie Ministerium agter at offentliggjøre bemeldte Resultat, underdanigst vedlagt at indsende et Udlast til en saadan Bekiendtgjørelse, hvilken man har tænkt sig sat i Forbindelse med en eventuel Slutnings Bekiendtgjørelse om, at det nye Fyrskib er forløst og har vundet Fyr ved Kobbergrunden. (Efr. længer hen).

Kiøbenhavn, d. 26de Octbr. 1854.

Agerkvov.
Capt.-Lieut.

J. P. Schulz.
Premier-Lieut.

F. Lund.
Capt.-Lieut.

Udskrift af et Andragende fra nylig afdøde Chronometermager Ed. J. Dent til det engelske Underhus, d. d. 13. December 1852, angaaende aarlige Præmier for de bedste Chronometre m. m.

(Naut. Mag. Febr. 1853.)

I Maret 1835 meddeelte Mr. Giffé underhaanden den kongelige Astronom sin Opfindelse for at tilveiebringe den saakaldte secondary compensation af Chronometer-Uroen under yderste og Middel-Temperaturer; kortefter blev denne Opfindelse prøvet i Greenwich, og da den viste sig hensigtsmæssig og var den første bekiendte Opfindelse for at tilveiebringe Noget i denne Retning, der aldrig før var skeet, blev Mr. Giffé i Maret 1840 givet en Belønning af 300 £. Men her have vi blot et af de mange Tilfælde, hvor flere forskiellige Personer, uafhængig af hinanden, til samme Tid gjøre Opdagelser i een og

samme Retning, og det, ikke fordi nogen af dem virkelig have gjort en Opdagelse forud for det Trin paa hvilket Videnskaben staaer, men netop fordi Videnskaben er naaet til et saadant Punkt, at slige Opdagelser sikkert maae skee; thi inden Mr. Giffé's Opdagelse var bleven offentliggjort, havde Mr. Molvneux virkelig erholdt Patent paa en Opfindelse som den kongelige Astronom erklærede identisk med Giffé's, ligesom ogsaa jeg i flere Aar havde bestieftiget mig med Forsøg i samme Retning, og i 1842 fik jeg Patent paa en Opfindelse til at opnaae dette Formaal paa en fra Mr. Giffé's aldeles forskiellig Maade, hvilken jeg har anvendt ved alle mine senere bedste Chronometre og desuagtet reduceret Prisen fra £ 75, som i lang Tid havde været den bestemte Priis paa de bedste Chronometre, til £ 42.

Nogle Aar efter (1849) henvendte Mr. Roseby den kongelige Astronom's Opmærksomhed paa en Opfindelse af sig, hvilken han fremstillede som langt overgaaende Alt hvad der hidtil var bragt i Anvendelse for at opnaae den „secundaire Compensation“.

Samme Aar (1849) begyndte den kongelige Astronom (Airy) med at udsætte de Chronometre, der bleve skillede til Greenwich til offentlig Prøve, for større Yderligheder af Hede og Kulde end tidligere var skeet, og Greenwich's Listerne for de fire sidste Aar meddele de ugentlige Resultater af disse Prøver og yde saaledes Materialier til at vurdere Sammenligningsværdien af de forskiellige Opfindelser med Hensyn til den secundaire Compensation : at forhindre Chronometrene fra at vinde under Middeltemperatur, naar de ere regulerede ved Hjælp af den ordinaire eller første Compensation, at bevirke, at de beholde den samme Gang under yderlige Temperaturer, eller forbinde dem fra at tabe under begge Yderligheder fra 20° og til 100°, naar den „første Compensation“ er reguleret for to mellemliggende Temperaturer, f. Ex. 32° og 80°. Men uagtet de Greenwich'ske Prøver saaledes kunne afgive Materialier til denne Vurdering, bekiendtgøres den dog ikke fra Observatoriet. Jeg skal derfor kortelig udvikle Maaden, hvorpaa man kan komme til det sande Re-

sultat med Hensyn til den specielle Correction, hvorpaa alle disse Opfindelser ere gaaede ud.

Proverne blive fortsatte giennem et Tidsrum af omtrent 24 Uger fra Januar til Juli hvert Aar, og derefter bliver Resultatet bekiendtgjort paa een Side efter Temperaturen (in the order of temperature). Tage vi nu deraf den ugentlige Middelgang for hvert Chronometer i de første 8 Uger efter Bekiendtgjørelsen, have vi en meget god Angivelse af dets Gang i den største Kulde med Udeladelse af alle de andre tilfældige Feil begrundede i Aarsager der ere uafhængige af Temperaturen. Paa samme Maade vil Middelgangen for de 8 mellemste Uger udvise Compensationens Virkning under Middeltemperatur, og Middelgangen i de sidste 8 Uger vil udvise Compensationens Virkning i den største Hede, sammenlignet baade med den kolde og med Middeltemperaturen. Resultaterne ere følgende:

I Aaret 1849 var Forskiellen imellem den ugentlige Middelgang af Mr. Loseby's Chronometre under Middeltemperatur og Kulde = 4,4 Secunder og imellem Middeltemperatur og Hede = 5,9 Secunder, men ved et Chronometer indsendt samme Aar af Mr. Pole vare disse Forskieller ifkun respective 3,2 og 2,2 Secunder og ved Mr. Liffe's endnu mindre, nemlig respective 1,4 og 2,5 Secunder.

I Aaret 1851 var Forskiellen i den ugentlige Gang ved Mr. Loseby's Chronometre i de 3 Perioder 1,5 og 3,4 Secunder; medens Mr. Lawson's med atter et andet forskielligt Slags Compensation, som Mr. Loseby erklærede aldeles ubensigtsmæssig, ifkun varierede 1,3 og 2,0 Secunder under en Temperatur imellem Middel og Kulde og Middel og Hede.

I Aaret 1852 nærmede Middel-Compensationen ved Mr. Loseby's Chronometre sig meget nær til den under Hede, idet Middelgangen i disse to Perioder blot varierede 0,2 Secunder, og Forskiellen imellem Temperaturen under Middel og Kulde var 2,5 Secunder. Forskiellen ved Mr. Liffe's var respective 6,7 og 1,2 Secunder, hvorimod Forskiellen ved mit Chronometer, Dent 2240,

ikkun var 1,0 og 1,2 Secunder; og bør det bemærkes, at hos mit er denne Forskiel af 1,2 Secunder tillige den største Forskiel imellem hvilketsomhelst to af de 3 Perioder, idet der ikkun er en Forskiel af 0,2 Secunder imellem Gangen af mit Chronometer i Hede og Kulde, hvorimod den største Forskiel ved Mr. Løseby's Chronometer er 2,3 Secunder.

Endelig var i Maret 1850 Forskiellem imellem Mr. Løseby's Chronometers ugenlige Gang under Middelttemperatur og Kulde og Middelttemperatur og Hede respective 2,8 og 2,2 Secunder, medens ved mit, Dent 2173, Forskiellen ikkun var resp. 1,1 og 0,4 Secunder. Det træffer sig saaledes, at Forskiellen under Hede og Kulde var netop den samme ved hans som ved mit Chronometer.

Jeg vover at paastaae, at denne Analyse af Chronometrenes Gang i Greenwich under hele Fireaars-Perioden klarlig viser: 1) at Mr. Løseby's Opfindelse for den secundaire Compensation ingenlunde er den bedste, idet der ikke er et eneste Aar, i hvilket hans Chronometre ikke ere blevene overgaaede ved andre Kunstnernes Chronometre, netop i det Punkt, med Hensyn til hvilket hans Opfindelse er bestemt at virke; 2) at Mr. Løseby er bleven overgaaet i eet Aar af Mr. Giffé, Mr. Pole og Mr. Lawson, og i to Aar af mig; 3) at Ingen af dem Alle, hverken han eller Nogen af de andre tre Herrer, der have overgaaet ham, nogensinde have naaet ikke engang den fletteste Gang af mine to Chronometre fra Maren 1850 og 1852, langt mindre den bedste Gang, ved hvilken den største Forskiel imellem den ugentlige Middeltgang i to af de 3 Perioder, Kulde, Middelttemperatur og Hede er mindre end Halvdelen af hvad nogen Chronometermager endnu har præsteret; 4) at om end Mr. Løseby i 3 af de 4 Aar har indsendt et Chronometer, som, — med Hensyn til de tilfældige Feil alle Chronometre ere undergivne og som ikke skrive sig fra Temperaturen, men fra Mangler ved Arbeidet eller andre uvisse Aarsager, — har gaaet lidt bedre end noget andet i samme Aar, kan dog dette Fortrin umuligt være begrundet i den Opfindelse, for hvilken han andrager

paa Belønning, men det maa være begrundet i den Omhyggelighed han personlig har anvendt ved dette ene Chronometer hvert Aar.

Da jeg var meget yngre og havde mere Tid til min Naadighed, og jeg kan tilføie, da det var af større Bigtighed for mig at erhverve personlig Udmærkelse, end nu er Tilfældet, forfærdigede jeg i 1829, med mine egne Hænder, et Chronometer til Prøve, hvis offentliggjorte Gang aldrig er bleven naaet end før eller siden; men dette Chronometer indeholdt hverken nye Opfindelser eller videnskabelige Forbedringer, og dets Fortrinlighed skyldtes ene og alene den overordentlige Omhu, jeg personlig anvendte paa Forfærdigelsen af dette enkelte Instrument, hvilket er noget ganske Andet end at gjøre en bestemt Opfindelse som f. Ex. sigtende til den secundaire Compensation, der materielt maa forbedre hvert Chronometer, ved hvilket den bliver anvendt, og rimelighviis var det ogsaa af den Grund at den Praxis, at uddele Præmier for de 2 eller 3 bedste Chronometre, der hvert Aar sendes til Greenwich, frafaldtes, og det formeentlig med Rette; thi for 1 Chronometer, jeg havde at forfærdige i 1829, har jeg nu 50, og det er af uendelig større Bigtighed for Søfarten at man kan forlade sig paa hvert enkelt af disse 50, end at jeg anvender al min Tid paa at forfærdige eet eneste Skue- eller Priis-Chronometer om Aaret, som dog ikke vilde yde nogen Garanti for Godheden af dem, jeg holder for det daglige Salg til Enhver som kommer og vil købe.

Kort sagt, slige Prøver, som de der foretages i Greenwich, ere uden Tvivl særdeles fortrinlige med Hensyn til Burderingen af en særegen Opfindelse, men som Anviisning for Publicum med Hensyn til Værdien af de Instrumenter, som man kan vente at finde dagligdags til Salg i enhver enkelt Uhrmagers Boutik, ere disse Prøver utvivlsomt til aldeles ingen Nytte. Jeg henstiller til Deres Herligheder, om ikke de Greenwichske Prøver særdeles have godgjort Værdien og, jeg vover at sige, Fortrinligheden af min Opfindelse for at bevirke det, som Mr. Loseby paastaar at Ingen har naaet uden han selv. Deres Herligheder og andre Marine-Autoriteters Dom, underkaster jeg gjerne Burderingen af de Chronometre,

jeg holder til almindeligt Salg; de ere tilstrækkeligt prøvede. Paa Capt. Austin's sidste Nordpolar-Expedition gik baade et af Løseby's saavel som to andre Uhrmageres Chronometre istaae, men intet af mine.

Om den saakaldte „secondaire“ Hjelpe- eller Tillægs-Compensation ved Chronometre.

S Anledning af ovenstaaende Artikel fra „Nautical Magazine“ for 1853, Side 94, med Overskrift: „Rewards for Improvements in Chronometers“ af den dygtige, nu afdøde Chronometermager Ed. J. Dent i London, hvilken Artikel De paa Grund af dens Interesse for dem her i Landet som følge Chronometriens Udvikling, har troet at burde giengive i Oversættelse i „Archiv for Søvesenet“, har De, høitærede Hr. Udgiver, anmodet mig om at vedføje mine Bemærkninger og egne Jagttagelser til Samme.

Idet jeg herved efterkommer Deres Begjæring, skal jeg søge at fatte mig saa kort som mulig for ikke at trætte Deres Læseres Taalmodighed, og vil derfor tillade mig at gaae lige til Sagen. —

Som bekendt har Temperaturen en betydelig Indvirkning paa Uhrenes Gang: Varmen frembringer Retardation, Kulden Acceleration, og det af den simple Marsag, at Regulatoren (den saakaldte Uro) udvides ved Varmen, dens Diameter bliver større og den bruger selvfølgelig længere Tid til at fuldføre sine Svingninger, hvorimod ved Kulden netop det Modsatte indtræffer, Uroens Diameter bliver mindre og følgelig Svingningerne hastigere. Endvidere maae vi erindre, at den regulerende Spiralfjeder ligeledes udvider sig ved Varmen og at dens Forkængelse frembringer Retardation, hvorimod den forkortes ved Kulden og frembringer altsaa Acceleration.

Det var for at høde paa denne Ufuldkommenhed at Compensationen ved Uroen blev opfundet, idet den nemlig ved en findrig Sammensætning af Metaller af høist forskiellig Udvidelsesevne blev saaledes construeret, at dens Omkreds kunde paavirket af Temperaturen paa en saadan Maade, at det Modsatte ved samme finder Sted af hvad der er Tilfældet ved den simple, ovenfor omtalte, Uro af eet eneste Metal, nemlig: at den compenserede Uroes Diameter ved Varmen bliver mindre, ved Kulden derimod større.

Fra det Dieblis af at denne Opfindelse var gjort, blev det muligt at opnaae, ved et rigtigt Forhold i den af forskiellige Metaller sammensatte Uro, en saadan Afsligning for Temperaturens Indvirkning, at Gangen i Varme og Kulde paa det Nærmeste forblev uforandret eller upaavirket. Den større eller mindre Ufuldkommenhed i Compensationen beroer nu hovedsageligen kun paa, ved en omhyggelig Udførelse og en tilstrækkelig nøiagtig Række af Prober at opnaae det rigtige Forhold i Uroens Sammensætning af forskiellige Metaller og de regulerende Masser.

For dem som det maatte interessere at faae en nøie Kundskab til Uhr-Compensationen saaledes som den nu sædvanlig udføres og dens Regulering, henvises forøvrigt til den af mig besorgede anden Udgave af min sal. Faders Værk: „Regler for Tidens nøiagtige Afmaalning ved Uhre.“ Kjøbenhavn 1839.

Som bekendt have vi utallige Vidnesbyrd, saavel fra ansete Astronomer som udmærkede Navigateurer, om Nøiagtigheden af de af dem prøvede Chronometre, og det saavel i varme som kolde Zoner, ligesom vi ogsaa have mange Vidnesbyrd om et overveiende større Antal Chronometre, der variere i Gangen ved at udsættes for forskiellig Temperatur. Disse godtgjøre, at ikke alle Chronometre ere tilstrækkeligen regulerede.

Imidlertid er man i de senere Aar, navnlig ved de paa Greenwichs Observatorium anstillede daglige Sammenligninger over et meget stort til Concours indsendt Antal Chronometre, kommet til eller troet at være kommet til det Hoved-Resultat, at Chronometre, forsynede med den sædvanlige Compensation, kun kunne reguleres til

at gaae rigtig for en Temperaturforskjel af lidt over 20 Grader Reaumur, det er at sige, fra omtrent 0° til 20° ; synker Temperaturen betydelig under Nul eller stiger den over nogle og tyve Grader Reaumur, vil et forresten vel reguleret Chronometer, tabe i begge Extremer.

Dette har i England, som det vil sees af ovenstaaende Artikel af Dent, ansporet flere Kunstnere til nye Anstrengelser og givet Anledning til den saameget omtalte „secondaire eller auxiliaire“ Compensation. Jeg har allerede siden Aaret 1843 eiet et lille Værk betitlet: „Account of improvements in Chronometers made by Mr. John Sweetman Eisse, for which a reward was granted to him by the Lords Commissioners of the Admiralty (300 £ Sterling). With an appendix containing Mr. Robert Molyneux's description of a Patent for improvements in Chronometers (Published by Order of the Lords Commissioners of the Admiralty). London 1842“, som afhandler denne Gienstand.

Under mit Ophold i London 1851 ved den store Udstilling havde jeg Leilighed til at see Mr. Roseby's Uroer med „secondary Compensation“, jeg har endvidere havt Chronometre til Istandsættelse i mit Etablisement fra fremmede Skibscapitainer, hvori denne Tillægs-Compensation har været anbragt, navnlig af Charles Grodshams.

Uagtet jeg saaledes er fuldt vel bekendt med de forskellige Maader, hvorpaa flere udmærkede Chronometermagere, ofte paa en høist findrig Maade have tilveiebragt ved deres Chronometre en secondair eller Tillægs-Compensation, saa har jeg dog hidtil endnu ikke kunnet billige Anvendelsen af Samme, og det fornemmelig af følgende Grunde:

1. At jeg anseer den for unødvendig. Det er nemlig tilstrækkeligen godtgjort, at Chronometre ved Hjælp af den sædvanlige Compensation kunne reguleres til at gaae eens fra lidt under Frysepunctet indtil 25° Reaumur; en større Temperaturforskjel hverken bør eller i Almindelighed behøver et Chronometer at udsættes for. Selv paa Reiser til de nordligste Regioner udsættes

et Chronometer fjelden for en Temperatur betydelig under Nul, — det anbringes nemlig i Kabytten, som opvarmes. Denne Forsigtighedsregel er saa meget mere nødvendig, som Chronometret desuden vilde standse, hvis det udsattes for en Kulde i hvilken Olien ved Urotapperne fryser.

Anm. Flere af den kgl. grønlandste Handels Skibe ere forsynede med Chronometre af mit Etablissement. Gientagne Reiser i flere Aar saavel til Syd- som Nord-Grønland have godgjort Noiagtigheden og Tilstrækkeligheden af den i disse Instrumenter anvendte Compensation, uden at nogen Tillægs-Compensation er anvendt.

2. At jeg for mit Bedkommende ikke troer, at den formeentlige Taben eller Forsinkelse i Gangen, som skal finde Sted i begge Extremer af Kulde og Varme, hidrører fra Metallerne uregelmæssige Udvidelse i høi Varme eller uregelmæssige Sammentrækning i stærk Kulde, thi vor berømte afdøde *H. C. Ørsted*, med hvem jeg samtalede angaaende denne Sag, yttrede for mig, at han antog, at Metallerne paa det Allernærmeste udvide sig lige meget for hver enkelt Grad af Temperaturen, hvad enten denne er høi eller lav, hvorved altsaa en Tillægs-Compensation for Extremerne synes at blive overflødig. Jeg er mere tilbøjelig til at søge Kilden til denne omtalte formeentlige Forsinkelse i Gangen i begge Extremer af Kulde og Varme i flere andre samvirkende Aarsager. Kunde saaledes Forsinkelsen i Gangen i høi Temperatur (Varmen) ikke gierne forklares ved en utilstrækkelig Regulering af selve Compensationen ved Uroen? paa samme Tid som Forsinkelsen i Gangen i lav Temperatur (Kulden) derimod maa søges i andre Aarsager, som f. Ex. ved en forøget Gnidningsmodstand ved de fine Urotapper, fremkaldt ved Oliens mindre Flydenhed (Størkning) i Kulden, ved Luftens forandrede Densitet, o. s. v., o. s. v.

3. At Tillægs-Compensationen complicerer Uroen altfor meget og derved let gjør den mindre sikker i sin Virken.

Slutteligen maae jeg endnu til hvad ovenfor er sagt og til hvad *Mr. Dent* anfører om Gangen af sine Chronometre Nr. 2173 og Nr. 2240, saavel som om *Lisse's* og *Loseby's* Chronometre, prøvede i Extremer af Kulde og Varme, tilføie, at hvis

Prøverne vare blehne gientagne over de samme Chronometre i flere paafølgende Aar, vilde rimeligviis Resultaterne ikke have vilst sig det ene Aar ganske som det andet. Dette er Noget som Mr. Dent ikke omtaler, skiondt jeg neppe kan troe, at denne Jagttagelse kan være undgaaet hans Opmærksomhed. Jeg tillader mig i saa Henseende at henvise til dette Archivs 2den Række Nr. 34 (6te Bd. 4de Hefte) Side 306, hvori omtales Observationer anstillede over et af den danske Søetats Chronometre Nr. VIII daglig i et heelt Aar fra Juli 1847 indtil August 1848 under en Temperaturforskiel fra Vinter til Sommer af 0° til 21° Reaumur; ligesledes daglige Sammenligninger fra October 1848 indtil Marts 1849, Temperatur 3° under Frysepunctet indtil 15° Varme; fremdeles daglige Sammenligninger fra Octbr. 1849 indtil 1ste Mai 1850, Temperatur fra 1° under Frysepunctet indtil 13° Varme.

Uf de over dette paalidelige Søubr i 4 Aar og 3 forskellige Perioder anstillede Jagttagelser fremgaaer nemlig det Resultat, at Compensationen ikke altid viser sig det ene Aar ganske og aldeles som det andet. Dette Resultat findes allerede dengang meddeelt i en Anmærkning, som her ordret gienoptages, og hvoraf fremgaaer, at Compensationen kan vise sig at virke ved eet og samme Chronometer noget forskiellig til forskiellige Tider, efter dets mere eller mindre rene Tilstand, Oliens større eller mindre Flydenhed &c. Dette forekommer mig at være en ikke ganske uvigtig Omstændighed at tage med i Betragtning ved den strænge Bedømmelse af et Chronometers Compensation.

Den omtalte Anmærkning til Artiklen om Søetatsens Chronometer Nr. VIII, i 6te Bind 4de Hefte Side 306, lyder nemlig saaledes:

„Ifølge Sammenligningerne imod det astronomiske Pendulubr (Bilag D) vinder Chronometret ved Kuldens Indtræden i Januar Maaned 1849, hvorimod det Mødsatte finder Sted i Januar 1850 (Bilag E.); denne Forandring i Gangen kan altsaa ikke tilskrives en Mangel i Compensationen, da Compensationen den

ene Gang viser sig tilsyneladende lidt for svag og den anden Gang tilsyneladende lidt for stærk.

„Vi ere derimod snarere tilbøielige til at antage, at Forandringen i Gangen i Januar 1849 og 1850, maa udledes af en anden Grund, nemlig Oliens Beskaffenhed. I Slutningen af 1850 viste det sig nemlig, at Chronometret tiltrængte Eftersyn og Reengjøring, og fandtes Olien ikke alene seig og tyk, men paa enkelte Steder endog tildeels borttørret, og i denne Omstændighed troe vi at burde søge Grunden til, at Gangen i Kulden ikke, som sædvanlig, snarere var lidt vindende, men derimod endog saa en Ubetydelighed i modsat Retning, nemlig tabende. Heraf kan udledes det Resultat, at Compensationen kun kan reguleres til at være aldeles fuldkommen, saalænge Instrumentet i enhver anden Henseende er i Orden og ikke tiltrænger Reengjøring eller Forsyning af frisk Olie ved de fine Areltapper.“

Deres

Louis Urban-Jürgensen,

Om Trembley's Æther-Dampmaskine.*)

(La Presse, Aug. 1853. Naut. Mag., Novbr. 1853.)

Sidtil have de bedste Sødampmaskiner under Arbeidet medtaget c. 8 Pd. Kul pr. Time pr. Hestekraft og Dampskibe paa transatlantiske Farter, med Maskineri af 4—500 Hestekraft, have saaledes forbrugt 2 Tons pr. Time eller 48 Tons pr. 24 Timer eller for hver Dag Reisen har været. At skaffe det nødvendige Stuverum tilveie for den for en Reise over Havet fornødne Kulquantitet er naturligtvis forbundet med mange Vanskeligheder og Ulemper og mange Forsøg paa at bøde derpaa have ikke svaret til Forventning-

*) Efr. d. Tidsskr. 3die Bd. Pag. 231.

gerne og ere opgivne. Ericssons caloriske Maskine*) er til Dato endnu ikke bleven prøvet paa en Reise over Atlanterhavet og de allerede bundne Resultater ikke afgjørende. Franskmanden du Trembley synes derimod at have løst Problemet tilfredsstillende, idet et Skib forsynet med hans machine à vapeur, système éther-hidrique allerede i 1853 gik 2 Gange maanedlig imellem Marseille og Algier med den største Fart, forbrugende kun lidt mere end 1 Kilo-gramme pr. Time pr. Hestekraft, eller med en Besparelse af 75 pCt. i Brændselsforbruget. Skibet har faaet Navnet „du Trembley“ efter Opfinderen, der endelig efter 10 Maars Bestræbelser har naaet sit Maal.

Rapporten om en Undersøgelse af samme, foretagen paa en Reise med Skibet af en af Regjeringen udmeldt Commission bestaaende af Ingenieur, lyder saaledes:

„Dampskibet du Trembley er et Jernskib indrettet for Passagerer og Varer og til at gaae med Seil eller ved Damp. Det kan indtage 100 Passagerer og 250 Tons Gods, det er skonnertaklet og har en Skrue med Maskineri af 70 H. Kr., hvilket Maskineri er indrettet for Vand- og Æther-Damp.

(Herefter følger Beskrivelsen, som er lig den i d. Tdskr. 3die Bind, Pag. 232 givne.)

„En af de største Vanskeligheder var at lufte for Svovl-Ætheren, der er ligesaa fin som den er let antændelig. Efter Commissionens Ytring kan man vel nok mærke en Smule Lugt, naar de allerede opbedede Maskiner blive standsede, men den er ikke at mærke, naar Skibet er under Fart.“

Angaaende Besparelsen ytrer Commissionen sig saaledes:

„Paa Reisen havde vi 4 Gange Leilighed til at bestemme Forbruget af Kul. Tidsforløbet var 36 Timer 50 Minuter og Undersøgelsen skete under alle Slags Vind og Veirlig. Hvorledes end Vind og Veirlig var, arbejdede Maskinerne stedse med circa 70

*) Cf. d. Tdskr. 8de Bd. Pag. 41 og 75.

H. Kr., enten Skibet blev drevet frem ved Maskineriet alene eller hjulpet af Seilene. Vacuummet angav denne Kraft.

„Forbrugen af Brændsel i disse 36 Timer 50 Minuters Undersøgelse har været 2,860 Kil. 90, paa det omhyggeligste veiet, eller 77 Kil. 67 pr. Time og 1 Kil. 11 pr. H. Kr.

„Inden der blev arbeidet med de forenede Dampe af Æther og Vand, har du Trembleys Maskiner arbeidet under det samme Tryk og selvfølgelig med samme Kraft alene med Vanddamp i begge Cylindrene. Efter Loggen og Udgiftsbogen have de i 2,818 Timer forbrugt 851950 Kil. Brændsel, eller 302 Kil. pr. Time og 4 Kil. 31 pr. H. Kr.

„Ved Anvendelse af Æther er saaledes i Forbrugen af Brændsel hvor de 2 Cylindre gaae med Damp alene, besparet 3 Kil. 20 pr. Time pr. H. Kr.; Værdien af den forbrugte Æther har kun liden Indflydelse paa dette Resultat.

„Hvad Faren ved at benytte Æther angaaer, da er den hverken større eller mindre end den ved at benytte carbonated hydrogen gas.

„I sit Skrift om denne Opfindelse omtaler du Trembley mange andre Liquida, hvormed han har opnaaet de samme Resultater som med Æther, f. Ex. Chloroform, Chloride of carbonatid Svovl, hvilke derhos ikke, som Æther, ere antændelige.

Det engelske Krigsskib *Serpent's* (Comm.
Hammet) Reise fra Hongkong til Sydney,
fra 9. Nov. 1852 til 20. Juni. 1853.*)

(Naut. Mag. Febr., Marts, April 1854.)

Den 18de Novbr. Kl. 8 E.M. gik tilankers imellem Sabtang og Den Baschi for at reparere efter en Monsun-Storm. Vi besøgte kun en eneste Landsby bestaaende af usle, lave Hytter. Indbyggerne, omtrent 200 i Tallet, saae ud til at være af portugisisk Herkomst blandet med Malayer og være af lys Kobberfarve; de vare fattige og smudsige, men høflige og fredssommelige, vare ikke bevæbnede, ligesom vi heller ikke bemærkede nogen Vaaben i deres Hytter. Der fandtes Overflodighed af Dyr, men det holdt dog haardt at faae een tilkiøbs for 6 Dollars; vi fik ogsaa nogle faa Yams. Vand var derimod ikke at faae, eftersom Baadene, paa Grund af Revet, ikke kunde lægge to smaa Strømme nærmere end c. 1200 Fod, og Landets klippefulde Beskaffenhed gjorde det umuligt at trille Baadene derfra og ud til Baadene. Enkelte Sviin og noget Fuglevildt samt nogle Mais- og Yamsmarker bemærkede vi. Man bør vogte sig for at gaae for langt fra Skibet i Baade, eftersom Flodtids Strømraaserne ere meget voldsomme og komme pludselig.

Den 14de Novbr. tilankers i Port Lloyd (Bonin eller Arzobispo Gruppen). Indvaanernes Antal er 50—60, hvoraf en Trediedeel ere Engelsemænd eller Amerikanere, efterladte der af Hvalfangere, efter egen Anmodning, Nesten ere frivillige Colonister fra forstieilige Der i Sydhavet. Landet fandtes vel dyrket og frembragte Kartofler, Yams, Mays, Bøg og Sukkerrør. Sviin, Fuglevildt og Gønder i Overflodighed og til godt Kiøb. Skildpadder findes i Mængde, fra Mai til September.

*) Tilbeels for at søge Efterretninger om Mr. Boyd og Skibet *Waverley*.

Leifuner storme her, men dog kun sjældent. Ypperligt Vand og i Overflod; ligeledes Brænde til 5 Dollars Favn; men paa hele Den fandtes kun en eneste Dre. Vilde Eviin og Geder, som Colonisterne gave os Tilladelse til at skyde saamange af som os lystede, fandtes i Overflodighed.

Efter at have repareret og indtaget Brænde og Vand, seilede vi deraf den 16de Kl. 9 F.M. Den 22de naaede 158^o O. Lgd. og holdt af efter Pescadorene, hvor vi ankom den 31te December Kl. 10 F.M. og passerede tæt ved hvor Margaretkerne, Deceirta og Lamira antages at ligge, uden at see dem.

Findt et 60 Fod bredt Indløb giennem det alle Øerne omgivende Coralrev ind til den største Ø, hvorpaa der fandtes nogle Cocos træer, og bleve fulgte ind af en Mængde Haier, som undertiden næsten rørte ved Baadene. Øgruppen bestaaer af en Mængde Sandbanker, forbundne ved Coralrev og besatte med lave Træer og Jungel. Indløbet var 1—2 Favne dybt og førte giennem Nebet ind til en Lagun og vi styrede til den Ø tilvenstre, hvor en Proa laae ophalet paa Strandbredden og hvor nogle Indfødte kom faren-
rende, hylende af alle Kræfter ned til Proa'en. Der var omtrent 12 Stykker, Mænd, Kvinder og Børn, og da de ikke kunde faae den i Bandet, inden vi naaede ind, flygtede de som gale Mennesker ind i Junglet, men gjorde dog haanende Gebærder mod os. Vi gik iland og fulgte et Stykke efter dem, men tabte snart Sporet inde i Junglet. Vi foresandt flere Hytter og andre Tegn paa at Øerne vare beboede, men ingen Navne skaarne i Træerne eller andre Tegn til at der havde været Europæer. Vi gik igien i Baadene og stak over til den anden Ø tilhøre af Indløbet og undersøgte ogsaa den. Stierne igiennem Junglet førte ind til smaa aabne Pladser, hvor der stode nogle Hytter. Paa ingen af Øerne traf vi Rilder eller Ferskvandsdamme, men de største Træer fandt vi hulede ud nede i den tykkeste Deel af Stammen og hender skaarne ind i Barken for at kunne samle Regnvandet. Ingen af disse Træer vare af Bigtighed og forøvrigt vorede der kun tykt Jungle og enkelte Cocos træer, med meget smaa Nodder, ligeledes

Tegn paa Vandmangel; fremdeles foresandtes enkelte Træer der bare rock apples eller Tree pines, som det lader til de Indfødte gjøre meget af. I Proa'en fandt vi Fiskebeen og nogle Fiskeknorer, men ellers intet Tegn til hvorledes de nærrede sig, eftersom vi hverken saae Dyr eller Fugle og intet Spor til Skildpadder.

Chefen finder det meget sandsynligt, at det var her Captain Dowssett blev angrebet, eftersom det synes at være den eneste Ø hvor der findes en Abning i Revet og en Lagun indenfor og det saae ud til at de Indfødte vilde have angrebet os, hvis vi ikke havde været dem for stærke. Efter 4 Timers Ophold gik vi ombord igien og under Seil ad Schantz Island.

Den 1. Januar 1853 Kl. 10½ F.M. ved Schantz Islands, hvor vi gik iland ved den største. Disse Øer ligne ganske og aldeles Pescadoreerne. Som vi landede, bemærkede vi en Indfødt der løb ind i Buskene og blev borte for os. Vi traf imidlertid ingen Hytter, og efter to Timers Søgen gik vi igien ned til Baadene. Under Skafningen viste sig pludselig 4 Fruentimre, som kom ned til os, og længere borte fik vi Die paa to Mandfolk mellem Buskene. Fruentimmerne bragte tørrede Cocosnødder og fik igien nogle Bæskæiter, og vi stræbte ved Tegn at give dem at forstaae, at vi gierne vilde have Mandfolkene ned til os. Efter en halv Times Forløb kom de igien og med dem nogle Mandfolk, som dog ikke vilde forlade Junglet. Vi gave Fruentimmerne flere Bæskæiter, og gik alene, ubevæbnede, henimod Junglet, men nu flygtede hele Selskabet ind i Junglet og kom ikke mere frem. Deres Hud er kobberfarvet, de have langt sort Haar og deres hele Klædedragt er en kunstigt flettet Matte om Lænderne. Intet Band saaes paa Ben, og det Band, der blev bragt os, var Regnvand i en Cocosskal, at dømme baade efter Smagen og Couleuren. Herfra seilede vi til Pattersongruppen.

Morgenen derefter, ved Dagbrækningen krydsede vi op til Catharine-Island (en af Pattersongruppen) og lagde vi ved en lille Landsby, hvor vi saae nogle Indfødte. Her gik vi iland og maatte vade over Revet omtrent 300 Fod for at naae ind til Strand=

bredden. De Indfødte hjalp os meget behændigt med at faae Baadene giennem Brændingen, og fulgte os derefter iland. Der vare omtrent 30 Mandfolk og 50 til 60 Fruentimmer og Børn; Mandfolkene vare smukke stærktbyggede Karle, lobberfarvede, med langt sort Haar, bundet op i en Tot paa Hovedet ved Been af Fisk; Enkelte havde det oppbundet ved Baand, besat med smaa hvide Skaller. Deres eneste Bedækning bestod af et Forklæde af langt Græs bundet flere Gange om Lænderne; Fruentimmerne bare Matter, som paa de tidligere omtalte Der, og flere af dem bare smukke Halsbaand af Muslingsskaller. Medens vi stode og gjorde os Umage for at forklare dem Hensigten med vort Besøg, løb 2 store Proas, som vare fulgte efter Skibet, til Kysten, og Folkene deri skyndte sig hurtigt hen til deres Kamerater, og da vi til samme Tid bemærkede, at nogle af de Indfødte, der havde holdt sig tilbage, viste sig med Spyd i Haanden, som de lod til at tage frem imellem det lange Græs, gjorde vi Signal efter endnu een af vore Baade, som ogsaa snart kom og ankrede udenfor Nebet. Da de Indfødte saae det, kastede de Spydene fra sig og kom ned med nogle grønne Cocosnødder, hvorpaa vor Samtale begyndte ved Tegn, om der boede nogle Blanke paa Den, hvilket de, efter hvad vi kunde faae ud, benægtede. Vi gik vel en halv Fjerdingvei ind i Junglet ad en slagen Sti og kom til en lille Vandpyt, der lod til at være Regnvand; Stien endte i smaa aabne Pladser med flere Hytter paa den anden Side af Den. Intet Tegn fandtes paa, at der havde været Europæer. Vi gave de Indfødte nogle tomme Flasker og Tobak til Giengæld for Cocosnødderne. To smukke nye Proas stode oppe paa Strandbredden, af hvilke den første kunde rumme 16 til 20 Menneffer, de saae ud til aldrig at have været i Vandet og maae være byggede paa Den og hvortil de smaa Træer paa Den kunne yde Material; de bleve sammenholdte ved smaat Græs, og intet Jernarbejde fandtes i dem. De Indfødte fulgte os tilbage til Baadene og bare Cocosnødderne og hjalp os Baadene giennem Brændingen, men prøvede med det Samme

paa at knibe Et og Andet, dog gabe de Alt tilbage, da vi forlangte det.

Da vi forlode Den, styrede vi ad en Ø (Catharine Island), som Horsbourgh lægger 60 Qvartmiil vestligere. Den 3die, Kl. 10 F.M., saae vi, kommende fra Catharine Island, en Gruppe Der forud; vi nærmede os den største og forsøgte at gaae iland; men det var ikke muligt at komme igiennem Revet, der bestod af en fast Coralvæg med 7 Favne Vand tæt inde ved og 20 Favne en Baads-længde ude; svære Brændinger, omendstisndt vi vare paa den læ Side af Den. Vi bemærkede dog en enkelt Hytte iland og et Par Coccostræer, men ingen Indfødte. Jeg kaldte denne Gruppe „Serpent Gruppen“, og dens Beliggenhed er den af Horsbourgh for Catharine Islands angivne, nemlig: $9^{\circ} 14' N.$ Br. og $166^{\circ} 2' O.$ Lgd.

Satte Coursen efter Strong Island, for om muligt at erholde Forfriskninger og fylde Vand der.

Som vi den 11te nærmede os Strong Island, kom en Amerikaner, David Kirkland, ud til os og tilbød at lodse os ind, og han bragte os da ind i den østlige Havn (Port Pelé), hvor vi gik tilankers i den sydlige Deel, omtrent to Kabellængder fra Kysten lige udfor Vandfyldningsstedet, og da jeg var kommen iland, begav jeg mig strax til Overhovedet, Kong George. Det er en smul Mand mellem 30 og 40 Aar, og han taler taalelig Engelsk. Hans hele Beklædning bestod i et tyndt Belte om Lænderne og en Skjorte. Vi fandt ham siddende paa Jorden i en stor ny Hytte, opført tæt ved Strandbredden, og omgivet af en 30 til 40 Indfødte, der lode til at yde ham den største Ærbødighed, da de alle talte ganske sagte med hinanden, og ikke turde staae opreist i hans Nærværelse, men maatte nærme sig ham og forlade ham krybende. Han sagde os, at vi der paa Den kunde faae saamange ferste Provisioner, Vand og Brænde som vi ønskede. Han lod til at være ængstlig og frygtfuld, men det kom siden for Dagen, at han var meget bange for en Orlogsmænd, maaskee i den Tanke,

at vi vare komne for at straffe ham for en eller anden Forbrydelse, man sagde, her var bleven begaaet.

Med en 600 Fods Bandslange vil man altid kunne fylde Band her. Floden stiger og falder omtrent 7 Fod.

Kongen havde ladet bygge et Huus til den amerikanske Missionair, Mr. Snow, der med sin Kone havde været 5 Maaneder paa Den, og havde stienket ham et Stykke Land. Det er Kongens Billie, at hele hans Familie regelmæssig skal besøge Skolen, og den yngste Søn (en Dreng paa 5 Aar) Opdragelse er aldeles betroet til Missionairens Kone. Brændeviin tør ikke tilberedes paa Den.

Morgenens derpaa kom Kongen ud til os i en smuk ny Hvalfangerbaad, ladet lige op til Tosterne med Cocosnødder og bagt Brødfrugt. Han havde saa temmelig tilegnet sig europæiske Sæder, og viste sig meget klogtig. Missionairen var med, og Kongen viste ikke Lyst til at drikke enten Viin eller Ol, naar han saae paa det. Kongens Sønner vare ogsaa med, men maatte sidde paa Dæk, hvor der blev bragt dem hvad de forlangte. Efterat Kongen og hans Sønner havde faaet nogle Foræringer, hvormed de lode til at være overmaade fornøiede, gik vi atter iland.

Bed at gaae giennem Landsbyen, der bestod af store velbygte Hytter, med en Befolkning af omtrent 300 Menneker, traf vi paa Levningerne af en høi Vold bygt af svære Basaltstykker, nogle af i det Mindste 1 Tons Vægt; det var sikkert Ruinerne af Fæstningsværker og de strakte sig næsten $\frac{1}{2}$ Fjerdingvei i 20—30 Fods Høide. Indbyggerne fortalte, at der fandtes lignende Volde andre Steder paa Den, men vidste hverken Noget om deres Oprindelse eller om, hvorfra Basalten kom: de havde fundet dem saaledes, da de for mange Aar siden kom hertil fra Ocean=Island. Den flade Deel af Den er giennemskåret af naturlige og kunstige Canaler. Kongen er uindskrænket Hersker paa Den og har til sin Assistance 10 Overhoveder, hvilke ere de Gnefte, der maae have Eiendomsbesiddelser. Han var bleven udvalgt for 8 Aar siden fra simpel Fisker, efter at hans Formand var bleven affat formedelst sin Grusomhed og rimeligviis dræbt. Da jeg meddeelte ham, at nogle flette Menne-

sker blandt hans Undersaatter kunde faae ifinde at stjæle Et og Andet fra det Mandſkab, der kom for at hente Vand, og ſaaledes forſkyrre den gode Forſtaaelse imellem os, mærkede han ſiebliffelig enhver Ting, der hørte til Skibet, og fra den Tid mistede vi ikke det Allerringeſte. Indbaanerne have ſamme Hudfarve ſom de øvrige Oboere; de Fleſte af dem tale gebrokkent Engelsk. Mandfolkene, gaae nøgne med Undtagelse af en ubetydelig Bedækning om Lænderne; Fruentimmerne bære den ſædvanlige Matte. De dyrke Brødfrugt, Cocosnødder, Sukkerrør, Tara og nogle ſaa Yams og Plantaner, og erlægge Tiende af Afgrøden til Kongen. Naar der ankommer et Skib, ere de forpligtede til at bringe en Extra-Ydelse, ſom Kongen ſkifter ud, og modtager Foræringer for, hvilke han fordeleer blandt ſine Venner og beholder meget lidt ſelv. Befolkningen udgiør omtrent 1200; tidligere var Indbyggernes Antal ſtørre, men Mangfoldige ere revne bort af en ondartet Syphilis, ſom ſagdes, at være bragt did af Hvalfangerne, og hvorimod de ikke havde noget Lægemiddel. For nærværende Tid har Smitten næſten angrebet hver Enſte blandt de Indfødte. Vi erholdt her nogle Svin, Overflodighed af Tara, et Slags Yams, Brødfrugt, Cocosnødder og noget Fjærkræ; der fandtes ikke Dyr paa Den.

Da jeg trængte ſtærkt ind paa Kongen, angaaende Bemægtigſſen af nogle Skibe der ved Den, betroede han mig, efter Miſſionærens Tilſtyndelse at ſige mig Alting, at han havde Kundſkab om to ſaadanne Tilfælde. Det ene havde fundet Sted for 16 Aar ſiden, da han endnu var en Dreng. Skipperen paa en Brig havde nemlig ued Magt ført Datteren af et Overhoved ombord, hvor hun blev kaſtet overbord, da hun ſatte ſig til Modværge, og hun druknede. Briggen blev derefter entret af de Indfødte, da de fleſte af Folkene vare iland ved Vandfyldingen.

Hele Beſætningen blev myrdet og Skibet opbrændt (maafſkee Briggen Waverley). Det andet Skib var Harriet, og denne Begivenhed havde fundet Sted i den veſtlige Havn for 5 Aar ſiden, men han (Kongen) havde ikke ſaaet Underretning derom, førend Skibet

var ødelagt. Da jeg spurgte efter Dowsett og Lacey, kiendte man ikke Noget til den Første, men den Sidste, sagde Man, levede eller havde endnu levet paa Wellington Island for faa Maaneder siden. Kongen fortalte mig ogsaa at den amerikanske Capitain Hussyey, som tidligere i mange Aar havde boet paa Den, var bleven myrdet ved Eydenham = Island for en Maanedstid siden af en Indfødt paa Woahu, og at Capitain Warren (Brig Warren) for 1½ Aar siden var bleven myrdet ved Mc. Askill = Island paa Grund af en eller anden Overlast mod de Indfødte.

Den 13de forlod vi Havnen, ved Kongens og de Indfødtes Hjælp, og gik til Mc. Askill-Island. Her landede vi den 14de Kl. 1 E.M. ved Nebet og vadede iland nær ved Landsbyen. Vi forlangte Fjærkræ og fik dem. Flere af de Indfødte talte gebroktent Engelsk. Paa vort Spørgsmaal, om der havde været Blanke, svarede de Ja, men at de havde forladt Den for flere Maaneder siden. De lod til at frygte for Forræderi. Vi bemærkede mange smukke Canoer paa Stranden. Indvaanernes Hudfarve er lysere end de andre Øboeres, vi havde besøgt. Man maa være forsigtig, og det er et slemt Tegn, at vi ingen Qvinder bemærkede blandt dem og at de havde deres Spyd paa rede Haand. Intet Vand findes her, undtagen Regnvand.

Sagde den 15de vi ved Wellington = Island. Den første vi mødte, da vi kom iland, var en Amerikaner L. Huntington, der i 8 Maaneder havde boet her og kjøbt en af Øerne af de Indfødte. Paa vort Spørgsmaal efter Lacey, meddeelte han os, at han havde boet der paa Den, men var druknet for 1½ Aar siden. Han vidste ikke Noget om Dowsett, men af de Indfødte fik vi at vide giennem ham, at en gammel Mand, der for mange Aar siden havde været Skibsfører, for kort siden var død paa en af de nordenfors liggende Øer.

Indvaanernes Antal paa Wellington Island andrager 90. De ere ubevæbnede, rolige og venlige, og for nærværende Tid afdeles under Huntington's og en Englænder James Walker's Regimente.

Vi købte af dem Sviin, Fjærkræ, Skildpadde og Tara. Intet andet Vand fandtes end Regnvand.

På en Hvalfanger, vi traf her, erholdt vi Underretning om, at Briggen Inga for 6 Uger siden (den 4de Decbr. 1852) var bleven overfaldet ved Pleasant-Island, at Skipperen og den største Deel af Mandskabet var bleven myrdet, to gjort til Fange og at de havde ladet tre blive ombord paa Skibet, som de lod drive, af hvilke den ene var saaret. De Indfødte havde nemlig prøvet paa at børe det isænk og brænde det op, men det var ikke lykkes dem og Storm og Flod havde tvunget dem til at forlade det. Da Pleasant-Island laae paa vor Route til Salomon-Øerne, satte vi, paa Grund S.D.-Passaten, Coursen derhen.

Den 17de mødte vi en amerikansk Hvalfanger, der havde taget de to Matroser fra Inga ombord. Efter hvad vi spurgte om denne Begivenhed, laae Skylden ikke hos de Indfødte. Briggen havde man paa Den sidst seet drive S. D. hen. Et andet Skib skulde være ankret ved Covil-Island, hvor der havde været to europæiske Fruentimmer ombord.

Efter at have anstillet Undersøgelser paa disse Øer og efter Øboernes hele Forhold, nære vi aldeles ingen Tvivl om, at der som blot Sagen kunde blive tilstrækkelig oplyst og man tillige fik de Indfødtes Forklaringer, vilde det vise sig, at de fleste af disse ulykkelige Overfald ere foranledigede og fremkaldte ved Skibsbesætningernes slette og oprørende Opførsel.

På Missionairerne erholdt vi følgende Beskrivelse over Carolinerne:

„Oulan eller Strong-Island blev opdaget 1804 af Capt. Crozier, Fører af et amerikansk Skib. Efter Capt. Lutkes Beretning er Øen 24 Qvartmiil i Omkreds. Den er af vulkansk Formation. Bjerget Buaché i den nordlige Deel er circa 2000 Fod over Havet, Bjerget Crozier i den sydlige Deel circa 2150 Fod. Den nordlige Deel af Øen er omgivet af et Corallrev, der aabner sig imellem begge Bjergene og saaledes danner en Havn paa begge

Sider af Den; den østre Havn kaldtes Duperrey Lelé efter en lille Ø deri, de Indsødte kaldte den Nin-molchoa. Paa Sydsiden findes ligeledes en Nabning i Coralrevet, der danner Havnen Sothin. Paa Den træffer man ved hvert Skridt paa Smaastrømme og Vandløb, og den yppige Vegetation godtgjør Climatets Fugtighed, saa ualmindelig under disse Breder; det lod imidlertid ikke til at være usundt. Alle Byerne ere omgivne af Steenmure, der stille mellem Eiendommene. Antallet af Indvaanerne i de 50 smaa Landsbyer andrager 409 Mandfolk og 301 Fruentimmer. Overhovedet og den største Deel af Indvaanerne boe i Port Lelé (eller Pané Bay). Coquille Harbour paa den vestre Side er den bedste Ankerplads af de to, inde i Havnen tæt ved to smaa Holme. Beliggenheden af den nordøstlige Holm er $5^{\circ} 21' 20''$ N. Br. og $163^{\circ} 1'$ Ø. Lgd.

„Mac Askill Island. I 1793 opdagede Capt. Musgrave nogle Smaager under $6^{\circ} 12'$ N. Br. og $159^{\circ} 15'$ Ø. Lgd. Capt. Mac Askill opdagede den 29de Octbr. 1809 2 Øer, be-
dækkede med Træer, af 3 Leagues Udstrækning i S. Ø. og N. Ø. Deres Beliggenhed befandtes $6^{\circ} 12' 50''$ N. Br. og $160^{\circ} 41' 20''$ Ø. Lgd. Øerne kaldes Takay og Pelelep, ere $2\frac{1}{2}$ Fjerding-
vei i Omkreds. En Lagun findes indenfor Corallerne. Øerne frembringe Cocosnødder. Paa Vestsiden er et godt Farvand for Skibe. Gruppen er 15 Qvartmiil i Omkreds, velbefolket af en lysfarvet Race Mennesker, der leve af Fisk og Cocosnødder. Tre-
pang findes ved Øerne.

„Duperrey Øerne (Wellington Island) bleve opdagede den 18de Juni 1824 af Duperrey. De 3 Øers Navne ere: Origia, Moura og Mougul. N. Ø. = Pynten af Moura er under $6^{\circ} 41' 45''$ N. Br. og $159^{\circ} 50'$ Ø. Lgd., strækker sig henimod 10 Qv. = Miil i N. og S. Indbyggernes Antal 87. Producterne ere Tre-
pang og Cocosnødder. —

Tre Dages stærk vestlig Vind og meget tykt Veir gjorde at vi uheldigviis passerede ude affigte af Pleasant Island og vi stode nu S.Ø. i det usikre Haab at træffe det forladte Skib.

Den 21de ad Salomon-Øerne. Efter at være passeret Nien drev en stærk vestlig Storm med heftige Regnbyger og sydom hele Øgruppen, men vi gjorde dog St. Christoval den 4de Febr., fik Guadalcanar isigte den 5te og gjorde Cap Hunter, det steile S. B. - Næs paa Den Guadalcanar, den 6te. Vi varpede ind i Wanderer = Bugten og gik tilankers i Nærheden af en Strøm. Endnu to andre Ferskvands-Strømme løb ud der i Bugten.

Som vi stode ind i Bugten, viste nogle Indfødte sig paa Stranden, men de flygtede snart ind i Junglet, omendstiondt de vare vel bevæbnede med Spyd og Steenøxer og havde Skjolde af Træ. Nogle Canoer kom af og til Skibet temmelig nær, men vi kunde ikke faae dem til at komme til Siden, og da vi sendte en Baad ud for at snakke med dem, roede de skyndsomt indenfor Brændingen, lode deres Canoer istikken og forsvandt i Junglet. En af deres Canoer var en udhulet Træstamme, meget tynd og let, med en Planke fæstet paa hver Side for at gjøre Melingen høiere. Der fandtes i Canoen noget Fiskerredskab og et Spyd, der var forfærdiget af meget seigt haardt Træ og Spidsen var hærdet i Ilden. Vi lagde Canoen et Sted, hvor den var i Sikkerhed for Brændingen, og lod Alt blive hvor det var. Da en af vore Baade var isærd med at lodde, kom de Indfødte ned og lagde nogle Yams paa en Klippe; men da Baaden gik ind for at hente dem, lode de Yams'ene ligge, flygtede ind i Junglet og kom ikke mere tilsyne. Øboerne lode til at være høie smukke Mennesker, mørkefarvede med langt sort Haar bundet op i et Tot paa Hovedet. Deres hele Beklædning bestod af et Stykke Tøi om Lænderne, men Nogle, som lode til at være Anførere, bare Prydelse af Muslingstaller om Halsen og i Haaret. Vi saae hverken Qvinder eller Børn iblandt dem. Vi bestemte os nu til at gaae over Barren for Mundingen af Strømmen, men naaede kun 7—800 Alen op, gik derefter omtrent 1 Fjerdingvei videre paa Landet langs Strømmen, men fandt hverken Hytter, Stier eller videre Spor af Indbyggerne og turde nu i det tætte Jungle ikke vove os videre. Vi kunde saaledes ikke faae noget at vide om Mr. Boyds Skiebne,

som imidlertid er sikker nok, efter „Wanderers“ voldsomme Fremfart imod dem, i det der blev skændt og brændt for at faae Fangen udleveret, men forgieves. Efter at have opmaalt Wanderer Bay og Boyd Creek, varpede og seilede vi ud den 7de som bedst vi kunde.

Den 11te N. for Treasury Island, efter at være passeret imellem Choiseul Island og Ny Georgia giennem et bredt og tilsyneladende sikkert Løb, som Chefen kaldte Victoria Stræde.

Giennem Gissolo Stræde den 13de April. Den 14de tilankers udfor Nordpynten af Fow Island udfor en Ferskvandsstrøm paa Gelly Island. Med Banskælighed fik vi indtaget omtrent 7 Tons Vand. Det Lidet, Dboerne havde, vilde de kun borttuffe for Calico eller Knive. Byggende paa et Løfte af Overhovedets Sønner om overflødig Forsyning af Faar, Skildpadder og Fjertræ, hvilke Forfriskninger vi trængte meget til, gik vi ned til en anden Ankerplads i en Bugt Østen for Fow Island og naaede efter 4 Fjerdingveis Gang, under vore Giesters Ledfølgelse, den fornemste By paa Den, Ketchepée, paa Nordsiden. Den bestaaer af 20 eller 30 Huse eller store Hytter, byggede af Bambus og Cocotræ og tækkede med Græs. Overhovedets Bolig er fornemmelig meget solid og prydet med udskaaret Arbeide. Indbyggerne, hos hvem vi ikke bemærkede noget Slags Vaaben, beløb sig vel til 3 à 400 og synes at være af malayisk Herkomst. De ere Mahomedaner, lode til at være meget fredssommelige og vare meget høflige mod os. De Fornemste vare smukt klædte i broget Calico. De dyrke Sukker, Mais, Jams, Kartofler, Riis, Lemoner, og flere Slags Peber, men have ikke Overflødighed deraf. Vi kunde desværre ikke erholde synderlig Forfriskninger. Paa hele Den fandtes kun 4 Faar, der tilhørte Dens Overhoved, en smuk gammel Mand paa omtrent 80 Aar. Han gav os dog det ene og noget Fjertræ og Kartofler, som vi betalte med nogle Nagetnive og andre Smaating, da han ikke vilde have Penge. Om Østenen seilede vi bort, passerende B. om Bourou.

Det er hensigtsmæssigere at gaae til Ankerpladsen østenfor Fow-Island, idet Vandfyldningen der er let ved en Ferskvandsstrøm lige ved. Ved Indløbet til Lagunen midt inde i Fow-Island findes 3 Favne Vand, hvilken Dybde efterhaanden vorer til 16 Favne, hvor Skibe kunne underkastes den fuldstændigste Reparation i Sikkerhed.

Den 25de igiennem Amboy-Løbet; den 27de tilankers ved Delhi, en lille portugisisk Coloni. Her fik vi ferske Provisioner; men friskt Vand var der kun lidt af, og det ovenikøbet slet; Brød var ikke til at erholde. Det usle Fort, besat med 15 smaa Canoner af forskiellig Caliber, havde en Besætning af en Capitain og 50 Mand, som Bærn imod Erovere, der af og til lande paa Kysten. Indbyggernes Antal anslaaes til 1000, der lade til at være catholske Malaier. Inde i Landet føre de Indfødte stadig Krig med hinanden. Stedet er usundt, men yderst frugtbart. Ankerpladsen indenfor Nebet er aldeles sikker, men vanskelig at naae til og forlade. Gaaer man dertil for at fylde Vand, bør man gaae tilankers udenfor, hvor der er god Holdebund, men dybere.

Fra Delhi den 28de og ankom til Koepang d. 31te ved Daggry; blev forsynet med ferske Provisioner af den hollandske Gouverneur. Af de 2000 Indbyggere ere 50 Europæer. Garnisonen bestaaer af en europæisk Capitain og omtrent 50 indfødte Soldater.

Den 4de April giennem Samao- og Notti-Stræder ad Port Essington. Sygelisten vorede betydelig, efterat vi havde forladt Koepang, Noget som sædvanlig pleier at skee, formodentlig foranlediget af den billige slette Spiritus, Mandskabet havde taget til sig der.

Ved Port Essington fandt vi Colonien ødelagt, hvilket var skeet ved Waadeild, da de Indfødte svæde Græsset af. De Indfødte, af hvilke næsten Alle, vi traf paa, talte gebrokkent Engelsk, ere sorte, stygge og gaae aldeles nøgne, baade Mandfolkene og Fruentimmerne. De ere tatoverede. Stedet er usundt. Dagen efter forlod vi Port Essington og gik til Swan River.

Den 3die Mai om Middagen under 19° 30' S. B. og

111° 45' Ø. Egd., passerede tæt forbi det Sted, hvor Tryal Rocks skulde ligge, men saae Intet til dem.

Den 18de lagde vi under Rottnefs-Island for Natten; Rottnefs Fyr er 250 Fod over Havsladen, er et omdreieude Fyr, der viser sig i 7 Secunder hvert Minut og kan i klart Veir sees 15 Dvartmiil borte; vi saae det i tykt Veir 8 Dvm. borte.

Om end Ankerpladsen udfor Freemantle er meget god om Sommeren, er det dog ikke Tilfældet om Vinteren, og man bør da gaae til Owen Ankerplads eller til Cockburn Sound.

Løb ind i King George Sound den 8de. Fil fortræffeligt Vand i Frenchman Bay. King George Sound er en ypperlig Ankerplads, 6 til 12 Favne Vand overalt, uden skjulte Farer, med Undtagelse af et Skær i den nordre Deel. Princess Royal Harbour er aldeles indesluttet af Land, men Indløbet er meget smalt, som dog er let at passere for Dampskibe og kan lettelig forsynes der med Kul og Vand.

Den 17de fik det prægtige omdreieude Fyr paa Cape Otway isigte. I Bass Stræde passerede tæt forbi Sugar Loaf Rock, Devil Tower og Hogan Island, men bemærkede ingen grunde Steder eller Tegn til skjulte Farer. Om Eftermiddagen den 20de ved Sydney og fortsædte Skibet i Farm-Cove.

Nogle Bemærkninger om Mandskabets Beklædning i vore Orlogsmænd. *)

Paa en Tid, da Marinens Bestyrelse ved mange heldbringende Foranstaltninger har virket saa meget til Gavn for Organisationen af Tjenesten, synes dog et Punkt, Mandskabets Beklædning i vore Orlogsmænd, endnu uberørt af vor Tids giennemgribende Reformers.

I de som Manuscript trykte „Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de kongelige Skibe“, findes vel i § 41 Skibschefen henviist til Klædningsreglementet; men dette er endnu kun anviist en Plads imellem de andre Reglementer, og efter § 42 kan Chefen, til Mandskabets Forsyning med Klæder efter Togtets Beskaffenhed, lade de fornødne Klædningsforter requirere fra Bærstet, eller lade dem levere ombord af en privat Leverandeur. Det synes altsaa, at et forandret Klædningsreglement vil blive indført, og man tør haabe, at det vil raade Bod paa de bestaaende Ulemper; men endnu foreligger intet, og Trangen til et saadant er stor.

Ingen vil vel nægte, at Bestemmelser for et Mandskabs Beklædning er af Bigtighed, ikke alene for Bevarelsen af Mandskabets Sundhed, der paa enhver Ækspedition, i hvilket som helst Klima er udsat saa meget, men ogsaa henseet til det militaire Udseende, man maatte ønske vore Skibsbesætninger i Besiddelse af, og hvilket atter utvivlsomt maa have Indflydelse paa den Mand, man bestræber sig for at giennemføre indenborde.

*) Ovenstaaende Bemærkninger ere mig tilfillede den 6te Decbr. fra Forfatteren, som „oplæste i Solskibets Selskab den 8de November d. A.“, med Anmodning i Selskabets Navn om at optage dem i dette Tidsskrift.

Det i Marinens Tjeneste staaende faste Mandskab, Underofficerer saavel som Menige, beklædes for endeel af Staten; § 38 af Instructioner og Reglementer befaler Skibscheferne at beordre disse at medbringe paa Togtet deres Munderinger, ligesom ogsaa fra Divisionerne at requirere de dem tilkommende Undermunderingsstykker; men for Antallet af de Klædningsstykker, det faste Mandskab skal medbringe paa Togtet udenfor de reglementerede Munderingsstykker og for Bestanddelene af samme, har man ingen anden Rettesnor end hvad der er befalet for det søindrullerede Mandskab.

Denne langt overveiende Deel af vore Skibes Besætning beklæder hidtil sig selv, heller ikke vide vi, at der foreligger nogen Forandring i denne Retning; derhos tilstaaes enhver til Orlogstjenesten udfreven Søindrulleret, Styrmandene alene undtagne, 3 Rigsdaler i Paaklædningspenge, der godtgøres den Udcommanderede, saasnart han har begyndt sin Tjeneste ombord, og fremdeles hver første Dag han tjener paa andet, tredje Mar, o. s. fr.

For Beklædningen af vort søindrullerede Mandskab gælder endnu den ældre Bestemmelse, der er os Alle bekendt fra den Contrabog, der gives enhver paa Sessionen udfreven Matros. Vi kiende ikke alene, hvor utilstrækkeligt det befalede Antal Klædningsstykker er for at sikre Mandskabets Sundhed og Reenlighed, men ogsaa hvor aldeles ufyldestgørende det er, naar Skibschefen ønsker at skaffe sit Mandskab et nogenlunde eensartet Udseende. Vel have Skibscheferne allerede i en Række af Aar søgt at raade Bod paa disse Ulemper, men kun ved at overskride det Klædningsreglement, der endnu foreligger. Paa en Tid, da den ringeste Overtrædelse af de Rettigheder, et Mandskab er i Besiddelse af, bliver strengt paataalt, ere Skibscheferne nødte til at overskride deres Myndighed og ved Togtets Begyndelse befale enhver Mand forsynet med et større Antal Klædningsstykker, end Reglementet hjemler, og det ikke alene for at søge at bidrage til Bevarelsen af Mandskabets Sundhed og sikre sig Besætningens physiske Kraft, idet vedholdende strengt Veir vilde gjøre det sletklædte Mandskab utjenst-

dygtigt, men ogsaa for at hjælpe til at skaffe Mandskabet, om ikke et militairt, saa dog et nogenlunde eensartet Udseende.

Reglementet, saaledes som det findes i de Contrabøger, der tildeles det udfkrevne soindrullerede Mandskab, lyder som følger:

„Enhver til Orlogstjenesten udfkreven Matros skal, naar han udcommeres tilskibs, være forsynet med følgende Klædningsstykker, m. m.

2 Klædes eller Badmels Troier, helst blaae, hvori det er tilladt at have Ankerknapper,

1 Par lange Beenklæder af Klæde eller Badmel, helst blaae,

2 Par do. af Seildug eller Lærred, hvide,

2 Par Underbeenklæder,

2 Veste eller Undertrøier,

2 à 3 hvide Lærreds Skjorter,

1 ulden Skjorte,

3 Par uldne Strømper,

2 Par Lædersko,

2 Halstørklæder,

1 Hat,

1 vævet ulden Hue, helst blaa,

1 Skee,

1 Kniv,

1 Smørkande eller Daase med 2 Rum, af Tin, Træ eller Leer,

1 Medekam,

1 Tætkam,

Synaale, Garn og Traad.

Forsaaavidt han ikke har disse Ting i ordentlig og brugbar Stand, vil Skibschefen foranstalte det Manglende anskaffet for hans Regning.

Desuden er det enhver Matros tilladt at have ombord:

1 Pitjeck eller Overtrøie,

2 Matttrøier,

1 Par lange Klædes eller Seildugs Beenklæder,

2 Skjorter,

1 Hue,

1 Par Støvler,

1 Par Seildugs Sko,

1 Par Vanter,

4 — Strømper,

6 Stykker Tørklæder og

1 Pose til at giemme Tøiet i; Kiste eller deslige maae ikke medbringes.

Til Afbenyttelse ombord erholder hver Mand en Mandse, ligesom der ogsaa anvises ham Giemmested i de i Skibet anbragte Kistebænke."

De ovenfor befalede Klædningsstykker, der skulle sikke Matrosens Sundhed, uden Hensyn til Togtets Bessaffenhed, Aarstiden, varmt eller koldt Klima, forekomme os høist utilstrækkelige; det er ham vel tilladt at medbringe et større Antal, og derimellem den for enhver Matros uundværlige Pitjeck; men staaer han paa sin Diet, kan det ikke befales ham at anskaffe flere Klæder, og den, der af egen Magtfuldkommenhed befaler ham at forsyne sig med Mere end det Reglementerede, kan drages til Ansvar for at have overstrødet sin Myndighed. Hvad Arbeide vil en Skibschef kunne vente udført af et efter Reglementet beklædt Mandskab, endogsaa kun efter faa Dages haardt Veir, naar Søen har vadsfet over Skibet, ikke at tale om naar Regnen dagligt har giennemblødt Matrosens Tøi? Og hvilken Indflydelse vil ikke disse faa Dages Uveir have paa Mandskabets Sundhedstilstand? I det varme Klima rykke vel de fleste flinke Søfolk slig en Dyst af sig, uden at den efterlader Spor, — thi om han ingen anden Udvei har, kan han dog paa sine Fribagter ligge tør i sin Køje, ved at afføre sig sine Klæder; men i vort ra, kolde Klima, maatte vist mangel haardt Matros bulle under, saafremt han ikke havde nogen bedre Beklædning.

Et Klædningsstykke, der for Matrosen synes ligesaa uundværligt som Pitjecken, Vandklædningen, findes endogsaa ikke opført

iblandt det, der er tilladt at medtage ombord udenfor det Befalede. Man kunde ønske, at enhver Matros blev beordret at medbringe en saadan Klædning, der, af Bomuldstoi, giennemtruffet af Olie, kan anskaffes for saa Nigsdalere, og bidrager saa betydeligt til at sikre Matrosens Sundhed og til at holde ham i arbejdsdygtig Stand; i Koffardifarten vil man neppe træffe nogen Matros, der ikke er forsynet med en saadan.

Hensees til Skibschefens Ønske, at faae sit Mandskab om end kun nogenlunde eens klædt, er Neglementet endnu mere ufyldestgørende. Thi naar man undtager, at de to Klædes eller Badmels Troier, det ene Par Klædes eller Badmels Buxer og den uldne vævede Hue „helst ønskes blaa“, samt at de linnede Skjorter og Buxer skulle være hvide, giver Neglementet Phantasien den meest udstrakte Frihed, og, for at ikke de meest affstikkende Farver forekomme indenborde, maae vi takke vore Spindrulleredes naturlige Smag i Forbindelse med den Myndighed, Skibscheferne selv tiltage sig. Det er imidlertid engang Coffardimatrosens Mening, at hans fletteste Klæder ere gode nok til Orlogstjenesten; det er ogsaa kun Faa, vi see vige fra denne Anskuelse; dertil kommer, at den talrige Klasse af Sø- og Udsøante, af hvilke en stor Mængde ikke søge Erhverv paa Søen, men ved Markarbejde, ofte ikke ere forsynede med de Klædningsstykker, der egne sig for Matrosen, og er dertil som oftest fattig. Den Beklædning, vore til Orlogstjenesten udfærdigede Spindrullerede i Almindelighed møde med til Orlogstjenesten, afgiver derfor et saa uflikt Syn og er saa langt fra at kunne bringe endog den ringeste Lighed i Beklædning tilveie, at det i vor Tid vilde være upassende at lægge ud fra Værftet, inden Skibscheferne have bødet paa den Mangel, hvortil de ved mange Mars Brug have faaet et Slags Hævd.

Bed at befale enhver Mand at være forsynet med i det Mindste en blaa ulden Skjorte, en blank Hat af en bestemt Form, eller, som hensigtsmæssigt er bleven Skik i de senere Aar, en blaa Klædes Hue af en opgivet Form, hvortil leveres fra Værftet et sort Hattebaand med Skibets Navn paamalet, staffles, i Forbindelse

med et Par hvide Buxer og et sort Halstørklæde, dog een Dragt tilveie, i hvilken Mandslabet, saafremt Veiret tillader det, passende kan møde til Parade og til Tjeneste i Fartøierne. At enhver Matros burde have en blaa Klædes Trøje med Ankerknapper og mindst et Par blaae Klædes Buxer, synes ikke formeget forlangt; men ikke engang disse sidste er det altid muligt at skaffe tilveie, endogsaa om den Paagældende selv kunde ønske det, — fordi hans Lønning ikke er tilstrækkelig til at bestride Udgiften.

Hænder det nu, at en Matros, netop som hans Skib er lagt ud paa Rheden, og han er bleven forsynet med de nødvendigste Ting, hans Chef har beordret ham anskaffet, for at bringe Lighed i Klædedragt tilveie, afgaaer fra Skibet, det være sig for Sygdom eller af anden Grund, og han bliver beordret ombord i et andet Skib, da har Chefen for dette, maaſkee havt en anden Smag, i Valget af Hovedbeklædningen, (for at omtale det mindst bekostelige og almindeligste Stykke til at giennemføre Lighed i Beklædning); Matrosen maa altsaa ogsaa her anskaffe sig den befalede Hat eller Hue. Denne er vel ikke meget bekostelig; men det kan være strengt nok for en stor Deel af vore kun ringe lønnede Sæfolk at skulle afsee, om det endog kun er nogle Mark for at erstatte et engang anskaffet Stykke, medens han maaſkee ikke har havt Gøne til Anskaffelsen af nødvendige Stykker.

Og nu! Hvorledes vilde en Skibschef være stillet, naar en af hans Officierer meldte ham, at en Matros, verraabende sig paa det gældende Klædningsreglement, nægtede at anskaffe saadanne Klædningsstykker, som han, Chefen, havde beordret enhver Matros i Skibet at være forsynet med? — hvad enten det er for at drage Omsorg for Mandslabets Sundhed, eller for at bringe Lighed i Beklædning tilveie. Det var dog sikkert ønskeligt, om et saadant Tilfælde kunde forebygges itide.

Bedst vilde det være, saaledes som det skeer i andre Mariner, f. Ex. den franske og den nordamericanske, om enhver Matros, der antages i Orlogstjenesten, kunde modtage en fuldkommen Beklædning, som han betalte ved successive Afdrag i sin Tjenestetid; —

men den franske Matros tjener i fulde 3 Aar, og den nordameri-
canske er saa godt lønnet, at han uden Vanskelighed kan bære denne
Udgift. Besskaffenheden af vore Stogter, der i Almindelighed
kun vare nogle Maaneder, samt vore Søfolks ringe Lønning, maa
for Tiden forbyde denne Foranstaltning, og det vil af nævnte
Grunde, under de forhaanden værende Forhold, være vanskeligt at
foreslaae et fuldstændigt og militairist Klædningsreglement; men ved
blot at lempe sig efter Omstændighederne kunde der bodes paa de
nu herskende Mangler.

Det kunde maaskee saaledes befales enhver til Orlogstjenesten
udskreven Seindrulleret at være forsynet med et bestemt Antal
Underklæder, iblandt disse to blaae uldne Skjorter af bestemt Farve
og to hvide Bærre's Skjorter med udfaldende blaa Krave af op-
givet Mønster, endvidere med en blaa Klædes Arbejdstroie, en
Pitjeel og maaskee en Båndklædning, en skotsk Hue efter bestemt
Form, to sorte Halsørklæder, det ene af Silke eller Bomuld og
det andet uldent, 2 Par Sko eller Støvler og, efter Tøgtets Be-
skaffenhed, et eller to Par blaae Klædes Buxer, to eller tre Par
hvide Bærre's eller Seildugs Buxer og et Par Seildugssko.
Enhver Matros skulde fra Bærstet leveres en blaa Klædes Uni-
formstroie, et Par blaae Klædes Buxer samt en blank Hat eller
blaa Klædes Hue med Cocarde, Alt efter bestemt Mønster. Disse
sidste Klædningsstykker, der alene skulde bruges til Parade, Land-
gangstjeneste og Landlov, skulde tilbageleveres ved Tøgtets Slut-
ning, eller, om Nogen skulde ønske det, overlades ham til pas-
sende Priis.

Endvidere skulde Skibene alene fra Bærstet modtage Klæd-
ningsstykker for at completere, hvad Mandskabet ved dets Mod-
tagelse ombord kunde mangle af de befalede Klædningsstykker, og
til Forsyning paa Tøgtet; istedetfor at man nu lader Kræmmere
falholde Varer ombord, hvorved ikke nogen Skibsbesætning kommer
til at ligne den anden, en Mangel, der især bliver iøinefaldende
og stødende, naar flere af vore Orlogsmænd ere underlagte een
Commando eller ligge sammen i fremmed Havn.

Selv denne sidste Foranstaltning alene, i Forbindelse med et udvidet mere bestemt Klædningsreglement, maatte bidrage betydeligt til at bøde paa de nu stedfindende Ulemper.

3 November 1854.

J. Albert.

Premierlieutenant i Søetaten.

Et Par Ord om Englændernes Sø-Dp=maalinge i de vestindiske Farvande.

Som bekendt har den engelske Regiering alt i en Række af Aar ladet foretage betydelige Dpmaalinge udenfor Europa, uden at lade sig afstrække af de store Udgifter, der have været forbundne med dette Arbejde, idet den, som Repræsentant for Verdens største Sø-nation, har stillet sig den store Opgave som Maal, ogsaa ad denne Vej at virke for Skibsfartens Betyggelse og Veiledning. Paa samme Tid, som dette Diemed opnaaes, skaffer imidlertid den engelske Marine sig udmærkede Lodser iblandt de Mange, der have været beskæftigede med Dpmaaling paa de forstieilige Steder i næsten alle Verdens vanskelige Farvande, samt et Corps af Dpmaalere, der ved deres lange Ovelse og for endeel udelukkende Brug i denne Skole, med megen Fordeel kunne benyttes, naar Krigen henslyttes i mindre kiendte Farvande, hvor en hurtig Dpmaaling eller Afmærkning af et Løb gøres nødvendig.

Det synes klart, at en Sømagt med saa vidtudstrakte Stationer, som den engelske, lettere maatte kunne magte at løse en saadan Opgave end enhver anden Nation, hvis Orlogsmænd kun nu og da beseile fremmede Farvande, idet en fornuftig Dpmaalings-Plan maatte kunne lægges og udføres af et enkelt eller flere Skibe, der i 2—3 Aar opholde sig paa en bestemt Station; men desuagtet

seer man dem dog i enkelte Farvande, f. Ex. de vestindiske, at udseende egne, dertil organiserede, Skibe, der fortere directe under the hydrographic Office og udelukkende beskæftige sig med Dypmaalingss- Arbejder. Anledningen hertil maa vel nærmest søges i den altid uheldige Standsning, som maa finde Sted, naar Forholdene tvinge Skibene til, for kortere eller længere Tid at forlade deres Riseretning — Scopmaalingerne, for at varetage deres egentlige Biesmed som stationerede Krigsskibe, ligesom det ogsaa paa de Steder, hvor Dypmaalingen, paa Grund af det vanskelige eller vidtudsatte Terrain, vilde medtage Mærker for den kunde fuldføres, altid er forbunden med megen Tidsspilde og i Regelen vil gjøre Dypmaalingss-Arbejderne mindre fuldstændige og nøiagtige, naar disse fra de localkiendte og øvede Hænder skulde overgives til aldeles nye maaskee uøvede Officerer, hos hvem man ikke altid tør vente at træffe den samme Interesse for Sagen, som hos dem der ved længere Beskæftigelse dermed har vundet den fiær, eller som udelukkende har anvendt deres Kræfter i den Retning.

Til ovennævnte Dypmaaling brugtes tidligere ofte aldeles uhenigtsmæssige store Skibe, der bleve detacherede til denne Tjeneste fra nærmeste Station; men da Parlamentet fandt Udgifterne uforholdsmæssig store og for nogle Aar siden nedsatte dem til det Halve, saavidt vides £ 75000 aarligt, overgik man strax til at benytte mindre Skibe, hvorved man reducerede Udgifterne uden at behøve at indskrænke det egentlige Dypmaalingsspersonale eller standse med noget af de igangværende Arbejder.

For at erholde dygtige Dypmaalingss-Officerer tilstaaes disse dobbelt Løn, og skienkt de i Regelen avancere langsommere her end naar de ere i anden activ Tjeneste, sikrer dog ovennævnte Fordeel i Forening med Udsigt til stadig Activitet og den Bestemmelse, at eet Aars Tjeneste i de tropiske Climater regnes dobbelt, naar der bliver Spørgsmaal om Pension, at der altid findes et tilstrækkeligt Antal, der ønsker at indtræde og vedblive i denne Tjeneste.

Mandskabet forhyres i Regelen for 5 Aar, efter hvilken Tids

Forløb Skibet afløses, hvorimod de egentlige Opmaalingsofficierer, naar de ikke ønske at forlade Tjenesten, overgaae paa det nye Skib.

I 1852 og 53 brugtes til Opmaalning af de vestindiske Øer en gammel 10 Kanons Brig, der var omdannet til en tremastet Skonnert, *Scorpion* kaldet, under Commando af Lieutenant Lawrence. Den øvrige Besætning bestod af 3 Lieutenanter, 2 Masters, Doctor og Forvalter, samt 40 Mand.

Af disse vare Næstcommanderende og den ældste Master Skibsofficierer, eller havde nærmest med Skibet og dets Manoeuvrer at gjøre, medens de 3 øvrige Officierer udelukkende anvendtes ved Opmaalings-Arbeidet.

I Orkanstiden ophørte Opmaalingen, og i den Tid søgte den Havn i Bermudas. *Scorpion* var omlee indrettet som almindeligt i en Orlogsmænd, derimod havde den i et Ruff agter over Skandsen sine Arbejdslukaser og Chefens Kabin. For at skaffe frisk Luft i Lukaserne og paa Banjerne havde den Skruelugler i Siden oppe under Dækket, hvilken Ventilationsmaade er meget hensigtsmæssig i Varmen, navnlig tilankers i Regnveir, hvor man ellers nødsages til at isfrue Ruglerne i Dækket, hvilke næsten uden Undtagelse ere til Plage for den uheldige Beboer nedenunder, der, hvis han ikke vil undvære Lysen, maa finde sig i at see et Dryppebad etableret i sit Lukas, der som oftest benytter Koen til Basin. Paa Ruffet var anbragt et lille Bradvil til Indhivning af Dyblodet. *Travaillen*, der havde Dæk og var taklet som Tortolabaadene, med Spidsseil (mutton shoulders), afgav Plads for 1 Officier og 6 Mand og var nærmest bestemt til Opmaalning tæt under Land og hvor *Scorpion* ikke kunde flyde ind. Da Arbejdet herombord, der foruden den stadige Lodden bestod i at bestige og rydde Bei paa de med tæt Krat bevorede steile Bjerger, var meget besværlig for Europæere, havde Baaden en udsøgt Besætning af 4 kraftfulde Sorte og 2 climatiserede engelske Matroser. Man kan vel vide, at bemeldte Baad ikke udmærkede sig ved Comfort, og dog var den ofte i flere Uger detacheret fra *Scorpion*; agter var et lille Hul for Morgængerens Been; Kabinen, der meest bestod i et

Seildugs Kuf over Nedgangs-Lugen, var tillige Proviantskammer, hvor der i de med Tin forede Kasser og Bænke kunde opbevares Brød for 14 Dage, preserved meat, Cacaolager og Rom. For at skaffe Soveplads havde man været saa besindig, ikke at opsætte noget Forstod, hvorved der blev Plads for endog de længste Var Been, der uden videre kunde vises forefter ud i Storlasten. En løs Bænk tjente som Arbeidsbord, Spisebord og Seng, alt efter de forskellige Stillinger den indtog. Det Øvrige svarede naturligvis hertil. Kabyssen var en Model for en Baadskabys: Vandet i den største Kiedel kunde sættes ifog over en Spirituslampe og deri tilberedtes om Morgenens Cacaosuppe og om Middagen den preferverede Drefliødsuppe, hvoraf hver Mand fik en Daase paa 1 Pund. 3 Laaget af Kiedelen passede en mindre Kasse-rolle, der benyttede Dampen fra hiin til Dpvarmer.

Saameget om Skibet. Dymaalingen deelte sig, som sædvanlig, i Trianguleringen og Høidemaalingen af Landet, samt Søopmaalingerne. Saasnart man fra Søen havde udsøgt de Høidepunkter, der egnede sig til Hovedstationer, bleve disse forsynede med Flag, Baser bleve udstukne og enkelte Punkter bestemte ved en Række af Observationer iland, forsaavidt man ikke, som Tilfældet var paa St. Croix, kunde benytte tidligere bestemte Punkter paa de andre Øer til Forbindelsen, og nu gif Trianguleringen for sig. Til Hovednettet brugtes en stor 14 To. Teodolit, og til Indskæring af Mellemstationerne derimod en mindre, der var let at medføre. Efter at der paa Dymaalingsskortene var bleven affat de forskellige Stationer, paabegyndtes Søopmaalingen fra Scorpion paa Kanten af Dybet (the bank) og fra Dæksfartøiet langs Landet, hvor alle Pynter og Bugter samtidigen bleve indskaarne og Configurationen af disse indført som Skitse i Loddebogen, til Orientering. Anden Master, Mr. Parson, der i 14 Mar havde arbejdet under Lieutenant Lawrence, udførte ene Fartøisopmaalingen. Den lange Ovelse har lært at indrette alt saa nemt og hensigtsmæssigt som muligt, og jeg troer det derfor ikke at være aldeles

overflødigt at omtale enkelte af de Instrumenter og Apparater, der afvige fra dem der bruges hos os. Saaledes benyttes udelukkende en lille Sextant af circa 4 Tommers Diameter (pocket sextant) til Vinkelmaaling, Speilene og Sigtet ligge imellem 2 cirkelrunde Plader, medens Alidaden meget hurtig bevæges ved en Skruer, der tilligemed Buen er anbragt paa den øverste Plade. Laaget eller Kapselen til det Hele tjener, paastruet paa Underkanten, tillige som Haandfang. Imellem hver Maaling gik den i Lommen. Da Liniernerne i Regelen vare meget korte, blev Tiden ikke nedskreven, enkelte Tegn og Hukommelsen traadte istedet, idet at Vinkelnummerne, som sædvanligt, angav Liniernes Endepuncter.

Naar Dagsarbeidet var endt, søgte Baaden Ankerplads ilæ af Landet; Solseilet udspændtes i Tag fra for til agter og fastgjordes i Kramper udenbords langs Siderne. Det tjente saaledes til Telt for Folkene, der sov fortræffeligt paa det smalle Dæk uden andet Kioetsi end deres Skjorte og Beenklæder og uden at have andet Opstaaende at støtte sig ved under Baadens Rulling, end dette Seildugs Telt, der var aabent agter. Var det endnu Dag, maatte Opmaalingen indføres, og fandtes der Huus i Nærheden, blev Dinglen, en lille rund 6 Fods Jolle, halet paa Siden; Kort og Apparater, Alt i Blikfouleraler, blev nedlanget og saa iland for at faae en bedre Arbejdsplads end Sengestedet under det Seildugs Hus. Ved at lande, som oftest i lidt Brænding paa den med Coraller besaaede Kyst, gjaldt det om at holde Tungen lige i Munden, som man siger, skiondt man var forberedt paa at faae Baaden fyldt, ligesom det ogsaa var en nem Sag at vende den om, naar man havde faaet den paa Land, og saaledes tomme den „at once”.

Ved den forekommende Gicestfrihed, der udmærker Groelen, var Opmaaleren snart anvist et passende Logi, og nu bleve Kort og Instrumenter udpakke og satte igang. Her saae man atter Arbeidet lettet under Vinkelaffættningen, idet Englænderne dertil benyttede en trearmet Transporteur (station pointer), hvis Arme, efter at være stillede paa de maalte Vinkler, lægges igiennem de

tre Punkter paa Kortet, hvortil der er maalt, hvorefter en lille Stift med Spiralsjeder i Cirkelens Centrum, ved et let Tryk angiver Observationsstedet i Kortet. Den inddeelte Cirkel var paa dette Fartøis Instrument omtrent 4 Tommer i Diameter og Armene henved 18 Tommer lange, indrettede til at kunne paasættes Forlængelsesarme af samme Længde. En saadan station pointer koster omtrent 45 Rigsdaler. Fordelen ved denne Transporteur er, at Vinklerne kunne affættes hurtigere og at man undgaaer at faae Arbeidskortet overfyldt med Blyantsstreg. En Ufuldkommenhed har det imidlertid, der gjør det nødvendigt, tillige at være forsynet med en almindelig Transporteur, — hvilken hos Englænderne var en Cirkel, — den nemlig, at, naar Vinkelen tilvenstre er under 8° , kan hiint Instrument ikke bruges. Grunden hertil er følgende: da Underfladen af den inddeelte Cirkel og Armene nødvendigviis maae være i samme Plan, og den ene Side af Armene eller Linealerne maa være en Forlængelse af Cirkelens Radier, ville kun de to Arme paa hele Længden kunne berøre hinandens Sider eller falde sammen i een Linie, medens der derimod imellem den midterste og tredie Arm, i Regelen den tilvenstre, vil fremkomme en Vinkel eller Abning, der paa de nyere Instrumenter skal være reduceret fra 14 til 8 Grader. Cirkelen gives forskjellig Diameter; de trearmede Transporteurer, der bruges udenfor Fartøis-Dymaalinger, have i Regelen en Diameter af 9 Tommer.

Enhvert Dymaalingsfartøi medgives nogle tunge lange Linealer af bronceret Metal med 2 Knapper paa Oversiden til at løfte dem i, samt med en Tomme-Scala paa den afslidende Sideflade. En saadan Lineal slaaer sig ikke.

Til at aftegne et Kort i mindre Maalestok end Originalen bruges et Reductions-Instrument, Pantographen, hvorved man undgaaer vor Kvadreringsmethode, medens Arbeidet udføres ligesaa nøiagtigt og langt hurtigere. Saavidt vides, bruges dette Instrument udelukkende i ovennævnte Diemed hos os af Generalstaben, ved dens topographiske Arbeider.

Korttegningen udføres meget smukt og nøiagtigt, og saasnart Arbeidskortet er færdigt, bliver der taget en Gienpart af det, der hjemsendes til the hydrographic office. Hvor Kysten har Sandbund, angives dette ved at udprille Kystlinien, medens Steen-, Klippe- og Korall-Kysten har sin særegne Betegning. Dette er især af Interesse, hvor Kysten hyppigt afvevler med disse forskellige Bundarter og kan tjene til Veiledning for Landing med Fartøier eller i Nødstilfælde for Landsætning af Skib.

For at give en Idée om hvad et saadant færdigtegnet Kaart koster, f. Ex. over St. Croix, skal her kun anføres, at Opmaalingen af bemeldte Ø blev paabegyndt først i December 1852 og ventedes færdigt først i Juni, eller i 6 Maaneder; Udgifterne ved Opmaalings-Eskonnerten vare omtrent 6500 £ aarlig, altsaa vilde det tegnede Kort komme til at koste circa 3250 £ eller 27,600 Rdlr. Bemeldte Opmaalingsarbejder taalte vel endnu nogen Nedsættelse i Udgift, thi med en velseilende, rummelig Eskonnert med 20 Mandes Besætning, vilde Opmaalingen sikkert kunne udføres ligesaa hurtig, medens Udgifterne derved bragtes ned til henimod det Halve.

Desværre blev bemeldte Kaart ikke fuldført i 1853, idet en ondartet Feber, i Slutningen af 1852, bortrev 3 af Scorpions Officierer og kortefter deres udmærkede dygtige Chef, Lieutenant Lawrence, hvis Tab var saameget søeligere, eftersom han i 24 Aar udelukkende og med varm Interesse havde bestieft sig med Opmaaling, navnlig i de vestindiske Farvande. Scorpion blev hjemsendt under Commando af den ældste Master og Opmaalingen en kort Tid fortsat af Mr. Parson med Dæksbaaden, indtil han i Begyndelsen af April fik Ordre at standse og afreise til England, som han ikke havde seet i 8 Aar.

Englænderne have hidtil opmaalt Nordkysten af Sydamerika, fra Carthagena paa $75\frac{1}{2}^{\circ}$ B. Lgd. Grw. til Vestkysten af Perminos Lagun paa circa 92° Lgd. B. Grw., derunder indbefattet den Mængde af Æv og Smaager, der ligge udenfor Mosquito-Kysten og i Hondurass-Bugten, samt de 30 Mile udskydende Yuca-

tan og Campeche Banker. Af Antillerne er opmaalt fra Antigua Vester efter indtil $65^{\circ} 20'$ B. Lgd., hvilken Linie tager Ostenden af Crab-Island med; og endelig ere de blevne færdige med Anguilla Banken og de to Bahama Banker med de til Luvart liggende Der, med Undtagelse af, saavidt vides, en kort Strækning ved Turques-Islands.

Samtidigt med Englænderne have Amerikanerne været beskæftigede med Opmaalingen af deres vidtudsprekte Kyster. Denne Opmaaling drives i de senere Aar med megen Energie, saavel paa Vest- som Østkysten. For at faae den hurtigere tilendebragt, gaaer Trianguleringen af Kystlandet forud for Søopmaalingerne, saaledes at medens et Parti arbejder iland, følger Søopmaalerne efter.

Man kan vel antage, at de engelske og amerikanske Opmaalinger ville mødes ved Grændsen mellem Mexico og Texas, hvorved hele den mexicanske Bugts Kystlinie vilde være trigonometrisk bestemt.

Novbr. 1853.

J. P. Schulz.

Expeditionen til Crim, 1854.

(Efter United service Magazine, October 1854 o. fl.)

(Indsendt.)

Dvennævnte Expedition, den største, den nyere Tids Krigshistorie har at fremvise, er vel nu traadt i Baggrunden for de blodige Kampe, der som dens umiddelbare Følge holde Verdens Øine fæstede paa den lille Halvø Crim, men dens Betydning som militairt Foretagende forbliver uforandret, og det ansees derfor ikke uden Interesse at fastholde her det væsentligste Indhold af de, om endog ufuldstændige, Beskrivelser af Expeditionen og dens Details, som Tid efter anden ere fremkomne, navnlig i engelske militaire Tidskrifter.

Den Armee, som skulde overføres, bestod af ca. 58000 Mand, nemlig 25000 Mand franske, 25000 Mand engelske og 8000 Mand tyrkiske Tropper, der vare samlede i og om Barna. Den engelske Armee var inndeelt i den lette Division, 1ste, 2den, 3die, 4de og 5te Division, hvilken sidste bestod af Cavalleriet. Transportflaaden, der talte omtrent 139 Skibe, hvoraf 21 vare store Dampskibe, havde en tilsvarende Inddeling, og hver af dens Divisioner havde til Bedækning og Assistance en Afdeling af Krigsflaaden, der fulgte med Divisionen og ledede dens Bevægelser. Et hvert Dampskib skulde tage 2 Seilskibe paa Slæb. Til Landsætning af Felt-Artilleriet og Hestene vare endeel store tyrkiske Baade blerne indrettede med et løst Dæk, der var afpasset saaledes, at det i en Fart kunde nedlægges i Baadene, naar disse skulde bruges; Landgangsbroen blev da fastgjort agter paa sin Plads og slæbt udenbords.

Den franske og tyrkiske Flaade affeilede d. 5te September fra Barna og efterfulgtes den 7de om Morgenen af den engelske, der havde indskibet sine Tropper ved Baljik. Efter at hele Flaaden d. 9de om Aftenen var bleven samlet ved Slangeverne, affendtes strax derefter Dampskibet Caradoc, ledsaget af det engelske Flagskib Agamemnon og Dampfregatten Sampson, samt det franske Dampskib Primaguet, for at recognoscere Kysten imellem Cap Chersones og Eupatoria. Lord Raglan tilligemed nogle engelske Generaler og Admiral Lyons vare ombord i Caradoc, medens General Canrobert tilligemed flere franske Generaler og Admiral Bouet-Willaumez vare ombord i Primaguet.

Efter fuldendt Recognoscering blev det vedtaget:

At Landingen skulde finde Sted ved „gamle Fort“ i Nærheden af Eupatoria, samt at denne By samtidigen skulde occuperes af 2000 Tyrker, en fransk og en engelsk Division, under Bestyrelse af to tyrkiske og eet fransk Linieskib.

Den 10de lettede hele Flaaden; d. 12te var den engelske Deling, der havde lagt tildreiet om Natten, ud for Cap Farkan, med den franske og tyrkiske Deling isigte ilæ. D. 13de stod den

samlende Expeditions Flaade langs med Landet af Calamita-Bugten til ud for Eupatoria, hvor den ankrede henimod Sol-Nedgang, omtrent 5 Qvartmile fra Land. De engelske Linieskibe førte, medens de franske og tyrkiske holdt sig paa fralands Siden af Transportflaaden. En let Escadre af Seil- og Dampfregatter var sendt forud, og da de nærmede sig Eupatoria-Pynten, blev Spitfire detacheret for at lodde og recognoscere ved Eupatoria. Da der ikke foresandtes noget Batterie eller Tropper ved denne By, blev en Styrke af 2500 Mand franske, tyrkiske og engelske Tropper landsat der, den næste Morgen.

Da den forenede Flaade om Eftermiddagen d. 13de havde formeret en Linie tilankers, hvis Front strakte sig omtrent 9 Qvartsmile, blev følgende Seilordre udstedt til de engelske Divisioner:

„lette Division skal være under Gang imorgen tidlig Kl. 1,

4de Division afgaaer Kl. 2,

1ste — — — 3,

3die og 5te — — — 4.

Styr ESD. 8 Dvm. Samler Oder paa 45° Br. Kom ikke Kysten nærmere end i 8 Favne Vand.“

Den 14de F.M. Kl. 7 vare de fleste engelske Skibe paa deres Ankerplads, nordligst i Bugten ud for „gamle Fort“, men endeel af de flettest seilende vare endnu langt tilføjes og maatte afhentes af Dampskibe. Lidt Forvirring opstod desuden ved at nogle af de ledende Dampskibe ikke havde ankyret paa de for dem bestemte Pladser.

Kl. 9 F.M. blev der fra Agamemnon gjort Signal for Fartøierne til at indtage Tropper.

Veiret var ganske stille indtil Kl. 1 E.M., da det begyndte at regne og blæse, saa at det blev vanskeligt at lande for Brænding. Imidlertid fik Englænderne deres Infanterie og noget Artillerie iland d. 14de, men det øvrige Artillerie og Cavalleriet maatte vente til om E.M. d. 15de, da Veiret bedagede saameget, at Landsætningen kunde fortsættes, skøndt dette var forbundet med megen Vanskelighed paa Grund af Brændingen.

Efter at den engelske Flaade d. 14de havde begyndt at lette, gjorde den franske Admiral Kl. 2½ F.M. Signal for at lette, hvorefter Ville de Paris, bugseret af Napoleon og fulgt af de øvrige Skibe, satte sig i Bevægelse. 3 Dampskibe bleve udsendte for at udlægge Boier af forskjellig Farve paa de Steder, der Dagen iforveien vare udsæte, og saaledes, at de angave den Stilling, som enhver af de tre Colonner skulde indtage. Kl. 7 blev der givet Signal for at ankre i den befalede Orden og 10 Minuter efter ankrede Ville de Paris. Medens 3 Dampskibe tilligemed Barkasserne fra de fire franske Tredækkere med congresske Raketter gik tæt ind under Landet for under en Krydsild at kunne bestrøge, hvad Fiendtligt, der maatte vise sig, var et Fartøis Besætning alt ifærd med at reise en Flagstang paa Stranden, hvorpaa det franske Flag blev heist.

Kl. 7, 40 M. begyndte 1ste Division at gaae i Fartøjerne; Kl. lidt efter 8 blev der givet Signal for at landsætte, og 22 Minuter efter vare 6000 Mand franske Tropper iland. Kl. 12½ vare de tre franske Divisioner, paa nogle faa Mand nær, samt 18 Kanoner med alt deres Materiel, landet. Det øvrige Artillerie, samt Officers-Hestene og de Heste, der hørte til en Escadron Spahis, vare snart derefter landsatte.

Massen af de franske Tropper vare ombord i de større Krigsskibe; saaledes havde Linieskibet Montebello 1400 Mand, foruden sin Besætning, og Balmy ialt 3000 Mand.

Medens Udstibningen fandt Sted ved "gamle Fort," foretog 5 franske Dampskibe, der havde 4de Division ombord, tilligemed nogle engelske Dampskibe, for at aflede Opmærksomheden, et Angreb paa en russisk Leir paa 6000 Mand, der var opslaaet omtrent en Fjerdingvei fra Kysten. Beskydningen var paa meget langt Hold; imidlertid tvang Bomberne, navnlig fra det ene af de engelske Dampskibe, ifølge Beretningen, Russerne til at trække længere ind i Landet.

De Franske og Tyrkerne havde faaet deres Telte iland den 14de, hvorimod Englænderne de første Nætter maatte ligge under

aaben Himmel i en øsende Regn, der snart havde giennembædet deres Feltkapper og uldne Tæpper. Udslibningen af Bagagen m. m. vedvarede endnu d. 17de, og først d. 19de, Dagen før Alma-Slaget, brød Armeen op, og samtidig hermed lettede Flaaden Kl. 9 F.M. og fulgte dens Bevægelser. Den første Bestemmelse var at marschere Syd paa, med høire Fløi langs med Kysten, dækket af 15 Damp-Liniestibe og Fregatter, der tillige skulde forsyne dem med Proviant, men man veed, at denne Bestemmelse blev forandret efter ovennævnte Slag.

Efterfølgende Instructioner, der vedrøre endeel Detailler ved Landgangen, bleve udstedte under 3die September til de engelske Tropper, forinden disse forlode Varna:

1. Efter at det er bleven bestemt at giøre Landgang paa Crim, skulde Tropperne embarqueres i de Transportstibe, der ville blive indrettede dertil, og som skulde samles ved Baldjil for at afgaae til deres Bestemmelse, under de forenede Flaaders Convoy.
2. I et Foretagende, der frembyder saamange Vanskeligheder, er det af største Bigtighed, at Forholdsreglerne tages under omhyggelig Overveielse og fuldkommen forstaaes af de Officierer, der ere ansvarlige for deres Udførelse, samt at de nøiagtigen giennemføres uden Forandringer eller discretionaire Afvigelser af de underordnede Officierer. Skeer ikke dette, vil Forvirring opstaae, og de værste Følger kunne befrygtes.
3. Naar Tropperne beordres at debarquere, gaae de i Fartøierne i den Orden som de staae opstille i ombord.
4. De staae op, eller sidde ned, som der commanderes, og naar de engang have taget Plads, forblive de aldeles rolige og tause.
5. Mandslerne skulde medtages, men ikke tages paa; naar Folkene forlade Fartøierne, skulde de enten tages paa eller lægges paa Stranden udfor hver Mands Plads, eftersom der derom maatte blive givet Ordre.

6. De uldne Tæpper skulle, indtil videre, forblive ombord, op-
rullede og mærkede med enhver Soldats Regiments Nummer.
7. Regimenterne skulle formeres i tæt sluttede Colonner med
Qvarteers Afstand imellem dem.
8. Der skal ikke lades, førend Tropperne ere landede og da først
naar dertil gives Ordre.
9. Reserve-Ammunitionen (første Reserve) vil blive dirigeret,
som anført i det medfølgende Memorandum, og under Com-
mando af en Officier fra Felt-Trainet.
10. Hestene, henhørende til denne Deling, skulle landsættes, efterat
Tropperne ere debarquerede.
11. Enhver Officier, saavelsom enhver af de Menige, skulle med-
føre 3 Dages Brød og 3 Dages kogt salt Kød; de Menige
skulle tillige have deres Feltflasker fyldte med Vand.
12. Vandsækkene skulle ligeledes landes og følge med Reserve-
Ammunitionen; de dertil bestemte Heste, skulle, forsaavidt de
kunne affees, hvilket endnu er tvivlsomt, snarest muligst landes.
13. Det er nødvendigt, at Officiererne, fra først af, kun medtage
saadanne Sager, som de selv kunne bære.
14. Officiers-Oppasserne skulle ikke alene udføre al den Tjeneste,
der paaligger de Regimenter, hvortil de høre, men de maae
derhos ikke bære mere end de øvrige Menige, og skulle gjøre
Piket og Vagttjeneste med deres Officierer.
15. Kun beredne Officierer ville tilkomme Oppassere (batmen).
16. Væge-Staben, henhørende til de forskiellige Divisioner og Bri-
gader, skulle landsættes med disse.
17. Batterierne og Sappeurerne embarqueres med de Divisioner
hvortil de høre; Sidstnævnte skulle medtage de fornødne
Spader etc.
18. Den lette Division skal først landsættes. Fire Compagnier
af 2den Bataillons Riffel-Brigade afgives til hver af dens
Brigader og danne Fortroppen.
19. Dernæst følger 1ste Division, derpaa 2den, saa 3die og ende-
lig 4de Division.

20. Cavalleriet skal være klar til at embarquere, men landsættes først efter nærmere Ordre. Det medtager 3 Dages Fourage og Kiærne.
21. Marinen vil sørge for Ilandbringelsen af et passende Antal af Stabs-Officierernes Heste; bemeldte Officierer anmodes om at medtage 3 Dages Fourage og Kiærne paa deres Heste.

Ordre for Landingen.

Efterhaanden som Tropperne ere komne i Fartøjerne samle disse sig paa (the off shore) den Side der vender fra Land af det Skib hvorfra de have modtaget Tropper, klar til at formere Linie ligeud, naar Signal bliver gjort fra Agamemnon.

Fartøjerne skulle være i en Afstand fra hverandre af 20 Fod imellem deres Rarer; det indskræpes, at Signalet „formerer“ ikke misforstaaes og antages for „avancerer“. Alle Fartøjs-Førerne maae med Opmærksomhed holde Udlig efter Befalinger og Ordre fra de respective commanderende Officierer ved deres Division og aldrig skride til Udførelsen af Signalet, førend dette er nedhalt af den ældre Officier (Divisionschefen).

Fremrykningen skeer i en Linie ligeud, og den største Omhu maa tages for at bevare Linien, saa at intet Fartøj hverken kommer foran eller bagved den; men alle skulle de roe raff og med jevn Fart ind imod Land, under den største Tausshed. Alle Fartøier der bugseres, skulle lande om Bagbord af det Fartøj der bugserer.

Divisionerne inddeles ifølge Generalbefalingen i:

1ste Division.

Alle Barkasser og tyrtiske Travailer fra Flaadens Seilskibe, rangerede saaledes, at Britannias Fartøier komme paa høire Fløi og Troppe-Fartøjerne fra Diamond paa venstre Fløi.

2den Division.

Alle Hjulskasse-Baadene fra Orlogs-Damperne, bugserede af deres respective Sideskibe, saaledes at de fra Furious komme paa høire Fløi og de fra Fury paa venstre Fløi.

3die Division.

Alle Skibe fra Transportflåden, med de fra Emperor paa høire og de fra Gertrude paa venstre Fløi. Herfra undtages efternævnte Skibe: Nr. 60, 39, 98, 42 (Mary Ann) 42 (Caliope) og 44, hvilke ikke skulle sende Skibe, førend de have lossat deres Artilleri, der landsættes med den lette Division; hvorefter deres Skibe afgaae til de Skibe der ere dem angivne.

1ste Division tager høire Fløi,

3die Division Centrum, og

2den Division venstre Fløi af Linien.

Endvidere blev under samme Dato efternævnte Generalbefaling udstedt om Landgangen paa Crim:

vedkommende Skibe og de commanderende Officiers Tjeneste.

1. Skibe maae ikke oversfyldes og der maa være Plads i dem, der bugseres, til at kunne ro de fire forreste Marer; den største Tausch iagttages og Linien maa under ingen Omstændighed brydes. Fremrykningen skeer i en Linie ligeud. De Sideskibe, der bugserer, skulle holde af til Styrbord, naar de komme ind til Kysten, for at de Skibe, der ere i Slæb, kunne lande om Bagbord af dem. Naar det bliver nødvendigt at giøre kort omkring, for enten at trække sig tilbage eller forandre Bevægelse, skal dette altid skee ved at dreie til Styrbord, med mindre der gøres udtrykkeligt Signal for, at dreie til Bagbord.

Saa snart Infanteriet er landsat, vende Skibe der

tigst muligt tilbage til de Skibe, der ere dem anviste og hvorfra Tropper af den næste Division skulle landsættes.

Efterhaanden som Tropperne fra de andre Divisioner ere modtagne, skulle Fartøjerne pieblikkelig formere Linie, som under Transporten af den lette Division, og afvente Signalet til at avancere.

Af alle de Fartøier fra Transportflibene, der ikke ere bestemte til at landsætte Tropper, efter at den lette Division er kommen iland, skal den ene Halvdeel samles paa fralands Siden af Emperor og den anden Halvdeel paa fralands Siden af City of London (see Detail-Ordren); alle Krigsflibenes Reserve-Fartøier skulle forsamles paa fralands Siden af Agamemnon.

Paa passende Afstand fra Kysten skulle de lade Drægg eller Fartøis-Anker falde agterfra og fire dem ind til Stranden, klar til hurtigt at hale dem ud igjen.

2. Efternævnte Fartøier ere bestemte til at føre den første Minié Reserve-Ammunition iland, nemlig:

- for lette Division, fra Transportflib Nr. 21: 1 Troppe-Baad, 1 Travaille og 1 Sidesfartøi fra Simoom;
- første Division, fra Transportflibet Nr. 47: 1 Troppe-Baad, 1 Travaille og 1 Sidesfartøi fra Simoom;
- anden Division, fra Transportflibet Nr. 82: 1 Travaille og 2 Sidesfartøier fra Vulcan;
- tredie Division, fra Transportflibet Nr. 56 af 4de Division: 1 Travaille og 2 Sidesfartøier fra Vulcan;
- fjerde Division, fra Transportflibet Nr. 57: 1 Barkas, 1 Travaille og 2 Sidesfartøier fra Megæra;
- femte Division, fra Transportflibet Nr. 83 af 4de Division.

Gjulkasse-Baadene fra Spitfire, Triton og Cyclops samt 1 fra Firebrand, der ere bestemte til at landsætte Regimentsstabs-Hestene, skulle forude paa Bougen have paaakrevet med store Bogstaver: "Regimentsstabs-Hestene".

Disse Baade skulle respective bugseres af Sideskøier fra Niger, Tribune, Highblyer og Firebrand.

Flaaden (the flat*) bestemt til Divisions-Staben, skal paa et Brædt, der i en passende Høide er spigret paa en opretstaaende Stage, have paa skrevet: „Divisions-Stabs-Heste“.

Med General-Staben forholderes paa samme Maade.

Travailerne fra Niger og Highblyer bugserer dem.

Alle Flaaderne skulle med kiendelige Bogstaver mærkes med „Store Flaade“ eller „Lille Flaade“.

Under Divisionernes Landsætning den første Dag, skulle de smaa Dampskibe assistere som følger:

Lette Division	1. Div.	2. Div.	3. Div.	4. Div.	5. Div.
Minna	Nr. 60, derfra til 3	71	46	37	—
Brenda	— 39 —	4	90	53	58 —
Danube	— 98 —	7	91	55	48 —
Circassia	— 42 —	10	31	93	— 1
Barna	— 43 —	14	32	96	— 40
Shark	— 44 —	19	88	97	— 61

Pigmy til Emperor, Tonning, City of London, Arthur the Great — for at bugserer en Flaade med Divisions-Staben og endelig en Flaade med Kanoner og Heste, idet den først tager Kanonerne og saa vender tilbage til samme Skib efter Hestene og Boiturerne.

Dampskibene afgaae ikke med deres Flaader, førend Alt er færdigt til at kunne afgaae paa eengang; det ridende Artilleri holder sig tilhøire, Feltartilleriet tilvenstre.

Bugseerdampskibenes Tjeneste vil saaledes bestaae i, at ethvert af dem søger til det Transportskib, der er det anvist, idet de begynde med den lette Division, for derfra at bugserer Flaaderne med

*) De omtalte „flats“ ere formeentlig de med Dæk indrettede tyrkiske Baade.

Artilleri og Heste samt Voiturer og Heste. De Officierer, der commandere bemeldte Dampskibe, maae erindre, at der fra ethvert af de ovennævnte Transportskibe skal landbringes 2 Kanoner med deres Heste og 2 Voiturer med dertil hørende Heste.

Enhver ridende Artilleri-Transport fra den lette Division Nr. 60, 39, 98 vil faae 3 Flaader, og Fod-Artilleriet fra Nr. 42, 43, 44, 2 Flaader til hver Bending; den første til Kanoner, Materiel (Limbers) og Heste, den anden til Voiturer og Heste.

De Travailler, der medgives Flaaderne, skulle føre disse til og fra Bugseerdampskibene.

Pigmy vil faae en Travaille til Assistance.

Fartøis-Divisionerne.

Alle de Fartøier, der bruges til at landsætte Infanteriet, inddeles i 3 Divisioner.

1ste Division,

hvidt Campagne-Flag og rødt Kiendingsflag, 18 Tommer i Quadrat. Denne skal bestaae af Barkasserne med de Sidesfartøier, der skulle bugser dem, samt af de tyrkiske Travailler fra Krigsskibene, saavelsom de dem medgivne Troppe-Baade.

2den Division,

blaat Flag, rødt Kiendingsflag. Denne skal bestaae af Hjulkasse-Baadene med de Sidesfartøier, der skulle bugser dem og alle de Hjælpe-Fartøier, der ere medgivne Krigs-Dampskibene, for deri at landsætte Infanteriet.

3die Division,

skal kun føre Kiendingsflag. Denne skal bestaae af alle Fartøierne fra Transportskibene.

Artilleri-Divisionen,

rødt Flag og blaåt Kiendingsflag. Denne skal bestaae af alle de Fartøier — af Størrelse som Travailler eller Storbaade, — der skulle assistere Flaaderne med Heste og Kanoner.

Fartøierne maae ikke forlade disse Flaader eller Mandskabet deres Fartøier, med mindre den meest paatrængende Nødvendighed tvinger dertil; de skulle bugse dem til Transportskibene fra Dampskibene og fra disse iland, hvor de fortoie dem og holde sig rede til atter at bugse dem ud, naar de ere tomte.

Fartøisførerne maae erindre, at det kommer an paa at faae Kanonerne, Batteri-Materiellet og Hestene iland saa hurtigt som muligt og derefter i anden Bending Voiturerne og Hestene til de landsatte Kanoner.

Det tredie Batteri, som skal landsættes fra ethvert af Artilleri-Transportskibene, bestaaer af 3 Kanoner og 30 Heste, dersom det er et ridende Batteri, og af 2 Kanoner og 14 Heste, dersom det er Fod-Artilleri. Disse maae gaae iland med første Bending.

Dernæst er der i samme Skib 2 Voiturer og 14 Heste til hver, hvad enten de høre til det ridende eller Fod-Artilleriet.

Efternævnte Fartøier udgiøre en Reserve til Transport af Saarede eller til anden væsentlig Tjeneste, nemlig:

fra Firebrand, 1 Hjulkasjebaad, 1 Travaille og 1 Sidesfartøi.

— Fury, 2 — 1 — 1 —

— Sidon, 1 Travaille.

— Tribune, 2 —

De skulle samles paa fralands Siden af Agamemnon.

Til Udlosning af Kanoner, Heste m. m. fra de 35 Skibe, der have Artilleri ombord, skulle afgives Arbeidscommandoer fra Agamemnon, Bellerophon og Sanspareil bestaaende af 2 Lieutenanter og 60 Matroser fra hvert, fordeelte saaledes, at der habes 1 Lieutenant og 30 Mand i hvert af Artilleri-Skibene, hvoraf 15 Mand skulle følge med Flaaderne. Saa snart eet Skib er ud-

løstet, skulde Arbeids-Commandoen overgaae til det næste, der var den anvist.

På en Liste over de Transportfibe, der have været i Brug for at overføre den engelske Afdeling af Armeen, sees, at disses Antal udgjorde 139, hvoraf 21 Dampfibe.

Med Hensyn til Forsamlingen ved den første Rendezvous-Plads, Opankring udfor Fiendens Territorium og Armeens Debarquering, blev udstedt efterstaaende Forholdsordre:

1. Transportflaaden, med Armeen ombord, forsamler sig ved Baldjil og ankrer divisionsviis saaledes, at de Dampfibe, der ere bestemte til at tage Skibe paa Slæb, ligge paa Fralands-Siden af disse.
2. Escadren, der nærmest er bestemt til at følge med Transporten og dirigere Expeditionen, ankrer samlet, enten paa høire eller venstre Fløi, alt eftersom Admiralen maatte bestemme det, med Undtagelse af de Dampfibe, der ere bestemte til at tage Skibe paa Slæb, hvilke ankre som oven anført.
3. Hovedstyrken af Flaaden skal holdes skilt fra Transportflaaden, og ankrer paa den modsatte Fløi af den, ovennævnte Escadre indtager.
4. En Drlogs-Damper skal attacheres hver Division (af Transportflaaden) for at afgive ethvert Slags Assistance paa Overfarten. Triton og Spitfire skulle ankre saaledes, at de angive Lette Divisions Endepuncter, til almindelig Veiledning for de øvrige.
5. Kun de Dampfibe, der bugser, skulle, af hver Division, om Natten føre det for de respective Divisioner bestemte Antal verticale Lanterner fra Krydstoppen. Den lette Division fører to horizontale Lanterner.
6. Alle de Krigsfibe, der medføre Fartøier bestemte til at paalægges midlertidigt Dæk, for derpaa at transportere Kanoner og Heste, skulle have et Antal Skibstømmermænd ombord, der ere velunderrettede om hvorledes bemeldte Dæk hurtigst

- samles og paalægges. Naar disse Fartøier ere færdige, gives dem en Besætning af 6 Mand til hver.
7. Alle Fartøier af Størrelse som Travailler og opefter, saavel som Flaaderne og Hjulklassebaadene, medgives Fartøis Dræg eller Ankere med Tilbehør; alle Fartøis Master, Seil, Solseil og oversflodigt Inventarium udtages og Klarerne fastgøres saaledes, at de ved Landing kunne kastes ud over Siden. Ethvert Fartøi skal idetmindste have 4 Band-Ankere.
 8. Hvor 2 eller 3 af de smaa Bugseerdampfskibe slæbe et større Skib, skal dette skee under moderat Damp for at undgaae Sammenstød.
 9. Barkasserne og Hjulklassebaadene skulle have en lille Besætning; Travaillerne og Sidesfartøierne derimod være fuldt bemandede. Et mindre Sidesfartøi medgives enhver Hjulklassebaad, for at bugser og assistere, om fornødent.
 10. De Fartøier, der skulle landsætte Infanteriet, deles i 3 Divisioner.
 11. Fra ethvert Krigs-Dampskib sendes een Lieutenant med dets Hjulklassebaade og Sidesfartøier og desuden en Cadet eller en paalidelig Underofficier i hver af bemeldte Baade; alle Barkasser og Travailler føres af Lieutenanter.
 12. Alle Officierer skulle have en skreven Gienpart af disse Instructioner.
 13. Fartøis-Folkene medføre een Dags Mundforraad i deres Feltposer og deres Rançon af Brændeviin i et lille Anker.
 14. Saasnart et Skib er udloøst, nedhaler det sit Kiendingsflag, for derved at forebygge, at Fartøierne skulle vende tilbage til et tomt Skib; naar Artilleri-Skibene saaledes have nedhalet deres Kiendingsflag, skulle de Skibe af den næste Division, der have Artilleri ombord som skal landsættes, nedhale Flaget under Gaffelen og heise det paa Krydstoppen, for at de smaa Bugseer-Dampfskibe deslettere kunne finde dem.
 15. Ethvert Transportskib, der har Artilleri ombord, mærkes midtskibs paa begge Sider med et stort hvidmalet A samt dets

Divisions-Nummer, og de, der have Infanteri eller Cavalleri ombord, mærkes paa samme Maade med Regimentets Nummer og respective med et R og C.

16. Udflybningen af Infanteriet og Artilleriet skal ledes af een Officier*) for hver af disse Hærsafdelinger; 2 Skibschefer (commanders) skulle overgives Commandoen af alle Fartøierne fra Krigsskibene**); hver Deling paa 40 Fartøier***) fra Transportskibene, skal ligeledes føres af en Skibschef med en Lieutenant for hver Underafdeling af 16 Fartøier. Saavel Divisionscheferne som den Overstcommanderende skulle i deres Fartøier have en saa høi Flagstang, at derpaa kan heises 4 af de almindelige Fartøis Signaflag. †)

(De nævnte Officierer, saavelsom Cheferne for Underafdelingerne, skulle være i letroende Fartøier og hver have en Adjutant med sig.)

17. Alle Fartøierne, med Undtagelse af dem fra Transportskibene, skulle føre deres Divisions-Flag (agter) og Infanteri-Flaget forude; de skulle endvidere være forsynede med de til Divisions-Flagene svarende Wimpler.

De Skibe, der have Divisions-Staben ombord, skulle føre Delogsflag fra Stortoppen; der, hvor General-Staben er ombord, heises Unionsflaget (union-jack) paa Stortoppen."

Pf det Memorandum, der af Generalinspecteuren over Høspitalerne, Mr. Hall, blev udstedt til Veiledning for Armeens Læger, sees, at han foreslaaer medgivet hver Division:

*) Ifølge Detaille-Instruktionerne — en Capitain.

**) 1ste og 2den Division.

***) Af Fartøier fra Transportskibene, der udgjorde 3die Fartøis-Division, var der ialt 160.

†) Signaler til Fartøisflaaden skulde udgaae fra Agamemnon (Adm. Lyons) og rapporteres af den Overstbefalende og Divisionscheferne.

2 store Paskbogne til Reserve-Forsyning af Medicin, Læge-
Requifiter, Telte, Senge &c.

6 Fjederbogne til Transport af Saarede m. m.

2 Reservebogne med de fornødne Requifiter, deriblandt 12
Senge m. m.

Af Ambulance-Bærere skulde der være 2 for hver 100 Mand;
disse skulde underrettes om hvorledes en Tornequet paalægges og
til den Ende medgives en saadan for hver 2 Mand.

Dr. Hall advarer imod Brugen af Chloroform under Ampu-
teringer &c., da han antager, at kun Faa ville overleve Operatio-
nen, hvor dette Middel har været brugt, men da han veed, at
Opinionen er imod ham i denne Retning, vil han kun advare imod
dens Brug og anmode de Læger, der forsøge dette Middel, at lægge
noie Mærke til dets Virkning.

Til Hospitalsflib var udtaget en stor Ostindiefarver paa circa
1300 Tons.

Efterretninger for Søfarende.

Aasens Havnefyr.

Aasens Havnefyr, der nu er anbragt i en Paabygning over
Byens Port, vil i Slutningen af denne Maaned blive flyttet til
Havnehovedet, hvor det vil blive viist fra et lille rundt Jerntaarn
og faae 2 Miils Lyssvidde.

Dette bringes foreløbig til almindelig Kundskab, med Tilføiende,
at det nærmere vil blive bekendtgjort, naar det nye Fyr første
Gang skal tændes.

Marineministeriet, den 4de Septbr. 1854.

I Forbindelse med Ministeriets Bekendtgørelse af 4de Denes bringes herved til almindelig Kundskab, at Kssens nye Havnefyrr vil blive tændt første Gang Søndagaften den 1ste October, $\frac{1}{2}$ Time efter Solens Nedgang.

Taarnet, hvorfra Fyret vises, er anbragt paa den nordre Havnemole, 23 Alen fra dens Yderende og er malet hvidt. Flammens Høide over almindelig Vandstand er 20 Fod.

Marineministeriet, den 20de September 1854.

Nyt Fyrskib ved Kobbergrunden.

Istedetfor det den 24de September forrige Aar interimistisk udlagte Fyrskib ved Kobbergrunden ved Læsø, vil der i Slutningen af næste Maaned ved denne Grund blive udlagt et Fyrskib med 3 Master, et kraftigt Fyrapparat paa hver Mast og en Balson paa hver Top.

Fyret paa den forreste og agterste Mast vil blive viist 28 Fod, og paa den mellemste, 40 Fod over Havsladen.

Dette bringes foreløbig til almindelig Kundskab, med Tilføiende, at det nærmere vil blive bekendtgjort, naar det nye Fyrskib første Gang skal vise Fyr.

Marineministeriet, den 4de Septbr. 1854.

I Forbindelse med Ministeriets Bekendtgørelse af 4de September d. A. bringes herved til almindelig Kundskab, at det nye Fyrskib ved Kobbergrunden ved Læsø første Gang vil vise Fyr Onsdagaften den 1ste November, $\frac{1}{2}$ Time efter Solens Nedgang, naar ikke uforudseelige Hindringer træde veien herfor.

Marineministeriet, den 14de October 1854.

Ombytning af Fyrskib ved Kobbergrunden.

I Forbindelse med Ministeriets foreløbige Bekendtgørelser af 4de September og 14de October d. A., bringes herved til offent-

lig Kundskab, at det deri omtalte tremastede Fyrskib nu har indtaget det, under 24de September f. A., midlertidigen udlagte Fyrskibs Station ved Kobbergrunden i S. t. D. 11 Qvartmiil fra Læssø's østligste Fastland, samt at det første Gang har viist Fyr Søndagen den 29de October $\frac{1}{2}$ Time efter Solnedgang.

Dette nye Fyrskib har 3 Fyr, eet paa hver Mast, hvoraf det midterste er 40 Fod og de to andre 28 Fod over Vandfladen. Hvert Fyrapparat bestaaer af 8 argantiske Lamper med forsolvede Parabolspeile, anbragte i en Lanterne rundt omkring Masten. Skibet har en rød Ballon paa hver Top og er, i Lighed med de øvrige danske Fyrskibe, udenbords malet rødt med et hvidt Kors, hvori Stationens Navn, „Kobbergrunden“, er anført.

Skibets Plads er, som tidligere bekiendtgjort, paa $57^{\circ} 8' 30''$ N. Br. og $11^{\circ} 20' 30''$ Ø. Øst Gr., i S. D. t. S., $3\frac{1}{2}$ Kabellængde fra Kobbergrundens sydlige Bager, „Nye Bager“ kaldet, paa 4 Farne Band.

Ved foretagne Undersøgelser har det viist sig, at, i sigtbart Veir og med Diet 10 Fod over Vandfladen,

sees det øverste Fyr indtil 8 Qvartmiils og de underste indtil 7 Qvartmiils Afstand;

naar Fyrskibet sees under en Vinkel af indtil $1\frac{1}{2}$ Streg fra begge Sider af Linien ret for eller agter ind, seer man kun 2 Fyr; er bemeldte Vinkel derimod større, sees alle 3 Fyr; i Riffert ville Fyrene kunne skielnes fra hverandre fra det Dieblif de underste Fyr blive synlige over Horizonten. (Cfr. foran.)

Marineministeriet, den 1ste November 1854.

Nyt Mærke paa Djævleboen.

Paa Djævleboen er, istedetfor Vageren, udlagt en sort Tønde med Stage og 1 Kost.

Kyholms Commandantskab den 28de Octbr. 1854.

Sorandring i Betøndingen af Ny-Heverstrøm.

Den i Bekendtgjørelsen af 25de Marts d. N. omhandlede Betønding af Farvandet „Ny-Heverstrøm“ er undergaaet følgende Forandringer:

Den sorte Tønde med Ballon indenfor Barren, der ligger paa samme Sted, hvor sort Tønde Nr. 2 laae, dengang Farvandet benyttedes som Hovedfarvand, mærkes „Neuer Heverstrøm“.

Istedetfor de 2 sorte Tønder, der ligge paa samme Plads som de forrige sorte Tønder Nr. 5 og 6, henlægges 2 sorte Drivbaker med Stang og Koft.

Den hvide Tønde A er bleven borttaget.

Drivbaken med Stang og Koft for Stjerten af Middelspladen bibeholdes.

Farvandet „Ny-Hever“, der kun befares af localkendte Kystfarere, bliver altsaa fremtidig betøndet med:

- 1 sort Tønde med Ballon mrkt. „Neuer Heverstrøm“ og
- 3 sorte Drivbaker med Stang og Koft.

Denne Betønding bibeholdes som Winterbetønding.

Syr- og Vagerinspectionen for Vestkysten d. 7de Dec. 1854.

Winterbetønding for Graadyb.

Sommermærkerne fra Graadyb til Ny-Hever begge incl., samt i Süder Piep og Norder Elbe, indtages i Løbet af disse Dage, hvorimod Isboier og Wintermærker samtidig udlægges.

Farvandet i „Middel-Hever“, som i indeværende Aar første Gang er betøndet, gives følgende Winterbetønding:

Følgende Sømærker forblive liggende paa deres Plads:

Rød Mundingstønde, mærket „Mittlerer Hever“,

sort Tønde Nr. I

— dito Nr. IV

— dito Nr. VI

— dito Nr. VIII

— dito Nr. X med Ballon

— dito Nr. XIII

sort Tønde Nr. XVIII

— dito Nr. XIX

hvid Tønde A

— ditto C

sort og hvid dambrædtmalet Tønde

hvid Tønde F

— ditto H

— ditto L

Følgende Stønder indtages og remplaceres med Dribbaker:

sort Tønde Nr. II

— dito Nr. IX

— dito Nr. XI

— dito Nr. XV

— dito Nr. XVII

hvid Tønde E.

Følgende Stønder indtages, uden at noget Vintermærke udlægges iflledtfor:

sort Tønde Nr. III

— dito Nr. V

— dito Nr. VII.

— dito Nr. XII

— dito Nr. XIV

— dito Nr. XVI

— dito Nr. XX

— dito Nr. XXI

hvid Tønde B

— dito D

— dito G

— dito I

— dito K

Desuden udlægges, ved sort Tønde Nr. X med Ballon, en sort Dribbake.

Ny-Hevers Vinterbetønding bliver saaledes som under 7de October er bekiendtgjort.

De øvrige Farvandes Winterbetønding bliver foreløbig lig den sædvanlige.

I Glückstadt-Farvandet og Størmundingen forblive Sommermærkerne liggende, indtil Is indfinder sig, hvornæst disse indtages, og ombyttes med Isboier i det forstnævnte Farvand.

Syr- og Vagerinspectionen for Vestkysten, den 14de November 1854.

Syr ved Düsternbrook.

Til Veiledning for Seiladsen paa Kielerffjord vil der i Begyndelsen af December Maaned d. N. ved Düsternbrook blive tændt et Lanternefyur med Sideralapparat og røde Lampeglas, hvorved Lyset vil faae et rødt Skier. Fyret vil blive viist fra et ved den der værende Badeanstalt opført lille Jerntaarn og vil faae en Lysvidde af $1\frac{1}{2}$ Miil.

Dette bringes herved foreløbig til alle Bedkommendes Kundskab.
Marineministeriet, den 6te Novbr. 1854.

Undersøist Electrisk-Telegraph i Sundet.

Det bringes herved til offentlig Kundskab, at en undersøist Telegraphtraad er nedlagt, fra den sjællandske Kyst ved Vedbek til den skaanske Kyst i Nærheden af Herregaarden Gilleborg, og at den ligger i følgende Mærker:

To ved Vedbek reiste Mærker, i D. $\frac{3}{4}$ N. og V. $\frac{3}{4}$ S. for hinanden, betegne Linien fra Vedbek Syd om Hveen, og to ved Gilleborg reiste Mærker, i D. t. N. $\frac{1}{2}$ N. og V. t. S. $\frac{1}{2}$ S. for hinanden, betegne Linien fra Sydenden af Hveen til den skaanske Kyst. Mellem Vedbek og Sydenden af Hveen er Telegraphtraadens Løje desuden betegnet med Flaadholter med Flag, og ved Sydenden af Hveen, hvor Linien bøier sig, er udlagt en større Vager.

Alle Søfarende advares imod at gaae til Ankers i de ovenangivne Mærker, da Dpankring over Telegraphtraaden kan medføre

betydelig Skade og Uleilighed, ikke alene for det Offentlige, ved at Telegraphtraaden kan bringes i Vorden, men ogsaa for ankrende Skibe, der udsætte sig for, ikke at kunne faae deres Ankere hjem igien og for at sprænge Ankerkæder eller Touge, og blive de Advarslers eller Anviisninger, som gives med Hensyn til Telegraphtraaden, enten af vedkommende Opsynsmænd eller af Lodser, Fyr- og Bager-Inspecteuren eller Soldkrydserne, uvægerligen at tage til Følge.

Marineministeriet, den 10de Novbr. 1854.

Nyt Fyr ved Stormundingen.

Istedetfor det nuværende Fyr ved Stormundingen vil den 1ste December d. N. blive tændt et lignende Speilfyr, anbragt i et hvidtmalet Jerntaarn, umiddelbart ved Siden af det gamle Fyr, hvilket sidste vil blive nedlagt til samme Tid.

Flammens Høide er $22\frac{1}{2}$ Fod over daglig Høivande og viser sig 5 Fod over Ivensflether Diget. Fyret belyser Halvkredsen af Horizonten imellem misvisende V. t. S. giennem Nord til D. t. N. med en Lysvidde af $1\frac{1}{2}$ Mil.

Marineministeriet, den 20de Novbr. 1854.

Ny Signalkabe ved Aggercanalen.

Ved Marineministeriets Foranstaltning og i Forbindelse med min Bekjendtgørelse af 19de Juli dette Aar bringes herved til almindelig Kundskab, at den nye Signalkabe ved Aggercanalen nu er reist, fra hvilken de befalede Signaler stee paa samme Maade som fra den hidtilværende Kabe, der er nedtaget.

Karhus, den 4de November 1854.

Overlodsen i Jyllands og Syens District.

Tændingen af Egersøens Fyr.

Hermed bekjendtgøres, at der paa den nordvestligste Punt af Egersøen i Nærheden af Egersund vil blive tændt et Fyr af 1ste Orden (Fresnell's System) den 16de Novbr til samme Tid som

Nigets øvrige Fyr. Fyret lyser i alle Compassreger mod Habet og skal brænde hele Aaret. For at tjene som Dagmærke vil Taarnet blive rødt anstrøget.

Længde Øst for Grw. $5^{\circ} 48' 15''$, Brede nordlig $58^{\circ} 24' 45''$. Lysets Høide over Habet 152 norske Fod, og over Grunden 92 norske Fod.

Synsvidde 5—6 Mile, efter 15 paa en Grad.

Den kongl. norske Regierings Marinedepartement d. 11te November 1854.

Tidligere Tændingstid for nogle norske Fyr.

Efter Bekendtgjørelse fra samme Departement ville for Fremtiden følgende Fyr blive tændte den 1ste Decbr. istedetfor, som hidtil, den 21de Decbr. hvert Aar, og blive holdt tændte hele Vinteren indtil 1ste April, nemlig:

Bigholms under $59^{\circ} 8' 40''$ N. Br., $5^{\circ} 17' 20''$ D. L.; Fjeldø, under $59^{\circ} 5' 25''$ N. Br., $5^{\circ} 35'$ D. Lgd., Bucknesund under $59^{\circ} 13' 15''$ N. Br. $5^{\circ} 29'$ D. Lgd.; Gylletta under $59^{\circ} 25' 40''$ N. Br. $5^{\circ} 8'$ D. Lgd.; Esprær under $59^{\circ} 35' 5''$ N. Br., $5^{\circ} 10' 5''$ D. Lgd.

(Naut. Mag. Decbr. 1854.)

Forandring af Koster Fyr (Bahus Bugt).

Det blaae omdreieude Fyr eller det nordligste af de to Fyr paa Den Nord Koster er den 23de Juni 1854 bleven forandret til et fast hvidt Fyr med Blink hvert 7de Secund, der ere synlige i 3 Qvartmiles Afstand. Taarnet staaer under $58^{\circ} 54' 10''$ N. Br. og 11° B. Lgd. Grw.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Tillægsfyr paa Den Vinga og Forandring ved Fyret paa Den Buskar (Kattegattet, Sverrigs Kyst).

Den 1ste September d. A. visles første Gang et Tillægs fast Fyr, med Glint i korte Mellemrum paa Den Vinga, 400 Fod fra det gamle Vinga Fyrtaarn i N. O. $\frac{1}{4}$ N.-lig Retning.

Fyret er af 4de Orden og er 87 Fod over Havet ligesom det tidligere og er synligt hele Compasset rundt.

Fyret paa Den Buskar $2\frac{1}{2}$ Qvartmiil S. for Binga er bleven rødt mod Søen, men, som tidligere, forbleven hvidt mod Binga Sund.

(Naut. Mag. Octbr. 1854.)

Mærker paa Øst og Vest Finn Grunde og paa Grundkalle Grund (Bothniske Bugt).

Den svenske Regjering har ladet bekendtgjøre, at en Bagerbøje med en 12 Fod hoi Stang med en rød Kugle paa Toppen er bleven udlagt i $5\frac{1}{2}$ Favne, $\frac{1}{2}$ Qvartmiil S. for det grundeste Sted (12 Fod) ved Vest Finn Grunden. — En lignende Bagerbøje men med rød Stang og hvid Kugle er bleven udlagt i $6\frac{1}{2}$ Favne, 3 Kabellængder S. for det grundeste Sted (7 Fod) ved Øst Finn Grund. Disse Grunde ligge D.S.D. og V.N.V. for hinanden $11\frac{1}{2}$ nautiske Mile fra hinanden. Fra Øst Finn Grund peiles Drøskars omdreieude Fyr S. t. V. $\frac{1}{2}$ V. i 25 Qvartmiils Afstand. Men Fyret er ikke synligt saa langt borte som Grunden.

En Bagerbøje med en 15 Fod hoi Stang med et lille Flag eller Bimpel paa Toppen er udlagt i 9 Favne, 3 Kabellængder Øst for det grundeste Sted (6 Fod) af Grundkalle Grund i Sydøvarken circa 11 Qvartmiil N. for Understen Fyrtaarn. For at gaae fri af denne farlige Grund, maa man holde Understen faste Fyr i S. t. V. indtil Drøskars omdreieude Fyr faaes i V. t. N. $\frac{1}{2}$ N.

(Naut. Mag. Decbr. 1854.)

Fast Fyr paa Den Schiermonnikoog (Kysten af Østfriesland.)

Den 1ste September d. N. ere 2 faste Fyr opførte paa Den Schiermonnikoog til Veiledning paa de nærmeste Kyster og for Indløbet til Friesland Seegat. Beliggenheden af det sydlige eller lave Fyrtaarn er $53^{\circ} 28' 56''$ N. Br., $6^{\circ} 9' 49''$ Ø. Lgd. og

af det nordlige eller høie Fyrtaarn $58^{\circ} 29' 14''$ N. Br. og $6^{\circ} 9' 3''$ Øst Lgd.

(Naut. Mag. Decbr. 1854.)

Forandring ved Holmo Gadd Fyr (bothniske Bugt).

Den 9de August er det faste Fyr paa Holmo Gadd fra Kul-
fyr forandret til Olie-Lampesyr med Reflectorer. Det er, som tid-
ligere, 72 Fod over Havsladen og synligt i alle Retninger, undtagen
i Peilingerne mellem S. S. B. $\frac{1}{4}$ B. og S. B. t. B. vesthen.

En stærkere Lysning bliver nu kastet i Retningen af den ydre
eller sydlige Gaddsfuytan Klippe (der kun hæver sig 5 Fod over
Havet), fra hvilket Fyret høves i N. N. D. $\frac{1}{2}$ D. i en Afstand
af $1\frac{1}{4}$ Qvartmiil.

Fyrtaarnet staaer under $63^{\circ} 35' 50''$ N. Br. og $20^{\circ} 46'$
Øst Lgd. Grw.

(Naut. Mag. Octbr. 1854.)

Fyr paa Cerigo.

Efter Rapport fra en engelsk Krigsskibschef vises paa den
østre Side af Rapsali Bay (Den Cerigo) ved det vestlige Indløb
til Archipelagus, en Lanterne fra et hvidt Taarn, 60 Fod over
Høivande, og som i klart Veir vil kunne sees i 8—10 Qvartmiils
Afstand.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Fyr paa Den Plana (Tabarca) (Sydkysten af Spanien).

Den 1ste Juni 1854 er et fast Fyr med Blink hvert andet
Minut oprettet paa Den Plana (eller Tabarca) udfor Cap Santa
Pola paa Kysten af Valencia, 92 Fod over Havsladen og kan sees
i alle Retninger i 10 Qvartmiils Afstand. Fyrtaarnet staaer circa
1860 Fod fra Østpynten af Den og 520 Fod fra Nordkysten
under $38^{\circ} 10' 13''$ N. Br. og $0^{\circ} 26' 22''$ B. Lgd. Grw.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Saft Sjr paa Kinsales gamle Brohoved (Sydkysten af Irland).

Et nyt Fyrtaarn er bleven opført paa Sydpynnten af Kinsales gamle Brohoved omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiil S. S. V. $\frac{1}{2}$ V. fra det gamle Fyr der er nedlagt.

Det nye Fyrtaarn er et rundt Steentaarn, 100 Fod høit og er mærket med to røde horizontale Belter.

Fyret vises 236 Fod over Høivandsmærke og er synligt i 21 Qvartmiles Afstand, imellem D. t. S. og S. V. $\frac{1}{2}$ S. Det staaer under $51^{\circ} 36' 11''$ N. Br. og $8^{\circ} 31' 58''$ B. L. Grv., og habes

fra Fastnel Rock, i D. $\frac{3}{4}$ S. i $42\frac{1}{2}$ Semiles Afstand,

" Cape Clear Island (Sydpynnten), i D. t. S. i $38\frac{3}{4}$ Qvartmiles Afstand.

" Stags Rocks, i D. $\frac{3}{4}$ S., i $27\frac{1}{4}$ Qvartmiles Afstand.

" Bulman Rock, i S. V. $\frac{1}{4}$ V., i $1\frac{1}{4}$ Qvartmiles Afstand.

" Charlesfort Fyr, i S. V. $\frac{1}{4}$ S., i $5\frac{3}{8}$ Qvartmiles Afstand.

" Ballycottin Island Fyr, i V. $\frac{1}{2}$ S., i $24\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand.

Alle Peilinger ere magnetiske.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Omdreiende Sjr paa Whalfey Skerries (Shetland).

Et Fyrtaarn er under Bygning paa Whalfey's ydre Skær, udfor Østkysten af Shetlandsøerne, og indtil det er fuldført, vil et omdreiende Fyr blive viist d. 15de September fra et midlertidigt Taarn paa Østsiden af Den Gruna paa $60^{\circ} 25' 24''$ N. Br. og $0^{\circ} 44' 20''$ B. L. i omtrent vestlig Retning fra Bound Skerry, efter Compasfæt. Den ydre, eller den Punt af Bound Skerry der vender tilføes, er omtrent $\frac{1}{2}$ Qvartmiil fra det midlertidige Fyrtaarn, og derfor maae Skibe, der gaae omkring det, seile det godt forover. Fyret vil dreie sig om een Gang hvert Minut, men

i kort Afstand vil det ikke forsvinde under nogen Deel af Omdreiningen.

Det midlertidige Taarn er af Træ, og Fyret, som er 108 Fod over Havsladen, vil i klart Veir være synligt i circa 10 Dv.-Miles Afstand.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Midlertidigt fast Fyr paa Nord-Unst (Shetlandsøerne).

Et midlertidigt Fyrtaarn er bleven opført udfor Nordpynten af Den Unst paa Shetland, med Udsigt til, at et vedvarende fast Fyr vil blive opført paa samme Sted.

Det midlertidige Fyr staaer paa Muckle Flugga-Klippen Hermanes, (een af Burra-Fiord Holmene) den nordligste Pynt paa Den Unst, under $60^{\circ} 51' 20''$ N. Br. og $0^{\circ} 53' 3''$ B. Lgd.

Den lille Klippe „Dut Stack“, den nordligste Klippe af Shetlandsøerne, habes fra Fyrtaarnet i D. t. N. $\frac{1}{2}$ N. efter Compasset, i omtrent $\frac{1}{2}$ nautisk Miles Afstand.

Fyret er omtrent 165 Fod over Havsladen ved almindelig Springtid og kan sees i en Afstand af omtrent 19 nautiske Miles.

Stratheden Rock (Indløbet til Manila ad Nordløbet).

Efter Rapport af 20de Januar 1854 stødte et engelsk Gøsfardislib paa et Skær eller en Banke imellem Ostkysten af Fastlandet og Den Corregidor ved Indløbet af Bugten ved Manila, og forliste.

Efter at man ved Udgaende har passeret Punta de Caucaen, findes Skæret tæt ved Lodskud Nr. 7 i en Lodskudslinie efter Nr. 7, 25, 45, 31 fra det faste Land op til Den Corregidor i det spanske Direction Hydrografica Kaart over Bugten Manila udgivet 1807. Imellem Skæret og det faste Land er dybt. I Kortet staaer 7 Favne angivet i Skærets umiddelbare Nærhed.

(Naut. Mag. Mai 1854.)

Peacoc's*) Tilflugts-Vager=Boier ved Needles Channel og
Indløbet til Portsmouth.

Den røde S. B.=Boie paa Vestfiden af Needles Channel og den sorte Boie paa Sydpynnten af Spit Sand udfor Southsea Castle ved Indløbet til Portsmouth Havn ere blevne remplacerede af Peacoc's Tilflugts-Vager=Boier. De trelantede Glas=Reflectorer paa Toppen af disse ere resp. 20 og 12 Fod over Vandfladen.

S. B.=Boie=Vageren flyder paa $6\frac{3}{4}$ Favne Vand $\frac{1}{4}$ Qvartmiil B. for Enden af Baken; dens Mærker ere: den røde Vager paa Hurst Point overet med High Fyrtaarn i N. N. O. og Middle Needle Rock overet med Needles Fyrtaarn i S. O. t. O. $\frac{1}{4}$ O.

Boie=Vageren paa Pynnten af Spit=Sand er fortsat i 22 Favne Vand (men der er intet Farvand mellem det og the Spit). Fra denne Vager viser det indre eller østlige Smalddybs Mærke halvveis mellem St. Paul Capel og Vestenden af den brede Kalkgrube peilende N. t. O. $\frac{1}{4}$ O. og Dokke=Møllen er overet med Portsdown Semaphore i N. O. $\frac{1}{2}$ O.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)]

Saft Fyr paa Alcatraz Island (San Francisco Bugt,
Californien).

Den 1ste Juni 1854 er et saft Fyr oprettet paa Alcatraz Island i San Francisco Bugten. Fyret er 160 Fod over Havet; det er synligt i alle Retninger og skal kunne sees i en Afstand af 12 Qvartmiil udfor Forbjerget under almindelige Forhold.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Saft Fyr paa Plum Point (Indløbet til Port Royal,
Jamaica.)

Den 20de Juli d. A. er et saft Fyr bleven oprettet paa Plum Point ved Indløbet til bemeldte Havn.

*) Estr. d. Tidst. 7de Bd, Pag. 274 og 379.

Fyrtaarnet, som er malet hvidt, staaer paa $17^{\circ} 55' 45''$ N. Br. og $76^{\circ} 47'$ B. Lgd. Grw. og circa 200 Fod fra Sydspidsen af Pynnten. Fyret befinder sig 68 Fod over Havsladen og er synligt i 12 Qvartmiles Afstand.

Naar Fyret habes imellem N. B. t. B. $\frac{3}{4}$ B. og N. $\frac{1}{2}$ D., vil det vise sig rødt, men imellem N. $\frac{1}{2}$ D. t. S. D., hvidt.

Naar det røde Fyr bringes Norden for N. B. t. B. $\frac{3}{4}$ B., vil det lede klar sydester af den lave skraa Cow Bay Point-Grund og Lamotte Banken, og bragt vestlig for N. $\frac{1}{2}$ D., vil det lede klar østerefter af alle de grunde Steder, der findes østenfor Maiden og Sydoft-Cays.

Skibe, der sydfra krydse op til Ankerpladsen udfor Plum Point eller agte sig ind i Havnen, maae sieblikkelig vende, naar de tabe det røde Fyr affigte, indtil $\frac{1}{2}$ Dvm. S. $\frac{1}{2}$ B. fra Pynnten, da det hvide Fyr vil vise sig, peilende N. $\frac{1}{2}$ D., hvorpaa man styre B. t. N. $\frac{1}{2}$ N., indtil det faaes i D. $\frac{3}{4}$ S., passerende tæt norden for den hvide Bagerboie udfor Nordpynnten af Gun Cay; derefter maa Coursen forandres til S. B. t. B., og saasnart Fyret viser sig fri af Sydpynnten af Gun Cay i D. $\frac{1}{2}$ S., styre man B. t. N., som vil føre ind imellem Bageren og Vest-Middle Banke (eller giennem Canalen nordenfor New Shoal, passerende tæt om Port Royal Point), og saasnart det hvide Fyr paa Fort Augusta faaes i N. t. D., styre man derpaa, hvilket vil føre fri vesterefter af Havne-Knollen og Syd- og Nord-Pelican-Pynterne, og saasnart Plum Point Fyr peiler S. D. t. D. sydlig, dreie man til D. $\frac{3}{4}$ S. efter Kingston Ankerplads, da man vil faae et rødt Fyr isigte paa Fort Augusta agterud, peilende B. $\frac{1}{2}$ N. fra Ankerpladsen udfor Kingston.

Det hvide Fyr vil vise Nærheden af alle Cayer og Grunde S. og B. for Plum Point saavelsom N. D. = Grændserne af den Banke, der strækker sig østenfor Nord-Pelican-Spidsen, vestenfor Kingston Havn. Skibe kommende vesterfra, maae, naar de have bragt Portland Point i N., styre D. N. D., saa at de faae det hvide Fyr i N. D. t. N., og vedblive samme Cours, indtil det røde

Fyr viser sig i N. $\frac{1}{2}$ D., hvorpaa man dreier op til samme og fremdeles efter ovenangførte Anvisning.

Det hvide Lys vil blive viist fra en enkelt Lampe hængt op paa Mærket (beacon) paa Fort Augusta, 40 Fod iveiret, og vil kun være synligt syd- eller vesterfra. Det kan benyttes som Veileder giennem South-Channel, ved at holde det i N. t. D., som vil føre fri vesterrefter af den portugisfiske Boie og østerefter af 3 Favne Banken; men det er ikke tilraadeligt at benytte denne Canal om Natten, undtagen for Kystfartøier og andre Smaaskibe.

Fra Plum Point Fyrtaarn habes:

Cow Bay Point i D. S. D., i 8 Qvartmiles Afstand,
Lamotte Banke i D. S. D., i $13\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand,
Morant Cay i S. D. t. D., i 56 Qvartmiles Afstand,
Øst Middle Boie i S. S. B. $\frac{1}{4}$ B., i $1\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand,
Sydøst-Cay i S. B. $\frac{1}{2}$ S., i $2\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand,
Den portugisfiske Boie i B. S. B., i $5\frac{1}{2}$ Qvartmiles Afstand,
Portland Høi i S. B., i 61 Qvartmiles Afstand.

Peilingerne ere efter Compasset.

(Naut. Mag. Octbr. 1854.)

Corfar-Klippen

Denne farlige Klippe ligger næsten $\frac{3}{4}$ Qvartmile B. for Nepean Point. Den er omtrent 20 Fod i Diameter med 11 Fod Vand og 3 til 5 Favne omkring paa alle Sider. Skibe advares mod at passere indenfor samme, eftersom baade Ebbe og Flod sætte stærkt ind paa Nepean Neb.

Den ligger under følgende Peilinger.

fra øverste Fyrtaarn paa Shortland Bluff, i N. 21° D.

„ Klippen over Vandet udfor Nepean Point, i N. 87° D.

„ Flod-Flagstangen paa Lansdale Point, i N. 76° B.

Mærker for at klare denne Klippe.

Naar man krydser Lebet ind, maa man holde Shortland-Bluff Flagstang vel aaben B. for det nedre Fyrtaarn, indtil Flag-

stangen paa Observatorie-Pynten er vel aaben N. for den laveste Deel af Nepean Point. Disse Mærker ville føre klar af Corsar-Klippen, men for at klare Nepean Rev, der ligger en Kabellængde indenfor hiin Klippe, maa nedre Fyrtaarn faaes overreet med Flagstangen paa Shortland Bluff, indtil Nepean Klippe faaes aaben N. for Corsar Klippe.

Naar man krydser ud, har man at holde Flagstangen paa Observatorie-Pynten vel aaben N. for Nepean Point indtil Flagstangen paa Shortland Bluff er vel aaben B. for det nedre Fyrtaarn, og man maa holde paa dette sidste Mærke, indtil Nepean Klippe faaes aaben N. for Nepean Pynt.

Fra Toppen af Flagstangen paa Gillibrand Point vil hver Dag, Søndagen undtagen, falde en sort Kugle netop Kl. 1 Midde-Solstid, der svarer til 15 L., 20 N. 19 S. Greenwich Tid. — Som forberedende Signal vil en blaa Bimpel blive viist Kl. 12½ paa halv Stang, der vil blive halet ned 10 Minuter før 1 og Kuglen heist, som da vil falde, som ovenfor bestemt. Kuglens Position er nærmest 37° 52' 52" S. Br. og 144° 55' 28" D. Lgd. Grw.

Prince Shoal (Atlantiske Hav).

Føreren af Briggen Prince, paa Reisen fra London til Agoo Bay, meddeler under 11te Decbr. 1853: Kl. 3. 30' E.M. klart Veir og meget smukt Vand, med alle Seil til, 4 Knobs Fart giennem Vandet; følte pludselig en skurende Mystelse giennem hele Skibet, som om det gik over noget Skrubbet, der gav efter. Det varede ved en Skibslængde, men standsede ikke Skibets Fart giennem Vandet. Lod Loddet falde 5 Minuter efter, ingen Bund og ikke Spor til nogen Banke eller nogen flydende Gienstand. Skibet stødte ikke, men skurede blot derover, omtrent som om det var

gledet over Sand eller Coral. Rystelsen forfærdede Alle ombord, det blev følt baade omløe og paa Dækket.

Breden fandtes 0° 54' N., og

Længden — 26 50 B.

Under 15de August 1854 meddeler Føreren videre: Efter Ankomsten til London er Skibets Bund bleven undersøgt, og der ere tydelige Spor til, at Skibet er gaaet over noget Haardt, idet Kobberet (som var bleven nyt lagt paa ved Afreisen fra London) er meget skrabet paa Bæklaffet, rimeligviis af Coralspidser. Dybgaaendet var dengang 12 Fod.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Sarer i det atlantiske Hav.

Den Mening, at der i det atlantiske Hav imellem 40 og 46° N. Br. og 24 og 26° B. Lgd. findes en udstrakt Banke under Havets Overflade, hvorfra Klippespidsen hæve sig op til Bandspeilet og leilighedsviis vise sig, er atter bekræftet ved Opdagelsen af et Skær under 43° 41' N. Br. og 28° 51' B. Lgd.

Den 22de April 1854 befandt Skibet Edward Kenny sig paa Udveien efter en stærk vestlig Storm, der havde sat det betydeligt sydefter, næsten lige ved Toppen af en Klippe et Par Fod over Vandet under 43° 41' N. Br. og 28° 51' B. Lgd. Det var næsten Stille og Søen gik meget huul.

Indenfor ovennævnte Grændser findes:

	N. Br.	B. Lgd.
Berte Klippen under omtrent	44° 52' og	26° 25'
Greeves Reble	44 15 =	25 5
Woodall Klippe	43 20 =	25 10
Amplinont	42 51 =	24 15
3 Skorstene	47 54 =	29 40
Gough Klippe	40 28 =	30 0
Read Klipper	46 49 =	28 48
Chaucer eller Henderson Banke	42 45 =	29 0

(Naut. Mag. Octbr. 1854.)

Sarer i det Stille Hav.

Paa en Rejse fra Valparaiso til Hobarttown er opdaget et Rev af 3 Qvartmiles Udstrækning i N. D. og S. B., under $22^{\circ} 47'$ S. Br. og $171^{\circ} 48'$ B. Lgd.

Derne Ohiteroa og Nimatera paa Veien til Otahiti ere feilagtig afslagte i Kaartet. Den første 37 Qvartmiil og den sidste 10 Qvartmiil B. for deres virkelige Plads (sef. Laurie's Chart), som er for Ohiteroa $22^{\circ} 28'$ S. Br. og $150^{\circ} 47'$ B. Lgd. og for Nimatera $22^{\circ} 43'$ S. Br. og $152^{\circ} 4' 45''$ B. Lgd.

En Ø eller Klippe er bleven opdaget under $29^{\circ} 42'$ N. Br. og $140^{\circ} 15'$ Ø. Lgd., som hæver sig circa 200 Fod over Havet og er 100 Fod i Giennemsnit ved Havfladen. Ingen Bund indenfor 3 Qv.-Miil fra Klippen. Klippen er sort og ligner en Flaske. Opdageren, Skibsfører N. Somerby, har kaldt den Blac' Noe. Den nærmeste Ø er Ponosidon eller St. Peters i N. i 52 Qvartmiles Afstand efter Hobbs Chart af 1850 og 1851.

Syrenes Skielnemærke i den østre Canal paa Googhly River.

Den 15de Juni 1854 skulde Fyrslibets Lanterne i den østre Canal atter gives et klart Glas istedetfor det røde, og for at stille det østre Canalsfyrr fra Gaspars, vil fra samme Dato hiint om Nat-ten brænde verelviis et Blaalyss og et Fakkellys hvert Qvarteer.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Telemaque-Grunden.

Efter Bekendtgjørelse fra East India Company's Marine-Office i Bombay af 19de April 1853 har Skibet Marian ved klart Veir, paa sin Rejse fra Greenock til Bombay, seet Telemaque-

Grunden, som man tvivlede om virkelig eksisterede, og dens Beliggenhed er nøiagtig bestemt saaledes: $37^{\circ} 26'$ S. Br. og $26^{\circ} 55'$ Ø. Lgd. Efter Beretningen er det et langagtigt Rev, hvorpaa Søen stedse bryder.

Coralrevene ved Comoroerne

strække sig fra 3 til 15 Qvartmiil udfra Derne; ikke, som Horsburgh siger, fra 3 til 5 Qvartmiil.

(Naut. Mag. Mai 1854.)

Saft Fyr med Blink paa Sea Horse Cay (Cedar Cay Havn, Florida, Vestindien).

Et saft Fyr med Blink hvert Minut er den 1ste Aug. 1854 oprettet paa Østenden af Dæmningen paa Sea-Horse Cay, Cedar Havn, Florida. Taarnet er en simpel Muurbygning, een Etage høit med et Bagtværelse og et Fyrrum, Alt hvidtmalet.

Fyret er 75 Fod over Vandlinien og synligt i omtrent 5 Leagues Afstand. Bygningen staaer omtrent under $29^{\circ} 5' 30''$ N. Br. og $82^{\circ} 57' 30''$ V. L. Grw.

Fyret skal føre Skibene til det fornemste Indløb til Cedar Cay Havn sydfra. Ved at holde mellem N. og N. N. V. (efter Compasset) kan man sikkert nærme sig Havnen paa 1 Qvartmiils Afstand og man vil undgaae et farligt Rev der strækker sig 12 Qvartmiil i S. V.-lig Retning fra Sea-Horse Cay.

(Naut. Mag. Septbr. 1854.)

Liste over Sö-Etaten,

den 1. Januar 1854.

Udtydning af efterstaaende Tegn, der findes i Listen.

C.* — Commandeur af Dannebrog.

R.* — Ridder af Dannebrog.

DM. — Dannebrogsmænd.

HM. — Hædersmedaillen for Slaget den 2den April 1801.

HHM. — Holmens Hæders-Medaille for 25 Aars tro Tjeneste.

Marineministeriet.

Contre-Admiral *St. A. Bille*, Kammerherre, C.*, DM. Marineminister for hele Monarchiet. Ridder af Ordenen pour le merite militaire. Ridder af Sværdordenen, St. Anna Ordenens 2den Cl. Commandeur af St. Olafs Orden.

Premier-Lieut. J. P. *Schultz*, R.*, Adjutant.

1ste Afdeling. Secretariat- og Commando-Bureau; umiddelbart under Marineministeren.

Justitsraad N. R. *Petersen*, R.*, Contoirchef.

L. C. *Tuxen*, Fuldmægtig.

C. G. *Winge*, Cancellist.

2den Afdeling. Admiralitets-Bureau; under Command.-Capt. *A. C. Polder*, R.* DM., som Directeur. Ridder af Æreslegionen.

Justitsraad J. N. *Suenson*, R.*, Contoirchef. Medail-
len for ædel Daad.

J. L. *Quistgaard*,
F. A. J. E. *Stjerne*, } Fuldmægtige.
C. F. *Andersen*,

A. F. *Recke*, Lieut. } Cancellister.
A. V. *Sommersted*,

O. F. *Hammeken*, Assistent.

3die Afdeling. Commissariats-Bureau; under Generalkrigs-
Commissair N. *Wiborg*, C.* DM. (Rang med
Nr. 5 i 2den Classe), som Directeur. Russiske
Stanislaus Orden.

Justitsraad F. C. *Esskildsen*, R.* Contoirchef.
Overkrigs-Commissair F. W. *Aagesen*, Bogholder.
Krigs-Assessor U. A. *Rung*,
— — F. C. *Bagger*, } Fuldmægtige.

Krigs-Cancellisecretair C. J. *Ramus*,
H. *Beck*, Hofjunker,
H. *Jacobsen*, } Cancellister.
A. L. *Blaamann*, Assistent.

4de Afdeling. Revisions - Bureau; under Generalkrigs-
Commissair P. C. *Kinch*, C.* DM. (Rang
med Nr. 12 i 2den Classe), som Directeur og
Generaldecisor.

Justitsraad H. C. *Hansgaard*, R.* Revisor, Contoirchef.
Krigs-Assessor R. *Nørregaard*,
— — L. F. *Rist*, R.* } Fuldmægtige.
— — B. F. *Ancker*, }
Krigs-Cancellisecretair C. F. *Gede*,
N. C. M. *Velschou*, } Cancellister.
F. C. *Borre*, Lieut.
H. C. *Schwartzkopf*,
J. *Nyeland*, Assistent.

Kasserer- og Archiv-Contoir.

Over-Krigscommissair C. F. *Krabbe*, Kasserer og Ar-
chivarius.
G. W. *Schmidt*, Cancellist.

Tjenstgiørende General-Adjutant hos Hans Majestæt Kongen.

Capitain C. L. C. *Irminger*, C.* DM., Kammerherre. Ridder
af St. Anna-Ordenens 2den Cl. med Keiserkrone.

Krigs-Cancellisecretair E. *Bisserup*, Secretair hos General-Adjutanten.

Officierer i den kongelige Sø-Etat.

Vice-Admiral.

K. E. Mourier, C.* DM.

Datum
af
Avancement.

$\frac{28}{4}$ 1853.

Ridder af Sværdordenen med
Diamanter, af nederlandske
Eggekronorden.

Contre-Admiraler.

St. A. Bille, C.* DM.

$\frac{31}{12}$ 1852.

Marineminister for hele Monar-
chiet. Kammerherre. Ridder
af Sværdordenen; St. Anna
Ordenens 2. Cl. Ridder af Or-
denen pour le merite mili-
taire, Commandeur af St.
Olaf Ordenen.

J. Seidelin, C.* DM.

$\frac{28}{4}$ 1853.

Commandeurer.

S. L. Tuxen, C.* DM.

$\frac{12}{9}$ 1848.

Chef af 1ste Division. Ridder
af Æreslegionen, af Sværd-
ordenen.

I. P. Gandil, C.* DM.

— —

Fungerer som Over-Equipage-
mester.

C. C. Paludan, R.* DM.

$\frac{26}{2}$ 1850.

Chef af 2den Division.

H. Fisker, R.* DM.

$\frac{3}{8}$ 1851.

Kammerherre; Medaillen for
ædel Daad. Ridder af Sværd-
ordenen.

C. L. Ellbrecht, R.*

— —

O. W. Michelsen, C.* DM.

$\frac{1}{12}$ 1852.

Tøimester.

P. W. Tegner, C.* DM.

— —

Ridder af Sværdordenen.

J. F. Bræm, R.* DM.

$\frac{15}{3}$ 1853.

Medaillen for ædel Daad.

Commandeur - Capitainer.

	Datum af Avancement.	
<i>P. C. Bruun</i> , R.*	$\frac{3}{8}$ 1851.	
<i>M. P. Secher</i> , R.* DM. . . .	— —	Ridder af Æreslegionen.
<i>H. Fæster</i> , R.*	— —	
<i>J. Christmas</i> , R.* DM. (à la suite)	$\frac{1}{12}$ 1852.	Ridder af Sværdordenen.
<i>J. A. Meyer</i> , R.*	— —	Hamborgske Medaille i Anledning af Branden 1842.
<i>A. C. Polder</i> , R.* DM. . . .	— —	Directeur for Admiralitets-Bureauet. Ridder af Æreslegionen
<i>C. E. van Dockum</i> , C.* DM. .	— —	Kammerherre. Ridder af Æres-Legionen og Ordenen pour le merite militaire. Ridder af Sværdordenen
Baron <i>E. R. F. Dirckinck-Holmfeld</i> , R.* DM.	$\frac{15}{3}$ 1853.	Kammerherre. Ridder af Æres-Legionen og røde Ørns Ordens 5die Classe.

Capitainer.

<i>R. Aschlund</i> , R.* DM. . . .	$\frac{27}{1}$ 1848.	Ridder af Sværdordenen.
<i>C. L. C. Irminger</i> , C.* DM. .	$\frac{12}{9}$ 1848.	Tjenstgiørende General-Adjutant hos H. M. Kongen, og kongelig Jagteapitain; Kammerherre. Ridder af St. Anna-Ordenens 2den Cl. med Keiserkrone.
<i>M. N. Suenson</i> , R.*	$\frac{24}{10}$ 1849.	Ridder af Æres-Legionen og St. Anna Ordenen.
<i>E. Suenson</i> , R.* DM.	$\frac{26}{2}$ 1850.	Chef for Søcadetcorpsen. Ridder af Æres-Legionen, af røde Ørns Ordens 5die Cl. af den norske St. Olafs Orden.
<i>E. Raffenberg</i> , R.*	$\frac{8}{10}$ —	Ridder af Sværdordenen.
<i>J. P. F. Wulff</i> , R.* DM. . . .	— —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>F. C. G. Muxoll</i> , R.* DM. . .	$\frac{3}{8}$ 1851.	Takkehmester. Chef for Matroscorpsen.
<i>H. Schierbech</i> , R.* DM. . . .	— —	Inspecteur ved Reberbanen og Seildugsvæverværkstedet.
<i>C. N. Wulff</i> , R.*	— —	Ridder af Sværdordenen, af St. Anna-Ordenens 2den Cl.
<i>P. W. Flensborg</i> , R.* DM. . .	— —	Equipagemester paa Nyholm. Ridder af Sværdordenen.
<i>P. C. Holm</i> , R.*	$\frac{1}{12}$ 1852.	Chef for 1ste Div. 1ste Comp.
<i>F. Paludan</i> , R.* DM.	— —	Ridder af Æres-Legionen.
<i>J. L. Gottlieb</i> , R.*	— —	Chef for 2den Div. 5die Comp. Medaillen for adelig Daad.
<i>C. M. Meinertz</i> , R.*	$\frac{28}{2}$ 1853.	Chef for 1ste Div. 2det Comp.
<i>H. Ipsen</i> , R.*	$\frac{15}{3}$ —	Chef for 2den Div. 4de Comp. Ridder af Sværdordenen.
<i>M. B. Böcher</i> , R.*	$\frac{3}{10}$ —	Chef for 2den Div. 1ste Comp.
		Chef for 2den Div. 2det Comp.

Capitain - Lieutenanter.

	Datum af Avancement.	
<i>C. A. Meyer</i> , R.*	$\frac{16}{9}$ 1847.	Chef for Maskincorpsen, og Sø- Etatens Vandbygmester.
<i>N. E. Tuxen</i> , R.* DM. . . .	— —	
<i>O. F. Suenson</i> , R.* DM. . . .	— —	Fabrikmester.
<i>H. P. Rothe</i> , R.*	$\frac{27}{1}$ 1848.	Directeur for Sø-Kaartarchivet, General-Inspecteur over Sø- Etatens Chronometre; Rid- der af Sværd-Ordenen.
<i>E. A. VVulff</i> , R.*	$\frac{1}{4}$ —	
<i>F. L. F. Sommer</i> , R.* . . .	$\frac{12}{9}$ —	Ridder af Sværdordenen.
<i>E. W. Holst</i>	$\frac{1}{1}$ 1849.	
<i>O. H. Lütken</i> , R.* DM. . . .	$\frac{1}{3}$ —	Ridder af røde Örns Ordens 5die Cl.
<i>P. H. C. Smidth</i> , R.* DM. . .	— —	Adjutant hos Hs. Maj. Kongen; Kammerjunker. Ridder af Sværdordenen; St. Annaor- denens 2den Classe.
<i>C. H. Möller</i> , R.*	$\frac{24}{10}$ —	Kammerjunker, Ridder af Ne- derlandske Löveorden.
<i>A. Bjelke</i>	$\frac{24}{12}$ —	
<i>A. C. Schultz</i>	$\frac{26}{2}$ 1850.	
<i>A. J. H. Agerskow</i> , R.* . . .	$\frac{8}{10}$ —	
<i>A. E. L. Knudsen</i>	— —	
<i>H. H. S. Grove</i> , R.*	$\frac{3}{8}$ 1851.	Fungerer som Inspecteur ved det forenede Krydstoldvæsen paa Østkysten af Danmark og Hertugdømmerne.
<i>O. W. de Fine Skibsted</i> , R.* .	— —	
<i>H. L. Moe</i> , R.*	— —	
<i>O. C. Pedersen</i> , R.*	$\frac{19}{3}$ 1852.	
<i>F. Frölich</i> , R.*	$\frac{1}{12}$ —	
<i>P. A. Seidelin</i> , R.*	— —	
<i>G. E. Tuxen</i> , R.*	— —	Navigationsdirecteur.
<i>P. C. Albeck</i>	— —	Fungerer som Equipagemester paa Gammelholm.
<i>G. F. W. Wrisberg</i> , R.* . . .	— —	Ridder af St. Olafs Ordenen.
<i>S. Lund</i>	$\frac{15}{3}$ 1853.	
<i>H. J. A. Hagen</i> , R.*	— —	
<i>C. F. Hedemann</i> , R.*	$\frac{3}{10}$ —	

Premier-Lieutenanter.

<i>W. H. Köbke</i>	$\frac{31}{10}$ 1846.	
<i>C. F. Gottlieb</i>	$\frac{13}{12}$ —	
<i>O. A. K. Wilde</i>	$\frac{16}{1}$ 1847.	Ridder af St. Olafs Ordenen og Sværdordenen.

	Datum af Avancement.	
<i>F. A. Gandil, R.</i>	$\frac{16}{1}$ 1847.	
<i>R. C. M. Bruun, R.*</i>	$\frac{28}{7}$ —	
<i>G. P. Schönheyder</i>	$\frac{16}{9}$ —	
<i>A. R. Hedemann, R.*</i>	— —	
<i>W. C. L. Jacobsen, R.*</i>	— —	
<i>E. F. Krieger</i>	$\frac{1}{4}$ 1848.	Kammerjunker,
<i>C. A. Obelitz</i>	$\frac{1}{1}$ 1849.	
<i>C. W. Schönheyder, R.*</i>	— —	
<i>J. C. Tuxen</i>	— —	
<i>J. C. Kraft</i>	— —	Ridder af Sværdordenen,
<i>J. P. Schultz, R.*</i>	— —	
<i>Grev V. Holck, R.*</i>	$\frac{30}{4}$ —	Ridder af preussiske røde Ørns
<i>H. C. C. Colsmann</i>	$\frac{28}{9}$ —	Orden, hessiske Vilhelms Or-
<i>E. P. C. M. Groth</i>	$\frac{24}{10}$ —	den 5die Cl., Commandeur af
<i>J. S. C. Albeck</i>	$\frac{24}{12}$ —	anhaltske Albrecht der Bar-
<i>E. Duntzfeldt</i>	$\frac{26}{2}$ 1850.	Orden.
<i>T. W. Pedersen, R.*</i>	$\frac{8}{10}$ —	Medaillen for ædel Daad,
<i>C. F. G. Wrisberg</i>	— —	
<i>A. I. L. Roepstorff</i>	$\frac{18}{5}$ 1851.	
<i>F. E. A. E. Lund</i>	$\frac{25}{6}$ —	Fyr- og Vagerinspecteur,
<i>D. R. Braag</i>	$\frac{3}{8}$ —	
<i>A. T. Ulrich</i>	— —	
<i>L. F. Schmidt</i>	— —	
<i>L. Skibsted, R.*</i>	— —	
<i>O. C. Hammer, R.*</i>	— —	Faugerer som Inspecteur ved
<i>J. A. Garde</i>	$\frac{21}{9}$ —	Kryds-Toldvæsenet paa Her-
<i>N. F. Ravn</i>	$\frac{28}{10}$ —	tugdømmet Slesvigs Vestkyst
<i>A. B. Rothe</i>	$\frac{19}{3}$ 1852.	og som Inspecteur ved det
<i>H. J. W. Rambusch</i>	$\frac{1}{12}$ —	holsteenske Vagervæsen, samt
<i>C. P. J. Prösilius R.*</i>	— —	Fyrinspecteur,
<i>W. Michelsen</i>	— —	

	Datum af Avancement.	
<i>G. Gjødeseu</i>	$\frac{1}{12}$ 1852.	
<i>J. S. Meldal</i>	— —	
<i>V. Falbe</i>	$\frac{23}{1}$ 1853.	St. Anna-Ordenens 3die Cl.
<i>J. Schoustrup</i>	$\frac{15}{3}$ —	

Second - Lieutenanter.

<i>H. G. F. Garde</i>	$\frac{22}{9}$ 1846.	
<i>L. C. Braag</i>	$\frac{11}{16}$ 1847.	
<i>F. W. Laiders</i>	— —	
<i>A. W. Schiwe</i>	— —	
<i>W. A. Carstensen</i>	— —	
<i>M. A. C. C. Wulff</i>	— —	
<i>P. J. C. H. Holböll</i>	— —	
<i>F. L. Holböll</i>	— —	
<i>R. W. Bauer</i>	$\frac{20}{11}$ —	
<i>W. J. Pedersen</i>	$\frac{6}{10}$ 1848.	
<i>G. J. G. Mac-Dougall</i>	$\frac{4}{11}$ —	
<i>J. C. Tegner</i>	$\frac{6}{10}$ —	
<i>G. L. Rohde</i>	— —	
<i>P. H. Braëm</i>	$\frac{17}{3}$ 1849.	
<i>W. de Coninck</i>	$\frac{23}{9}$ —	
<i>P. F. Gjødeseu</i>	$\frac{17}{12}$ —	
<i>W. L. Mariboe</i>	$\frac{23}{9}$ —	
<i>St. A. Bille</i>	$\frac{17}{12}$ —	Ridder af Æreslegionen.
<i>A. C. R. Bærentzen</i>	$\frac{23}{9}$ —	
<i>I. U. A. Holm</i>	— —	
<i>H. L. M. Holm</i>	$\frac{22}{12}$ 1850.	
<i>J. de Lancy Pedersen</i>	$\frac{24}{8}$ —	
<i>N. Jacobsen</i>	$\frac{3}{8}$ 1851.	
<i>C. I. T. Carlsen</i>	— —	
<i>G. A. Friis</i>	$\frac{22}{11}$ —	

	Datum af Avancement.
<i>L. E. A. G. Mac-Dougall</i> . . .	$\frac{9}{4}$ 1852.
<i>A. E. Christiansen</i>	— —
<i>H. E. Bluhme</i>	$\frac{8}{7}$ —
<i>G. J. J. P. Jacobson</i>	— —
<i>A. V. Schneider</i>	— —
<i>J. S. Hohlenberg</i>	$\frac{31}{10}$ —
<i>A. W. Buchwald</i>	— —
<i>O. L. M. M. de Morgenstjerne</i>	— —
<i>C. S. Dorph</i>	$\frac{3}{8}$ 1853.
<i>P. C. H. U. Jessen</i>	— —
<i>L. A. Mourier</i>	— —
<i>C. N. Hansen</i>	— —
<i>C. F. Recke</i>	— —

**Officierer der ere à la suite
paa Extragage.**

	Datum af Avancement.	
Commandeur-Capt. <i>D. W. Holsten</i> .	$\frac{16}{9}$ 1847.	
Capitain <i>F. W. Liebmann</i> . .	$\frac{21}{2}$ 1841.	
— <i>P. C. Simmelkjaer</i> . .	— —	
— <i>J. A. K. Næser</i> . .	$\frac{27}{11}$ 1846.	
Capt.-Lieut. <i>E. W. Normann</i> .	$\frac{16}{6}$ 1840.	
— — <i>M. A. Thulstrup</i> .	$\frac{29}{8}$ 1846.	Hamborgske Medaille,
— — <i>E. C. C. Tuxen</i> .	$\frac{3}{8}$ 1851.	paa Vartpenge. Hamb. Medaille.

Anmærkning.

For ei idelig at gientage de Ordener og Decorationer, som Officierne have, er i det Efterfølgende blot anført en * ved deres Navne, der ere decorerede; ved da at eftersee Listen paa Officiererne, vil findes hvori disse Decorationer bestaae.

Officierernes Fordeling ved Divisionerne.**1ste Division.**

Commandeur S. L. *Tuxen*,* Chef.

Commandeur H. *Fisker*.*

— J. F. *Braëm* *

Command.-Capt. H. *Fæster*.*

— — C. E. van *Dockum*.*

— — E. R. F. Baron
Dirckinck-Holmfeld.*

Capitain R. *Aschlund*.*

— M. N. *Suenson*.*

— E. *Raffenberg*.*

Artilleri-Corpsset.

Commandeur O. W. *Michelsen*,* Chef,
Tøimester.

Capt.-Lieut. E. A. *Wulff*.*

— — E. W. *Holst*.

— — A. C. *Schultz*.

— — O. W. de Fine *Skibsted*.*

— — G. E. *Tuxen*.*

— — H. J. A. *Hagen*.*

Premier-Lieut. G. P. *Schönheyder*.

— — W. C. L. *Jacobsen*.*

— — J. C. *Kraft*.

— — N. F. *Ravn*.

— — W. *Michelsen*.

Second-Lieut. P. J. C. H. *Holböll*.

— — A. W. *Buchwald*.

— — C. S. *Dorph*.

— — A. L. *Mourier*.

Sötöihuus-Lieut. A. A. *Schmidt*,
DM. HHM.

— — N. F. *Ordруп*, HHM.
Töivarter.

— — J. P. *Gundil*.

Matros-Corpsset.

Capitain F. C. G. *Muxoll*,* Chef,
Takkelmester.

Capitain-Lieut. C. A. *Meyer*.*

— — F. L. F. *Sommer*.*

— — P. A. *Seidelin*.*

— — P. C. *Albeck*.

Premier-Lieut. W. H. *Köbke*.

— — C. A. *Obelitz*.

— — E. P. C. M. *Groth*.

Premier-Lieut. A. J. L. *Roepstorff*.

— — A. T. *Ulrich*.

Second-Lieut. F. L. *Holböll*.

— — A. C. R. *Bærentzen*.

— — N. *Jacobsen*.

— — C. F. *Recke*.

Skipper ved Bradbænken G. D. *Freese*.

— ved Takkelloftet P. *Lorentzen*, HHM.

— i Flaaden, Høibaadsmand,
Chr. *Sørensen*, const.

1ste Compagnie.

Capitain P. C. *Holm*,* Chef.

Capitain-Lieut. P. H. C. *Smidth*,*

— — H. L. *Moe*,*

— — C. F. *Hedemann*,*

Premier-Lieut. C. W. *Schönheyder*,*

Second-Lieut. H. G. F. *Garde*.

— — R. W. *Bauer*.

— — G. L. *Rohde*.

— — P. H. *Braëm*.

— — P. F. *Gjødese*.

— — J. U. A. *Holm*.

— — C. J. T. *Carlsen*.

— — H. E. *Bluhme*.

2det Compagnie.

Capitain J. L. *Gottlieb*,* Chef.

Capitain-Lieut. C. H. *Möller*,*

— — H. H. S. *Grove*,*

— — O. C. *Pedersen*,*

Premier-Lieut. C. F. *Gottlieb*.

— — H. C. C. *Colsmann*.

— — E. *Duntzfeldt*.

— — D. R. *Braag*.

— — L. F. *Schmidt*.

— — G. *Gjødese*.

Second-Lieut. H. L. M. *Holm*.

— — J. L. *Pedersen*.

— — G. A. *Friis*.

— — A. W. *Schneider*.

2den Division.

Commandeur C. C. *Paludan*,* Chef.

Commandeur C. L. *Ellbrecht*,*

— P. W. *Tegner*,*

Command.-Capt. P. C. *Bruun*,*

— M. A. *Secher*,*

— J. A. *Meyer*,*

Capitain J. P. F. *Wulff*,*

— C. N. *Wulff*,*

1ste Compagnie.

Capitain H. *Ipsen*,* Chef.

Capitain-Lieut. O. H. *Lütken*,*

— A. E. L. *Knudsen*.

Premier-Lieut. F. A. *Gandil*,*

— 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*.
 — — P. C. H. U. *Jessen*.

2det Compagnie.

Capitain M. B. *Böcher*,* Chef.
 Capitain-Lieut. F. *Frölich*.
 Premier-Lieut. R. C. M. *Bruun*.
 — — J. P. *Schultz*.
 — — Grev W. *Holck*.
 — — J. S. C. *Albeck*.
 — — V. *Falbe*.

Second - Lieut. L. C. *Braag*.
 — — A. W. *Schiwe*.
 — — M. A. C. C. *Wulff*.
 — — W. I. *Pedersen*.
 — — C. N. *Hansen*.

3die Compagnie.

Capitain F. *Paludan*,* Chef.
 Capitain-Lieut. H. P. *Rothe*.
 — — A. *Bjelke*.
 Premier-Lieut. A. R. *Hedemann*.*

Premier-Lieut. C. F. G. *Wrisberg*.
 — — F. E. A. E. *Lund*.
 — — L. *Skibsted*.
 — — J. *Schoustrup*.

Second - Lieut. F. W. *Lüders*.

— — I. C. *Tegner*.
 — — L. E. A. *Mac-Dougall*.
 — — J. S. *Hohlenberg*.

4de Compagnie.

Capitain C. M. *Meinertz*,* Chef.
 Capitain-Lieut. A. J. H. *Agerskow*.
 — — G. F. W. *Wrisberg*.*

Premier-Lieut. O. A. K. *Wilde*.

— — J. A. *Garde*.
 — — A. B. *Rothe*.
 — — H. G. V. *Rambusch*.
 — — 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.

Commandeur J. P. *Gandil*, fungerer som Over-Equipagemester.

Capitain P. W. *Flensborg*,* Equipagemester paa Nyholm.

— 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.

Vice-Admiral K. E. *Mourier*.*

Inspections-Officierer.

Ved Sö-Artilleriet.

Premier-Lieut. W. C. L. *Jacobsen*.*

Second-Lieut. J. U. A. *Holm*.

— — O. L. M. M. de *Morgenstjerne*.

Ved Takkelvæsenet.

Premier-Lieut. *Prösilius*.*

Second-Lieut. N. *Jacobsen*.

— — P. C. H. U. *Jessen*.

Paa Gammelholm.

Capitain-Lieut. P. C. *Albeck*, fungerer som Eqvipagemester.

Second-Lieut. J. C. *Tegner*.

Paa Nyholm.

Capitain-Lieut. F. *Frölich*.*

Premier-Lieut. A. I. L. *Roepstorff*.

— — W. de *Coninck*.

Ved Maskincorpset og Söetatens Vandbygningsvæsen.

Second-Lieut. R. W. *Bauer*.

Ved Reberbanen og Seildugvæver-Værkstedet paa Gammelholm.

Capitain H. *Schierbeck*.*

Cand. polyt. F. *Grove*, Assistent ved Seildugvæver-Værkstedet.

Ved Dokken.

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.°

Constructions- og Reglerings-Commissionen.

Contre-Admiral J. *Seidelin*.*

Commandeur J. P. *Gandil*.*

— O. W. *Michelsen*.*

Command.-Capt. C. E. van *Dockum*.*

Capitain E. *Suenson*.*

— J. P. F. *Wulff*.*

— F. C. G. *Muxoll*.*

— P. W. *Flensborg*.*

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

— — O. F. *Suenson*.*

— — O. W. de Fine *Skib-*
sted.*

Premier-Lieut. G. *Schönheyder*.

Krigsraad G. F. *Lipke*, const. Com-
missionssecretair.

Navigations-Directeur.

Capt.-Lieut. G. E. *Tuxen*.*

Navigations-Examinator i Hertugdømmerne.

Capt.-Lieut. S. *Middelboe*, R.*

Sökaart-Archivet.

Capitain-Lieut. H. P. *Rothe**, Directeur, er tillige Generalinspecteur over
Etatens Chronometre og Sö-Uhre.

Premier-Lieut. N. F. *Ravn*, subaltern Officier.

F. C. *Möller*, DM. HHM., Assistent.

Regnskabsfører ved Marinens Bibliothek, Krigs-Assessor, Fuldmægtig U. A.
Rung.

Defensions-Commissionen.

General-Major af Ingenieurcorpset, C. O. E. v. *Schlegel*, C.* DM., franske
Æreslegion.

Commandeur O. W. *Michelsen*.*

Oberst af Ingenieur-Corpset I. C. V. v. *Steenstrup*, R.* DM.

Oberstlieutenant af Artilleri-Brigaden W. N. v. *Ulstrup*, R.* DM.

Commandeur-Capt. M. P. *Secher*.*

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

Over-Krigscommissair C. F. *Krabbe*, Secretair og Forvalter ved Defen-
sionsværkerne.

Havne-Capitain paa Kiøbenhavnys Rhed.

Commandeur-Capitain H. E. *Krenchel*, R.* Ridder af Sværdordenen.

Havne-Capitain paa St. Thomas.

Commandeur-Capitain L. J. *Rohde*, R.* DM. Ridder af Sværdordenen.

Commissionen for Kiöbenhavns Opmudringsvæsen.

Commandeur J. P. *Gandil*.*

Commandeur-Capt. H. E. *Krenchel*.*

Capitain P. W. *Flensborg*.°

Capitain-Lieut. N. E. *Tuxen*.*

Krigsraad F. A. *Sommerfeldt*, DM, Opmudrings-Controlleur, (Rang VII
Cl. Nr. 4.)

Chr. *Sönderup*,
F. *Bærentzen*, } Undercontrolleurer.

Krigsraad J. L. *Möller*, constitueret Commissionsskriver, Materialforvalter
og Kasserer.

Nyboder.

Commandeur-Capitain C. L. L. *Harboe*, R.* DM., Commandant.

F. A. *Kröyer*, Copist.

Huusbygmester

Professor, Stadsbygmester P. *Malling*.

Sö-Qvæst- og Assistents-Huset i Kiöbenhavn.

General-Krigscommissair N. <i>Wiborg</i> *	} Directeurer.
Over-Krigscommissair C. E. <i>Albeck</i> .	
Dr. Med. Stabslæge F. W. <i>Mansa</i> , R.* DM.	
Mægler F. <i>Hoskiær</i> , R.*	

Lieut. M. *Agesen*, Inspecteur ved Söqvæsthuset.

Over-Krigscommissair C. H. *Hegedahl*, R.* Forvalter.

Krigs-Assessor M. C. *Bjerager*, Controlleur og Auctions-
incassator.

} ved Assi-
stentshuset.

— — J. R. *Harboe*, Fuldmægtig.

Söetatens Hospital i Nyboder.

General-Krigscommissair N. *Wiborg*,*

Command.-Capt. C. L. L. *Harboe*,*

Dr. Med. Stabslæge F. W. *Mansa*,*

} Directeurer.

Dr. Med. F. W. *Mansa*,* 1ste Overlæge.

Overlæge C. *Müllertz*, fungerer som 2den Overlæge.

H. J. *Nimb*, Inspecteur.

Capellan C. F. *Gram*, Sygetrøster og Prædikant.

Fru *Jerndorff*, Oeconom og Oldfrue.

Sö-Etatens Læger.

F. W. *Mansa*, R.* DM., Med. Dr., Stabslæge. Ridder af Nordstjerne-
ordenen. (Rang med Commandeur-Capitainer.)

Ved 1ste Division.

F. W. *Mansa*,* Overlæge.

P. L. *Seidelin*, har Prædikant af Overlæge.

C. W. *Hornemann*, R.*, Underlæge.

A. L. *Bech*, Underlæge. (Ansæt for en Tid af 4 Aar.)

Ved 2den Division.

H. O. C. *Sommerfeldt*, Med. Dr., Overlæge. (Rang med Capt.-Lieut.)

C. *Müllertz*, har Prædikant af Overlæge.

J. C. *Krieger*.
 J. G. G. *Courlænder*, R.* } Underlæger.

Ved Vagtstationen paa Batteriet Treckroner.

A. G. *Drachmann*, R.* Læge.

Holmens Kirke.

General-Krigscommissair N. *Wiborg*,*
 Etatsraad T. C. *Tillge*, R.* tillige Kirkeskriver. } Kirkeværger.
 B. *Münter*, R.*, DM., Dr. Theol., Hofprædikant, Sognepræst for Bremer-
 holms Menighed, Provst ved Söetaten.
 F. J. *Mynster*, 1ste residerende Capellan.
 C. F. *Gram*, 2den — —
 C. A. *Henningsen*, 1ste Katechet.
 H. *Paludan*, 2den — —
 P. *Jessen*, 3die — —
 J. F. *Stjerne*, DM., Klokke.
 Professor, Kammermusicus R. *Bay*, Cantor.
 C. *Raven*, Succentor.
 C. J. *Rauch*, Organist.
 N. P. *Kjær*, DM., Overgraver.
 C. M. *Hoy*, DM. HHM., 2den Graver.

Commissionen for Sö-Etatens Drengeskoler.

Commandeur C. L. *Ellbrecht*.*
 Commandeur-Capitain C. L. L. *Harboe*.*
 — — Baron C. R. T. *Dirckinck-Holmfeld*.*
 Capitain J. L. *Gottlieb*,* Inspectionsofficier.
 Provst ved Holmens Kirke, Dr. theol. *Münter* *
 Justitsraad N. R. *Petersen**, Contoirchef under Marineministeriet.

Commissionen for Sö-Etatens Pigeskoler.

Commandanten i Nyboder.

Provsten og 1ste og 2den Capellan ved Holmens Kirke.

Justitsraad N. R. *Petersen*.*

Proviantgaarden.

Justitsraad S. P. *Nyeland*, R.*, Forvalter.

— — — Fuldmægtig.

Sö-Etatens Overmunderings-Commission.

Command.-Capt. E. R. F. Baron *Dirckinck-Holmfeld*.*

Capitain M. N. *Suenson*.*

— E. *Raffenberg*.*

— J. P. F. *Wulff*.*

Divisionsquarteermester L. *Esskildsen*.

— — C. W. *Wellmann*.

Fæstningen Christiansö.

Commandeur-Capt. A. G. *Ellbrecht*, Commandant, Kammerherre.

Premier-Lieut. E. P. C. M. *Groth*.

Capitain af Armeen P. C. *Dam*.

W. M. *Oxenböll*, Garnisons-Auditeur.

Sö-Krigscommissair J. *Lorentzen*, Proviant-, Ammunitions- og Material-
forvalter. Hamborgske Medaille.

M. J. *Gjörling**, Garnisons-Læge. (Rang med Underlæger ved Söetaten.)

H. L. R. *Müller*, Garnisons-Præst.

C. M. F. *Hoegh*, Kirkesanger og Skolelærer.

Qvarantainen paa Kyholm.

Capitain-Lieut. J. C. *Krüger*, Plads-Commandant.

Rongelig Jagtcapitain.

Capitain C. L. C. *Irminger*.*

Adjutant hos Hs. Majestæt Kongen.

Capitain-Lieut. P. H. C. *Smidth*.*

Lodsvæsenet.

Overlodser.

I Sjællands District: Commandeur F. A. *Paludan*, C.* DM.

Divisions-Qvarttermester L. *Eskildsen*, Skriver hos Overlodsén.

Command.-Capt. C. L. <i>Prösilius</i> , R.* DM.	} Lods-Inspecteurer.
Capitain P. E. <i>Sletting</i> ,	

I Laalands, Falsters og Möens District: Commandeur F. A. *Paludan*.*

I Fyens og Langelands District:	} Capitain A. C. <i>Kierulff</i> , R.*
I Jydske District:	

For Kyholms og Langöres Lodseri: Pladscommandanten paa Kyholm.

I Slesvigske District: Commandeur-Capitain G. A. W. *Varendorff*, R.*

I Holsteenske District: Capitain J. P. *Schumacher*, R.*

Fyr- og Vagervæsenet.

Premier-Lieut. F. E. A. E. *Lund*, Fyr- og Vagerinspecteur paa Östkysten.

—	—	<i>Hammer</i> ,*	—	—	paa Vestkysten af
		Halvöen.			

Lieutenant C. F. *Grove*, Fyrvæsens-Inspecteur og Ingenieur.

Tilsynshavende Inspecteurer.

A. A. *Rauberg*, ved Anholt Fyr.

Agent *Bruun*, ved Baagö Fyr.

Sö-Krigscommissair *J. Lorentzen*, ved Christiansö-Fyr. Commandanten paa Fæstningen har Overtilsyn.

F. C. v. Barner, ved Fakkebjerg Fyr.

C. Thunboe, R.*, ved Fornæs Fyr.

Over-Krigscommissair *C. F. Brodersen*, ved Giedserodde Fyr.

H. N. Rasch, ved Hammershuus Fyr.

Fuldmægtig *Christensen*, ved Helholm Fyr.

P. H. Rydahl, ved Hesselö Fyr.

Toldassistent *Dahl*, ved Hirtsholm Fyr.

H. J. Wörmer, ved Hanstholm Fyr.

Premier-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.

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.

Ditzel, DM., Förer af Fyrskibet Drogden.

Due, — - — Knob.

Farrer, — - — Trindelen.

Larsen, DM., — - — i Læssö-Rende.

H. P. Möller, — - — Nr. 5 ved Kobbergrunden.

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.

F. *Möller*, ved Fyrene paa List.
Toldforvalter *Larsen*, ved Stör Fyr.

Sö-Cadet Corpset.

Capitain E. *Suenson*,* Chef.

Subalterne Officierer.

Capitain-Lieut. O. C. *Pedersen*.*

Premier-Lieut. L. *Skibsted*.*

Second-Lieut. P. J. C. H. *Holböll*.

Lærere.

Capitain - Lieut. G. E. <i>Tuxen</i> ,*	} i de mathematiske Videnskaber.
Premier - Lieut. J. C. <i>Tuxen</i> ,	
— — N. F. <i>Ravn</i> ,	

Capitain-Lieut. O. W. de Fine *Skibsted*,* i Artilleri.

Cadet-Officiererne, i Sömandskab.

Cand. polyt. C. *Knap*, i Chemie og Physik.

Professor H. P. *Holst*, R.* DM., i Dansk. Ridder af Vasa-Ordenen.

Cand. *Berg*, i Historie og Geographi.

Cand. juris H. *Christensen*, i Retslære.

Cand. phil. P. *Jürgensen*, i Tydsk.

S. A. <i>Bay</i> ,	} i Fransk.
M. <i>Fries</i> ,	

Justitsraad H. <i>Rosing</i> , R.*	} i Engelsk.
Krigs-Assessor C. <i>Jork</i> ,	

Premier-Lieut. J. C. *Tuxen*, i Regning.

Helsted, i Frihaandstegning.

Constructionsassistent C. C. *Kildentoft*, i geometrisk Tegning.

Cand. Theol. H. *Bohr*, i Christendom.

Bjerring, i Skrivning.

Premier-Lieut. V. *Falbe*, i Fægtning, Gymnastik og Svømning.

Dandser G. *Brodersen*, i Dands.

Overlæge J. J. *Zahlmann*, Læge.

J. E. W. *Boëtius* (Fuldmægtig under Finants-Ministeriet), Inspecteur,
Regnskabsfører, Bibliothekar og Haandskriver hos Chefen.

Cadetter.

1ste Classe.

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| 1. O. <i>Suenson</i> . | } Under-officierer. |
| 2. T. <i>Jessen</i> . | |
| 3. P. U. <i>Bruun</i> . | |
| 4. N. A. <i>Wolff</i> . | |
| 5. C. A. <i>Garde</i> . | |
| 6. G. J. <i>Blom</i> . | |
| 7. C. A. <i>Bruun</i> . | |
| 8. N. J. <i>Jespersen</i> . | |
| 9. F. P. A. <i>Uldall</i> . | |
| 10. H. H. <i>Koch</i> . | |
| 11. A. B. <i>Mynter</i> . | |
| 12. F. H. <i>Jöncke</i> . | |
| 13. H. J. <i>Marcher</i> . | |

2den Classe.

14. L. A. *Stjernholm*.

15. J. E. V. *Hansen*.
16. C. L. C. E. *Thienen*.
17. N. C. R. *Möller*.
18. L. H. *Thalbitzer*.
19. O. F. H. *Irminger*.
20. V. F. *Koefoed*.
21. H. *Holm*.
22. J. C. *Oldenborg*.
23. H. J. *Hohlenberg*.
24. Grev P. J. *Scheel*.
25. F. C. *Irminger*.
26. T. *Braëm*.
27. A. W. *Bonnesen*.
28. A. F. *Müller*.
29. G. W. C. J. *Bardenfleth*.
30. C. O. E. *Normann*.
31. O. *Gyldencrone*.

Sö-Etatens Justitsvæsen.

General-Auditeur. Conferentsraad og Höiesterets-Assessor H. J.

Koefoed, C.* DM. (Rang med Nr. 5 i anden Classe.)

Over-Auditeur. Justitsraad J. N. *Suenson**.

Auditeur ved Sö-Etatens combinede Ret. Kammerjunker, Baron J. H. *Rosenkrantz*, R.*

Garnisons-Auditeur paa Fæstningen Christiansö. W. M. *Oxenböll*.

Sökrigs-Procureur. Etatsraad og Höiesterets-Advocat P. G. H. L. *Salicath*, R.*

Divisions-Quartiermestere.

L. *Esskildsen*, ved 1ste Division.

C. W. *Wellmann*, ved 2den Division.

M. P. *Secher*, Assistent.

Holmens Contoirer.

Eqvipage- og Commando-Contoir.

Justitsraad P. A. *Börgesen*, R.* DM. Chef; Eqvipage- og Commando-skriver.

Krigs-Assessor J. *Lind*,

— — J. P. G. *Börgesen*, } Fuldmægtige.
— — C. U. *Lang*,

J. C. *Draskau*, { Copister.
— — —

Hoved- og Klædnings-Magazins-Contoir.

Justitsraad D. C. *Wibe*, R.*, Forvalter.

Krigs-Assessor J. S. *Knub*, Fuldmægtig.

L. P. *Sørensen*, { Copister.
F. C. B. *Treschou*,

Veier-Contoir.

Krigsraad J. L. *Möller*, Veiermester.

C. A. *Rasmussen*, Copist.

Sjoverskriver.

Justitsraad D. C. *Wibe*.*

Auctionarius.

Krigs-Assessor F. C. *Bagger*.

Mestere ved de Kongelige Værfter.

- D. H. *Funch*, DM. R.* HHM., Skibbygmester, Inspecteur ved Tømmeroplaget og Tømmerregnskabsfører.
- F. W. *Jensen*, DM. HHM., Mester ved Skibsreparationsarbeidet.
- 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., Reebslagermester. Medaillen for ædel Daad.
- S. P. *Leerager*, Mastemagermester.
- H. J. *Richter*, DM. HHM., Baadebyggermester.
- F. F. *Witkow*, DM. Pælebukker- og Rapertmagermester.

Ved Maskin-Corpsen.

W. *Wain*, DM., Overmaskinmester.

S. *Steele*,

S. *Hickins*, DM.,

D. *Nelson*,

L. *Blom*, DM.,

J. *Bindesböll*,

L. H. *Ursin*,

S. *West*, Maskinmester af 2den Classe.

R. *Henriksen*,

C. *Jørgensen*,

Maskinmestere af 1ste Classe.

Maskinmestere af 3die Classe.

Liste over Flaaden.

Linieskibe.

<i>Skjold</i>	84	Kanoner.
<i>Frederik den 6te</i> . . .	84	—
<i>Valdemar</i>	84	—
<i>Dannebrog</i>	72	—
<i>Danmark</i>	66	—

Fregatter.

<i>Dronning Marie</i> (raseret)	60	—
<i>Thetis</i>	48	—
<i>Bellona</i>	46	—
<i>Havfruen</i>	46	—
<i>Rota</i>	46	—
<i>Tordenskjold</i>	44	—

Corvetter.

<i>Galathea</i>	28	—
<i>Valkyrien</i>	20	—
<i>Flora</i>	20	—
<i>Nayaden</i>	14	—

Brigger.

<i>Ørnen</i>	16	—
<i>St. Thomas</i>	16	—
<i>Mercurius</i>	12	—
<i>St. Croix</i>	12	—

Barkskib.

<i>Saga</i>	12	—	stationeret i Vestindieu.
-----------------------	----	---	---------------------------

Skonnerter.

<i>Elben</i>	8 Kanoner, stationeret paa Elben.
<i>Pilen</i>	1 Kanon.
<i>Delphinen</i>	1 — stationeret ved Nyborg.

Cuttere.

<i>Lystjagten Neptun</i> . .	6 Falconetter.
------------------------------	----------------

Ro-Flotillen.

<i>Bombe-Kanonchaloupper</i> . .	34.
do. <i>Ioller</i> . .	17.
Almindelige <i>Kanonchaloupper</i> .	39, hvoraf 23 indrettede til Brug ved Troppetransporter.

ialt 90.

Dampskibe.

<i>Thor</i> (Skrue) . . paa 260 Hestes Kraft,	12 Kanoner.
<i>Holger Danske</i> — 260 — —	1 Bombekanon, 6 Kanoner.
<i>Hekla</i> . . . — 200 — —	1 Bombekanon, 6 Kanoner.
<i>Geiser</i> . . . — 160 — —	2 Bombekanoner, 6 Kanoner.
<i>Skirner</i> . . . — 120 — —	2 Kanoner.
<i>Ægir</i> (Jernskib) — 80 — —	2 Kanoner.
<i>Stören</i> , Skruekanonbaad.	

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 3die October har Hs. Maj. Kongen allernaadigst resolveret:

Capitainerne Schierbeck og C. Wulff oprykke i den for de ældre Capitainer reglementerede Gage;

Capitainlieutenant Böcher udnævnes til Capitain paa yngst Gage; Capitainlieutenant Ugerskov oprykker i den for de ældre Capitainlieutenanter reglementerede Gage; Premierlieutenant C. Sedemann udnævnes til Capitainlieutenant paa yngst Gage.

Under 1. D. har Hs. Maj. allernaadigst resolveret, at Commandeur Michelsen fratræder Posten som Lærer i Artilleri ved Søcadetacademiet, og derhos allernaadigst bemyndiget Ministeriet til at tilkiendegive Commandeuren Hs. Majestæts allerhøieste Tilfredshed med hans lange og fortjenstfulde Virksomhed i bemeldte Stilling.

Under 5te j. M. er Premierlieutenant Jacobsen beordret til Tjeneste som Inspectionsofficier ved Søartilleriet.

Under 6te j. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst udnævnt:

Til Commandeur af Dannebrog:

Commandeur-Capitain van Doekum.

Til Dannebrogsmænd, følgende Riddere af Dannebrog:

Commandeurcapitain Harboe, Commandant i Nyboder.

Dr. med. Mansa, Søetatens Stabslæge.

Til Riddere af Dannebrogordenens 3die Klasse:

Premierlieutenant Wilhelm Christian Lemvig Jacobsen.
Fyrinspecteur Christian Thunboe ved Tornæs Fyr.

Til Dannebrogsmænd:

Obergraber ved Holmens Kirke, Niels Peter Rjør.

Skipper i Holmens Tjeneste Henrich Møller Karis.

Fyrskipper Lorenz Andersen Tigel.

Negnskabsfører ved Søkaart-Archivet Jens Christian Pedersen, 2den Divisions 1ste Compagni Nr. 69.

Skoleinspecteur Jens Frederik Nielsen af 1ste Divisions 2det Compagni Nr. 4.

Skibbygemestersvend Zacharias Pedersen af 2den Divisions 1ste Comp. Nr. 76.

Snedkerquarteermand Peter Petersen Gulløv af 2den Divisions 3die Comp. Nr. 169.

Skriver i 1ste Klasse Peter Ulrich Bergstrøm af 2den Divisions 1ste Comp. Nr. 38.

Skibstømmermand i 2den Klasse Vilhelm Hansen Selsinge af 2den Divisions 1ste Comp. Nr. 184.

Bekjendtmænd Heinrich Frederik Detleffen af Steinburg-haf i Angeln.

Under 6te October er udnævnt til Justitsraad med Rang i 5te Klasse Nr. 3:

Overkrigscommissair Nyeland, Ridder af Dannebrog, Sjøetatens Proviantforvalter.

Under 1. D. til Krigsraad med Rang i 7de Klasse Nr. 4:

Krigsassessor Møller, Sjøetatens Veiermester.

Under 1. D. til Krigsassessorer med Rang i 9de Klasse Nr. 4:

Fuldmægtig J. P. G. Børgesen,

— C. U. Lang og

Copist J. S. Knub.

Under 8de 1. N. er Capitainlieutenant Skibsted ansat som Lærer i Artilleri ved Søcadetacademiet.

Under 9de 1. N. har Hs. Majestæt allernaadigst resolveret, at Commandeur S. L. Tuxen udtræder af Commissionen for

Kiøbenhavn's Opmudringsvæsen, samt at Havnecapitainen paa Kiøbenhavn's Rhed, Commandeur-Capitain Krenchel, og Equipagemesteren paa Nyholm, Capitain Slensborg, tiltræde bemeldte Commission som Medlemmer.

Under 11te October er Second-Lieutenant Schiwe beordret at forrette Tjeneste som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenets østlige Afdeling, for en Tid af 3 Aar.

Under 1. D. er Second-Lieutenant L. Braag beordret til Tjeneste som Inspections-Officier ved Takkelvæsenet.

Under 12te f. M. er Second-Lieutenant Rohde beordret til Tjeneste som Inspections-Officier paa Nyholm.

Under 13de f. M. er cand. theol. C. S. Nielsen ansat som Lærer ved en ny oprettet Pigeskole.

Under 14de f. M. antaget J. J. Claessen som Regnskabsfører ved Holmens Bæverbærksted.

Under 15de f. M. er Second-Lieutenant J. Holm beordret til Tjeneste som Inspections-Officier ved Søartilleriet.

Under 20de f. M. er Copist i Holmens Contoirer L. N. Pagh, efter Ansøgning, allernaadigst meddeelt Afsted i Naade af Marinens Tjeneste, og derhos allernaadigst tillagt Krigsassessors Character med Rang i 9de Classe Nr. 4.

Under 21de f. M. er S. C. B. Treschow ansat som Copist i Holmens Contoirer.

Under 29de f. M. har Hans Majestæt allernaadigst approberet Instrux for Havnecapitainen paa Kiøbenhavn's Rhed, og derhos resolveret, at et af Ministeriet udsærdiget Havnereglement for Kiøbenhavn's Rhed og Havn maa af Ministeriet foranstaltes udgivet og ved Havnecapitainen uden Betaling tilstillet de hertil ankomende Skibsførere.

Under 1. D. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst udnævnt Cancellist, Krigscancellisecretair L. Bisserup til Secretair ved Generaladjutanturen for Søetaten, Lieutenant og Proviantregnskabsfører ved Bagtskibet i Sundet, Aagesen til Inspecteur, ved Sø-

qvæsthuset, og Assistent hos Divisionsquarteermeesterne, S. J. Nimb, til Inspecteur ved Sættatens Hospital.

Under 29de October beordret J. Ligtved at overtage Proviantregnskabsfører- og Secretair-Posten paa Bagtskibet i Sundet i indværende Aar, istedetfor Lieut. Aagesen, der har erholdt anden Ansættelse.

Under 31te s. M. er Fuldmægtig, Krigsassessor Bagger ansat som Auctionarius ved Holmene.

Under 3die November er det allernaadigst tilladt Command.-Capitain van Dockum, Capitain Meinertz, Capitainlieutenant Rothe og Premierlieutenant Wilde at anlægge og bære de dem af Hs. Maj. Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Decorationer, Førstnævnte som Commandeur, og de 3 Sidstnævnte som Riddere af Sværdordenen.

Under s. D. er M. P. Secher allernaadigst udnævnt til Assistent hos Divisionsquarteermeesterne.

Under 16de s. M. ere Commandeur-Capitain van Dockum, Capitainerne L. Suenson og Meinertz, Capitainlieutenant Lütken og Premierlieutenant J. Tuxen beordrede at sammentræde i en Commission for at udarbejde Forslag til Reglement for Commandoudtryffene ombord i Krigsskibene.

Under 28de s. M. er J. Mathiesen, efter Ansøgning, paa Grund af Svagelighed, i Naade entlediget fra sin Post som Inspecteur ved Hesselø Fyr, fra 1ste December d. A. at regne.

Under 6te December er Skipper Rydahl ansat som Fyrmester ved Hesselø Fyr fra den 1st s. M. at regne.

Under 9de s. M. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst udnævnt Mr. Binet, directeur en chef des constructions navales ved Værftet i Toulon, til Commandeur af Dannebrog; Capitain Erdmann af den keiserlige russiske Marine, Lieutenant Gregory af den kongelige nederlandske Marine, Mr. Pateau, Inspecteur du mont de piété i Paris, og Assistentshuusforvalter Overkrigscommisair Segedahl til Riddere af Dannebrogssordenens 3die Klasse.

Under 10de s. M. er Capitainlieutenant A. Krieger, efter

Ansøgning paa Grund af hans Ansættelse som Lodsinspecteur, Pakhuusforvalter og Havnemeister i Tønning, allernaadigst meddeelt Afsted i Naade af Sæetaten.

Under 14de Decbr. har Ministeriet beordret Commandeur Braëm til, ved Udgangen af 1853 at fratræde og Capitain J. P. S. Wulff fra samme Tid at tiltræde Sæetatens Overmunderings-Commission.

Under 19de s. M. ansat Skipper af Hjørring Amts Extrarulle, Soldkarl Poul Val Pedersen Holm, som Lodsoldermand ved Læse Lodseri, samt Regnskabsfører og Opsynsmand ved Læse Bagerbæsen og overdraget ham de ved Fyrskibet Trindelen foreslående Forretninger, Alt fra 1ste December d. A. at regne.

Under 19de s. D. er Cadetunderofficier V. Lubrecht efter Ansøgning meddeelt Afsted fra Sæadecorpsset.

Under 21de s. M. udfærdiget nedenslaaende Befiendtgjørelse om Gratificationer for god Pasning af Fyrene:

Ifølge de til Ministeriet indkomne Beretninger om Inspectionen af samtlige Det underlagte Fyr i Kongeriget og Hertugdømmene, har det viist sig, at Fyrene paa Sanstholm, Salløbjerger, Kronborg, Ryholm, Møen, Refsnæs, Spotsbjerg, Pelzerhage og Frederiksort ere de bedst passede, og Ministeriet har derfor tildeelt samtlige ved disse 9 Fyr ansatte Betjente Gratificationer, som Præmie for den gode Pasning og som Opmuntring for Effertiden.

Under 22de s. M. har Ministeriet bestemt, at Inspections-officierspøsterne ved Holmene, fra 1ste i næste Maaned skulle besættes paa følgende Maade:

ved Equipagen paa Ryholm:

Capitainlieutenant Srólich med 2den Douceur,

Pr.-Lieutenant Roepstorff med 1ste —

Sec.-Lieutenant de Coninck med 3die —

ved *Equipagen* paa *Gammelholm*:

Capitainlieutenant Albeck, der tillige er beordret at fungere som *Equipagemester*, og som derfor tillægges *1ste Inspectionsofficiers Douceur*;

Secondlieutenant Tegner med *2den Douceur*.

ved *Seartilleriet*:

Premierlieutenant Jacobsen med *1ste Douceur*,

Secondlieutenant J. U. N. Holm med *2den Douceur*,

— — *Morgenstjerne* — *3die* —

ved *Takkelloftet*:

Premierlieutenant Proffilius med *2den Douceur*,

Secondlieutenant N. Jacobsen med *1ste Douceur*,

— — *Jessen* — *3die* —

Under 23de Decbr. har Ministeriet resolveret, at der for Fremtiden ikke skal medgives *Skibene Styrmand* i *Fredstid*, men at der skal *commanderes* et lige Antal *Underofficerer* fra *Corpsene*, hvorfra dog indtil videre er undtaget *Bagtskibsstationerne* i *Storebelt* og ved *Altona*.

Under 31te s. M. er *Premierlieutenant Salbe* beordret at *fratræde Tjenesten* som *Cadetofficier*, og er *Secondlieutenant P. J. C. Holboll* beordret at *forrette Tjeneste* som *3die subalterne Officier* ved *Socadetcorpsen*.

Under 4de November er *cand. phil. A. Knudsen* ansat som *Medhjælper* hos *Divisionsquarttermesterne*.

Under 21de s. M. udfærdiget omstaaende *Bekendtgørelse* angaaende en *Nedsættelse* i *Tarten* for *Kjøbenhavns Lodseri* af 26de August 1833:

Bekjendtgjørelse

angaaende

en Nedsættelse i den ved Taxten for Kiøbenhavns Lodseri af 26de August 1833 fastsatte Betaling for Lodsninger fra Kiøbenhavns Rhed indenfor Batteriet Trekroner til Dragør Sandrevs Tønde og til Helsingør eller Humlebeek.

Paa givne Anledning fra Marineministeriet og i Overensstemmelse med hvad Kiøbenhavns Lodseri har vedtaget, nedsættes den 3die og 5te Colonne af den for bemeldte Lodseri under 26de August 1833 fastsatte Taxt, fra den 1ste Januar 1854 saaledes, at der erlægges:

For Lodsning fra et Sted paa Kiøbenhavns Rhed indenfor Batteriet Trekroner — med Undtagelse af naar Lodsningen skeer fra Toldboden — til Dragør Sandrevs Tønde.

	Fra 1. April til 30. Sept. begge incl.		Fra 1. Octbr. til 31. Marts begge incl	
	Rbd.	§	Rbd.	§
For et 8 Fod eller derunder dybt- gaaende Skib eller Fartøi	6	=	8	-
For et 9 Fods do.	6	72	9	-
- - 10 — —	7	48	10	-
- - 11 — —	8	24	11	-
- - 12 — —	9	=	12	-
- - 13 — —	9	72	13	-
- - 14 — —	10	48	14	-
- - 15 — —	11	24	15	-
- - 16 — —	12	=	16	-
- - 17 — —	12	72	17	-
- - 18 — —	13	48	18	-
- - 19 — —	14	24	19	-
- - 20 — —	15	=	20	-
- - 21 — —	15	72	21	-
- - 22 — —	16	48	22	-
- - 23 — —	17	24	23	-

og fremdeles 72 § for hver Fod, Skibet eller Fartøiet er mere dybtgaaende, fra 1ste April til 30te September, begge inclusive; men 1 Rbd. pr. Fod fra 1ste October til 31te Marts, begge inclusive;

For Lødsning fra et Sted paa Kiøbenhavns Rhed inden-
for Batteriet Trekroner — med Undtagelse af naar Løds-
ningen skeer fra Toldboden — til Helsingør eller Humlebek.

	Fra 1. April til 30. Sept., begge incl.		Fra 1. Octbr. til 31. Marts, begge incl.	
	Rbd.	§	Rbd.	§
For et 8 Fod eller derunder dybt- gaaende Skib eller Fartøi	6	74	9	3
For et 9 Fods do.	7	70	10	29
- - 10 — —	8	66	11	56
- - 11 — —	9	62	12	83
- - 12 — —	10	59	14	15
- - 13 — —	11	55	15	41
- - 14 — —	12	51	16	68
- - 15 — —	13	46	17	93
- - 16 — —	14	43	19	25
- - 17 — —	16	24	21	64
- - 18 — —	18	5	24	7
- - 19 — —	19	83	26	47
- - 20 — —	21	64	28	85
- - 21 — —	23	45	31	28
- - 22 — —	25	27	33	68
- - 23 — —	27	8	36	11

og fremdeles 1 Rbd. 77 § for hver Fod, Skibet eller Fartøiet er
mere dybtgaaende, fra 1ste April til 30te September, begge incl.,
men 2 Rbd. 39 § pr. Fod, fra 1ste October til 31te Marts,
begge incl.; hvorimod det i Henseende til Betalingen for Lødsnin-
ger fra Kiøbenhavns Toldbod til noget af de anførte Steder, for-
bliver ved Bestemmelserne i Tarten for Kiøbenhavns Lødseri af
26de August 1833.

Officielle-Deel.

II.

OFFICIAL DEED

11

11

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 4de Januar 1854 bekiendtgjort, at Fyrskibet i Drogden den 3die f. M. har forladt sin Station paa Grund af Iis i Farvandet.

Under f. D. har Hans Majestæt allernaadigst resolveret, at en Dof anlægges paa Nyholm, i Overeensstemmelse med den af den engelske Ingenieur Alfred Giles forfattede Tegning.

Under 7de f. M. bekiendtgjort, at Fyrskibet i Læss Rende den 4de f. M. har forladt sin Station paa Grund af Iis i Farvandet.

Under 9de f. M. er det allernaadigst tilladt Capitainlieutenant Lund og Premierlieutenant Ulrich at anlægge og bære de dem af Hans Majestæt Keiseren af Rusland tildeelte Decorationer som Riddere af St. Stanislaus Ordenens resp. 2den og 3die Klasse.

Under 19de f. M. er Møller Holst paa Helholm overdraget Tilsynet med og Regnskabsførelsen ved Fyret sammesteds, fra d. 1. April d. A. at regne.

Under 28de f. M. er Candidat Boesen ansat som Assistent i Ministeriets Commissariats og Bogholder-Contoic.

Under 1ste Februar paadrager Divisionscheferne, for Fremtiden at iagttage, at de sædvanlige Schemata angaaende den Embedsmændene paaliggende Forpligtelse i Henseende til deres Hustruers Forsørgelse i disses mulige Enkestand, for Divisionernes Bedkommende, indsendes til Ministeriet med Paategning af Divisionscheferne om sammes rigtige Udfyldning.

Under 2den f. M. er Commandeur-Capitain A. G. Lübrecht allernaadigst meddeelt Affled i Naade som Commandant paa Fæstningen Christiansø, fra 1ste April d. A. at regne, og er derhos allernaadigst meddeelt Commandeurs Character.

Under 2den Februar er Premierlieutenant Braag beordret til Fører af Bugseerdampfskibet *Gertha* i 2 Aar, fra 1. April d. A. at regne.

Under f. D. er Premierlieutenant *Sammer* beordret til, endnu i eet Aar, fra 1ste Marts d. A. at regne, at fungere som Krydstoldinspecteur paa Hertugdømmernes Bestkyst og indtil videre tillige som Fyrg og Vagerinspecteur sammesteds.

Under 4de f. M. har Ministeriet resolveret, at den af Commandeur *Rosenvinge* i sin Tid forfattede Veiledning til Udførelsen af adskillige Arbejder paa Marinens Værfter, foranstaltet trykket saaledes som den af Taktmesteren, Capitain *Muxoll*, nu er omarbejdet.

Under 11te f. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst resolveret, at Commandantposten paa Fæstningen *Christiansø* for Fremtiden besættes med en Officier, der vælges blandt de yngste Capitainer eller ældste Capitainlieutenanter og som commanderer til Posten for 2 Aar ad Gangen, samt at der for den som Commandant paa Fæstningen *Christiansø* fungerende Officier reglementeres et Tillæg til Officiersgagen af 720 Rdl. aarlig samt fri Bolig og 10 Favne Brænde in natura, hvorimod de øvrige for Commandantposten hidtil reglementerede Emolumenter inddrages.

Under f. D. er Overkrigscommissair *C. S. Brodersen*, efter Ansøgning, paa Grund af Svagelighed, i Naade entlediget med Pension fra sin Post som Inspecteur ved Giedser Fyr, fra den 1ste April d. A. at regne.

Under 20de f. M. er Sognepræsten paa *Thuns*, *T. A. Schönheyder*, overdraget Tilsynet med Fyret sammesteds.

Under f. D. har Hans Majestæt allernaadigst resolveret, at den Tilladelse, som ved allerhøieste Resolution af 4de Juli 1838 i Fredstid indtil videre er givet fremmede armerede Dampskibe og seilbare Krigsskibe af mindre Størrelse at løbe indenfor Batteriet *Trekroner* med Krud ombord, ophæves.

Under 24de f. M. ansat *J. Ligtved* indtil videre som Pro-

viantregnskabsfører og Secretair paa Dampskibet *Solger Danske* paa dets Togt iaar.

Under 27de Februar bekendtgjort, at Fyrskibene i Drogden, ved Anholts Knob og ved Kobbergrunden samme Dag ere afgaaede til deres respective Stationer, og at de ville tænde Fyr, saasnart de ere forteiede.

Under 28de f. M. ansat Cancellist *Velschou* indtil videre som Proviantforvalter paa de Skibe der iaar ville blive benyttede som Logiskibe for de udskrævede Indrullerede.

Under 2den Marts er Assistenten ved Hantsholm Fyr, *V. Th. L. Slint*, ansat som Fyrmester ved Giedser Fyr, fra den 1. April d. M. at regne.

Under 3die f. M. har Hans Majestæt allernaadigst resolveret, at de Skibschefer, som ikke ere underlagte en Flaade- eller Eskadrechefs Commando, bemyndiges til, i Eighed med den en chef Commanderende, ifølge Søkrigsartikelsbrevet § 970, givne Bemyndigelse, at formilde de ved Krigsret ombord affagte Straffedomme.

Under f. D. er Capitain lieutenant *M. Meier* allernaadigst tillagt Capitains Character og derhos udnævnt til Commandant paa Fæstningen Christiansø i 2 Mar, fra 1ste April næstkommende at regne.

Under f. D. har Hans Majestæt foreløbig til Prøve allernaadigst approberet Udkast til Reglementer for Commando-Ord ved Seilmanoeuvrer, for Commando-Ord til Mastkammeret i Dampskibe og for Signaler med Baadsmændspiben som Nettesnor for denne Deel af Tjenesten ombord i de kongelige Skibe, og saaledes at vedkommende Skibschef, ligesom ved Reglementerne for Mullernes Forfattelse, daglig Tjeneste o. s., v. under enkelte Omstændigheder kan giøre Afvigelser derfra, naar Forholdene maatte giøre det nødvendigt.

Under 4de f. M. er Commandeur-Capitain *Sæster* beordret at fungere som Chef for Søetatens Hverving og for Linieskibet *Skjold* og Fregatten *Savstruen* som Logiskibe for det udskrævede

Mandskab, og Krigssassessor Rist at fungere som Chef for Hvervingscontoiret. Capitainlieutenant Seidelin er beordret til Næstcommanderende ved Logistfibene.

Under 4de Marts ansat Cand. med. L. B. Holst som Skibslæge paa Dampskibet *Solger Danske* paa dets Togt iaar, og Stud. J. A. L. Rohde til at fungere som Læge under Garnisonslæge *Gjorling* ved den foregædte Besætning paa Fæstningen *Christiansø*.

Under 8de s. M. beordret Reservechirurg *Drachmann* til, i Forbindelse med hans Post som Læge paa Batteriet *Trekroner*, indtil videre at overtage Overskibslægeposten for de Skibe, paa hvilke de iaar udfkrevne Indrullerede ville blive indlogerede.

Under 10de s. M. beordret Krigs-Cancelliesecretair *Mariager*, ved Sommerstationens Begyndelse at tiltræde sin Tjeneste som Proviantregnskabsfører og Secretair ved Bagtskibstationen i Storebælt for indeværende Aar, samt som Regnskabsfører ved Stationen i Vintermaanederne 1854.

Under s. D. ansat Krigssassessor *Mühlensteth* som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Bagtskibet i Sundet i indeværende Aar.

Under 11te s. M. ansat T. Lund som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Dampskibet *Sella* paa dets Togt i indeværende Aar.

Under 13de s. M. ansat Student *Stybe* som Underskibslæge paa de Skibe, paa hvilke de iaar udfkrevne Indrullerede ville blive indlogerede; S. Herber som Skibslæge paa Bagtskibet i Sundet iaar, og Reservechirurg *Clementsén* som Skibslæge med Overskibslæges Character paa Dampskibet *Sella* paa dets Togt i indeværende Aar.

Under s. D. har Ministeriet bestemt, at den jourhavende Capitains Inspection paa Holmene indtil videre skal ophøre.

Under 14de s. M. har Ministeriet bestemt, at de løbende Forretninger ved Bestyrelsen af Søkaartarchivet, under Directorens

Frabærelse som Chef for Bagtskibet i Sundet, overdrages til Premierlieutenant Ravn.

Under 15de Marts har Ministeriet bestemt, at en Skruedampkanonbaad af Jern skal bygges efter de af Fabrikmesteren udarbejdede Tegninger.

Under 17de f. M. ansat L. Meyer som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Briggen St. Croix paa dens Togt i indeværende Aar, og T. Beck og J. P. Semberg i samme Egenskab, resp. paa Fregatten Thetis og Briggen Mercurius;

fremdeles Student J. A. Solstein som Skibslæge paa Briggen Mercurius paa dens Togt i indeværende Aar; Underlæge ved Sæetatens Hospital A. E. Beck som Overstibslæge og Student C. C. L. Slemmer som Underskibslæge paa Fregatten Thetis; og Student P. W. Topp som Skibslæge paa Briggen St. Croix, — paa indeværende Aars Togter.

Under 20de f. M. ansat J. J. Vahl som Skibslæge og N. S. Knoph som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Bagtskibet paa Elben i indeværende Aar.

Under 21de f. M. ansat S. Bergmann som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Batteriet Trekroner i indeværende Aar.

Under 22de f. M. har Ministeriet resolveret:

at Maskinasistent i 2den Klasse L. S. Olsen oprykker i 1ste Klasse,

at Maskinasistent i 3die Klasse C. S. L. Larsen oprykker i 2den Klasse, og

at Lærlingerne C. S. S. Heinrichsen og J. L. Witkow oprykke til Maskinasistent i 3die Klasse.

Under 23de f. M. emaneret Lov om Kongeriget Danmarks Andeel i Udredelsen af Omkostningerne ved Anlægget af en Dof for Drøgløsslaaden.

Under 23de Marts er emaneret følgende Lov:

Vi Frederik den Syvende &c. Giøre vitterligt: Nigsdagen har vedtaget og Vi ved Bort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Marineministeriet bemyndiges til at bestemme, at der, for et Antal Priffer, som i Farvandet paa Liimfjorden mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen blive at udlægge og vedligeholde til Veiledning for Skibsfarten, i Løbet af 3 Aar fra denne Lovs Datum, skal af ethvert for Lastedragtighed brændt Skib eller Fartoi, hvilket ved at besøge bemeldte Farvand kommer fra eller udgaar til et udenfjords, indenlandsk eller fremmed Sted, erlægges en Priffes afgift af $1\frac{1}{2}$ R Nigsmønt pr. Commercelæst for Indgaaende og ligesaa meget for Udgaaende.

Hvorefter alle Vedkommende sig have at rette.

Under 24de s. M. er Secondlieutenant Lüdgers beordret til Tjeneste som Inspectionsofficier paa Gammelholm.

Under 25de s. M. ere Capitainerne Liebmann og Næser, Capitainlieutenanterne Normann og E. C. C. Tuxen beordrede at deeltage i Landtjenesten.

Under 27de s. M. er Chefen for Søetatens Maskincorps, Capitainlieutenant N. E. Tuxen, og Søetatens Fabrikmester, Capitainlieutenant O. S. Suenson, allernaadigst meddeelt Capitains Character.

Under s. D. er Secondlieutenant S. Garde beordret til Tjeneste som Inspectionsofficier paa Nyholm.

Under s. D. er S. C. K. Treschou allernaadigst udnævnt til Copist ved Holmens Contoirer.

Under 27de s. M. er Høibaadsmand, Ibmd. Christian Sørensen, allernaadigst bestillet til 2den Skipper i Matroscorpsen med Ansættelse ved Flaaden fra den 1ste April d. A. med derfor reglementeret Gage og Emolument.

Under 28de s. M. er heelfebaren Constabel af Artilleriecorpsen Nr. 148, Johannes Stramboe, ansat som Assistent ved Høstholm Fyr.

Under 28de Marts instrueret Cheferne for Krigsskibene, at det nøie bliver at overholde:

at de af Follene, der paa Grund af Landlov eller af andre Nar-
sager ikke kunne nyde de reglementerede Maaltider, saavidt mu-
ligt foranstaltes saa betimeligt udskræve af Skibskosten, at denne
kan bespares for Statskassen;

at i Skibsjournalen for hver Dag anføres, hvormange af Fol-
lene gives Landlov og til hvilke Tider;

at Forvalterens Regnskab bilægges med Officiers Attest om,
hvormange Mand der daglig have faaet Skibskost til de for-
stieilige Maaltider, og

at det ikke tillades Nogen at føre sin Skibskost fra Borde eller
at opsamle besparet Proviant af noget Slags, ei heller at
lade sin Skibskost eller en Deel af den eller nogen enkelt Pro-
viantfort, den ordinaire Nation af Brændevin ene undtagen,
henstaae med Krav paa Erstatning derfor i Penge.

Under 30te s. M. ansat Candidat D. S. Didrichsen som
Overskibslæge, Student J. Holm som Underskibslæge og W.
Thellemann som Proviantforvalter og Secretair paa Corvetten
Galathea paa dens Togt i indeværende Nar, og

Candidat Salicath som Overskibslæge, Student S. Hansen
som Underskibslæge og E. C. Christensen som Proviantforvalter
og Secretair paa Fregatten Bellona paa dens Togt i indeværende
Nar.

Under 31te s. M. ansat Reservechirurg C. W. Hornemann
som Overskibslæge, Student C. Harpoth som Underskibslæge og
Søkrigs-Commisair Nielsen som Proviantforvalter og Secretair
paa Fregatten Tordenskjold paa dens Togt i indeværende Nar.

Til de Skibe som iaar udrustes og Bagtskibsstationerne ere følgende Officierer udcommanderede,

Fregatten Tordenskjold:

Commandeur-Capitain Dirckinck-Holmsfeld,

Capitain-Lieutenant Agerstov,

Premier-Lieutenant Obelig.

— — Albeck,

— — Meldahl,

Second-Lieutenant Braëm,

— — Morgenstjerne.

Fregatten Thetis:

Capitain Rassenberg,

Capitain-Lieutenant Bjelke,

Premier-Lieutenant E. Krieger,

— — Schoustrup,

Second-Lieutenant L. Mac-Dougall,

— — Dorph,

— — Mourier,

— — O. Suenfson.

Fregatten Bellona:

Capitain P. Wulff,

Capitain-Lieutenant Moe,

Premier-Lieutenant J. Tuxen,

— — Michelsen,

Second-Lieutenant S. Holbøll,

— — G. Jacobsen.

Corvetten Galathea:

Capitain L. Wulff,

Capitain-Lieutenant Sedemann,

Premier-Lieutenant Goldt,

Second-Lieutenant L. Braag,

— — Tegner,

— — Schneider.

Corvetten Flora, Bagtskib i Sundet:

Capitain-Lieutenant Rothe,

Premier-Lieutenant Gandil,

— — Rothe,

Second-Lieutenant Zohlenberg,

— — Recke.

Corvetten Valkyrien, Cadetskib:

Capitain Ipsen,

Capitain-Lieutenant Pedersen,

Premier-Lieutenant Skibsted,

Second-Lieutenant C. Solbøll.

Briggen St. Croix:

Capitain-Lieutenant Lütken,

Premier-Lieutenant L. Schönheyder,

Second-Lieutenant N. Jacobsen,

— — Friis.

Briggen Mercurius:

Capitain-Lieutenant Smidth,

Premierlieutenant Roepstorff,

Second-Lieutenant Bærenzen,

— — N. Holm,

Dampskibet Thor:

Capitain Meinertz,

Premier-Lieutenant Koble,

— — Salbe,

Second-Lieutenant Carlsen,

— — Jessen.

Dampskibet Solger Danske:

Capitain Paludan,

Premier-Lieutenant Gottlieb,

— — Präsius,

Second-Lieutenant W. Pedersen,

— — Buchwald.

Dampskibet *Sekla*:Capitain *Solm*,Premier-Lieutenant *Jacobsen*,— — *Ulrich*,Second-Lieutenant *Rohde*,— — *Christiansen*.Dampskibet *Mercur*.Capitain-Lieutenant *Wrisberg*,Second-Lieutenant *L. Solm*.Batteriet *Trekroner*:Capitain-Lieutenant *Solst*,Premier-Lieutenant *Bruun*.Bagtskibet i *Store-Belt*:Capitain-Lieutenant *Sommer*,Premier-Lieutenant *T. W. Pedersen*:Second-Lieutenant *Sansen*.Bagtskibet ved *Altona*:Capitain-Lieutenant *L. Wulff*,Premier-Lieutenant *Wrisberg*,Second-Lieutenant *L. Pedersen*.

Officielle-Deel.

III.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger &c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcømmendo &c.

Under 11te April ansat Cand. Steenberg som Skibslæge og L. Dumont som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Cadetflibet, Corvetten Valkyrien, paa dets Togt i indeværende Aar.

Under 17de s. M. er Cadetunderofficier O. Suenson allernaadigst udnævnt til Secondlieutenant i Søetaten. Som Følge heraf er Cadet L. Bruun oprykket til Underofficier ved Cadetcorpsen.

Under 19de s. M. constitueret practiserende Læge i Ners J. N. Sehestedt til at overtage Garnisonslægeposten paa Fæstningen Christiansø, under Garnisonslæge Giørlings Sygdom.

Under 24de s. M. har hans Majestæt allernaadigst approberet, at den af den dertil nedsatte Commission udarbejdede Signalebog for Dagssignaler tilstilles Cheferne for de iaar udrustede Krigsskibe, for at anvendes som Regel for Signaliseringen og for saaledes at underkastes en practisk Prove.

Under 25de s. M. er Secondlieutenant Mourier beordret at overtræde fra Fregatten Thetis til Fregatten Tordenskjold.

Under 27de s. M. har Hans Majestæt allernaadigst approberet et af Ministeriet allerunderdanigst forelagt Udkast til forandrede Bestemmelser om Afgang og Antagelse til Søcadet samt om Søcadetacademiets Ordning, saaledes at disse Bestemmelser træde i Kraft med det Cursus, der begynder ved Akademiet efter endt Cadetflibstogt iaar; og har Hans Majestæt derhos allernaadigst resolveret, at Bestemmelsen i det allerhøieste Rescript af 19de Januar 1841, om en aarlig Bedømmelse af Cadetterne, ved en permanent Commission, ophæves.

Under 27de April er Capitainlieutenant G. Tuxen beordret at gjøre det forestaaende Togt med Cadetskibet, Corvetten Valpyrien, som Værer i Styrmandsklab.

Under 5te Mai er Secondlieutenant Bjødesen beordret til, i Forbindelse med sin Tjeneste ved Logistskibene, at forrette Tjeneste som Inspectionsofficier ved Takkelloftet.

Under 9de s. M. er Secondlieutenant Rohde beordret at afgaae fra Dampskibet *Sebla* og at forrette Tjeneste som Inspectionsofficier paa Gammelholm.

Under s. D. er Auditeur S. L. Petersen, Cancellist ved Generalauditoriatet for Landetaten, constitueret til at varetage Forretningerne som Auditeur ved Sæetatens combinede Ret, indtil dette Embede, der ved Overauditeur Baron Rosenkrantz's Befordring er blevet vacant, atter besættes.

Under 11te s. M. er Secondlieutenant Schiwe beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficier ved Holmen.

Under 17de s. M. er Fastlods Hans Kallsen ved Sønderborg Lodseri befuldmægtiget til Lodssolderland ved Sønderborg, Birk og Rikens Lodserier, fra den 1ste i næste Maaned at regne.

Under 18de s. M. beordret D. W. A. Nielsen at overtage Proviantregnskabsfører- og Secretairposten paa Briggen St. Croix' nærværende Togt, istedetfor L. Meyer, der efter Ønske er fra- traadt disse Bestillinger.

Under 19de s. M. er det allernaabigst tilladt Fabrikmesteren Capitain O. Suenson at anlægge og bære den ham tildeelte Decoration som Ridder af den østerrigske Leopolds Orden.

Under 22de s. M. er udfærdiget Placat, angaaende Erlæg- gelse af en Priskeafgift for Farvandet paa Hiimfjorden mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen.

I Henhold til Lov af 23de Marts 1854, hvorved Marine- ministeriet bemyndiges til at paabyde Erlæggelse af en Prilleafgift for Farvandet paa Liimfjorden mellem Vøgstørs Grunde og Agger- canalen, bestemmes herved Følgende:

§ 1.

Til Veiledning for Søfarende udlægges og vedligeholdes:

A) af Lodsen i Thisted 8 Mærker, nemlig:

- 1 paa Holmetungen udenfor Øsløs,
- 1 paa N. O. Enden af Landgrunden, der løber ud fra Fegge Røn,
- 1 paa Gudnæs Hage,
- 1 paa hver Side af Banken mellem Bisby og Ørndrup, og
- 3 paa Banken mellem Dovermølgaard og Næs Dre.

B) af Lodsen i Nykøbing 24 Mærker, nemlig:

- 1 paa Hindfels Hage,
- 1 paa Jegindtap,
- 1 paa Kaas Sand,
- 1 paa en Grund, der ligger paa Morsø Siden i Far- vandet mellem Knudshoved paa Fuur og den nordøst- lige Deel af Morsø,
- 1 paa Sydostenden af Blinde Røn,
- 2 paa Middelgrunden mellem Fuur og Salling og Fuur- sund,
- 1 paa Livs Tap,
- 2 paa Mindgrunden mellem Salling og Himmerland ud for Jungetgaard i Salling,
- 4 paa Rotholmene mellem Salling og Himmerland,
- 1 paa Hvalphagen i Hvalpsund, ogsaa kaldet Sundsøen,
- 1 paa Luns Tap ogsaa kaldet Jels Odde,
- 1 paa Luns Rev,
- 2 paa Tranholmene mellem Hvalpsund og Birkfund, ogsaa kaldet Tvangmanden,

- 1 paa Knudshoved i Lørsens Bredning,
- 1 paa Lynderupgaard's Hage,
- 1 paa Svols Hage,
- 1 paa Brald Odde og
- 1 paa Askjær Odde;

og C) af Aggercanalens Lodseri 4 Mærker ved Indseilingen til Lemvig, nemlig:

- 1 paa hver Ende af den ydre Non,
- 1 paa Midten af den indre Non eller Steenbanken og
- 1 paa Geller Odde.

De faststaaende Prikker skulle vise 3 à 4 Alen over Bandet med daglig Båndstand. Samtlige Mærker bør vedligeholdes paa deres Plads hele Aaret igiennem, med Undtagelse af den Tid om Vinteren, i hvilken Søfarten formedelst Veirrigets Beskaffenhed standses. Efter i den Tid at være indtagne, bliver ethvert af dem om Foraaret, det tidligste muligt, igien at anbringe paa den bestemte Plads.

§ 2.

For Vedligeholdelsen og Pasningen af de foranmeldte Mærker, skal i Løbet af 3 Aar, af ethvert for Læstetragtighed brændt Skib eller Fartoi, hvilket ved at besøge Farvandet mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen kommer fra eller udgaaer til et udenfjords, indenlandsk eller fremmed Sted, hvad enten det betjener sig af Lods eller ikke, erlægges en Prikkeafgift af 1½ Rigsmonter pr. Commercialst for Indgaaende og ligeaa meget for Udgaaende, dog saaledes, at Afgiften paa den hele fornævnte Strækning kun udredes een Gang paa Hens og een Gang paa Hjemreisen.

§ 3.

Denne Afgift, som bliver at erlægge ved Toldstederne i Halsborg, Nibe, Løgstør, Thisted, Nykøbing, Viborg, Skive, Holstebro

og Genvig, opkræves ved det første Soldsted, hvor Ind- eller Udfklarering skeer, og bliver da, naar derefter paa den samme Reise flere Soldsteder anløbes, og Qvittering for den erlagte Betaling der forevises, i den anførte Henseende ikke at erlægge Videre.

For Oppebørselen er vedkommende Soldembedsmand berettiget til at beregne sig 4 pCt. af de oppebaarne Penge.

§ 4.

Regnskab over den indkomne Priskeafgift samt dennes Beløb, efter Fradrag af de for Oppebørselen tilstaaede 4 pCt., tilstilles Overlodsens for Jylland 2 Gange aarlig, nemlig: i Begyndelsen af Juli Maaned, for Halvaaret fra 1ste Januar til 30te Juni, og i Begyndelsen af Januar Maaned, for Halvaaret fra 1ste Juli til 31te December, hvorefter af ham meddeles Soldstederne behørig Qvittering.

§ 5.

Overlodsens fordeler den modtagne Afgift efter Antallet af de fornævnte Mærker, saaledes at Lodserierne i Thisted, Nykøbing og ved Aggercanalen hvert for sig erholde Andeel i Beløbet i Forhold til det Antal Mærker, de udsætte og vedligeholde.

§ 6.

Omkostningerne ved den første Udsættelse af de foranførte Mærker udredes af Statscassen. De forebemeldte Lodserier paaligger det, ethvert for sit Vedkommende, i Overeensstemmelse med de foranførte Forfrevter, forsvarlig at vedligeholde samt passe Mærkerne; og naar et Mærke maatte blive bortrevet, har vedkommende Lodserie, i sammes Sted, uopholdelig at anbringe et andet af lige Beskaffenhed. Til at passe de Mærker, som ere udlagte langt fra vedkommende Lods-Station, bør den fornødne Hjælp sikkes ved Andre, som boe i Nærheden af de Steder, hvor Mærkerne ere

anbragte, for at ikke nogen Forsømmelse, der vil paadrage Bodserne Ansvar, skal finde Sted.

§ 7.

De foranførte Forskrifter træde i Kraft den 1ste Juni indeværende Aar.

Officiële-Deel.
IV.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marine-Ministeriets Befalinger 2c.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udcommando 2c.

Under 1ste Juni 1854 har Ministeriet resolveret:

at Artillerie- og Matroslæringerne, ved Foranstaltning af Søtoimesteren, skulle undervises og øves i at blæse Horn, forsaavidt de dertil findes skillede, for at de, naar fornødent, kunne anvendes til Hornblæsertjeneste ombord i Skibene;

at Hornblæsere, ligesom hidtil, ville blive at opføre særskilt paa Bemandingsreglementerne, og der da commanderes oplærte Værlinger, eller, hvis det bliver fornødent, Halvbefarne af Corpserne til denne Tjeneste;

at de som Hornblæsere commanderede Værlinger eller Halvbefarne tillige, saavidt denne deres Tjeneste tillader det, skulle deeltage i andet Arbejde og Tjeneste ombord, og

at Hornblæsere, foruden Søgage efter deres Grad, erholde et maanedligt Tillæg af 1 Rdlr.

Under s. D. har Ministeriet resolveret, at Corvetten Najadens Seil til Forsøg forsynes med det Fornødne til Rebning efter den franske Methode.

Under 8de s. M. er Niels Jyllerup ansat som Opsigtsbetjent ved Holmen.

Under s. D. er emaneret følgende Bekendtgørelse for den kongelige Søetat af Forholdsregler til Jagttagelse for Førere af Damp- og Seilskibe, der møde hinanden.

For at forebygge Paaseiling og for saavidt muligt at forhindre de Ulykkestilfælde, som deraf følge, bekendtgøres herved, efter allerhøieste Bemyndigelse, til Jagttagelse paa de kongelige Skibe:

1.

Naar tvende Dampskibe, der komme hinanden imøde, vilde, ved at vedblive deres respective Courser, komme hinanden saa nær, at Paaseiling kan befrygtes, have begge Skibe itide at dreie af til Styrbord, saa at de passere hinanden paa Bagbords Side; de have selvfølgelig begge at lægge Noret bagbord.

Det er dog en Selvfølge, at naar Skibene, ved ikke itide at have iagttaget denne Regel, maatte være komne hinanden saa nær, at Faren for Paaseiling er overhængende, maa Skibsførernes Sømandskab afgjøre, om Skibenes sieblikkelige Stilling fordrer, at afvige fra den givne Regel ved at bakke eller lægge Noret den modsatte Vei; men enhver af de Paagældende bliver da ansvarlig for sin Handlemaade ved saadan Leilighed.

2.

Komme tvende Dampskibe hinanden imøde, hvor Farvandet paa et eller andet Sted er saa snævert, at de ei ubindret kunne passere hinanden uden at Sammenstød er at befrygte, saa skal det Skib, som giennem det Snevre af Løbet vil have at styre en Cours der er imellem Øster igiennem Syd indtil Vester incl., eller der som det er paa en Flod, det Skib, der gaaer imod Strømmen, holde sig udenfor Snebringen eller vige tilbage derfra, indtil det andet Skib er passeret.

3.

Skeer Ankomsten til et saadant Farvand i Mørke eller Taage, saa at det snevre Løb ikke kan oversees, bør Dampskibet, hvilken som helst Cours det styrer, førend det løber ind, give sin Ankomst tilkiende ved Blaalys eller Kanonstød.

4.

Naar Føreren af et Dampskib i stærk Taage vedbliver at gaae, er han pligtig til at mindste Farten, lyde med

Skibskloffen og holde skarpt Udfig for derved at forebygge Paa-
seiling.

5.

Dampskibe skulle altid, da de ere at betragte som Skibe
gaaende for aaben Vind, vige af Veien for Seilskibe, der seile bi
de Vind.

6.

Kommer et Seilskib seilende for Vinden eller rumstjeds og et
Dampskib hinanden imøde og styrende modsatte Courser, bør de i
Regelen begge itide dreie af for hinanden til Styrbord, altsaa lægge
Noret bagbord.

7.

Naar tvende Seilskibe komme hinanden imøde, seilende bi de
Vind hver over sin Boug, da skal det Skib, som har Bagbords-
halfe, holde af.

8.

Enhvert Dampskib, som er under Damp, skal, fra Solnedgang
til Solopgang og enten det er Hjul- eller Skrueskib, i alle Far-
vande og under alle Omstændigheder føre en Lanterne med klart
Lys paa Fortoppen, en Lanterne med grønt Lys om Styrbord
Side, og en Lanterne med rødt Lys om Bagbord Side.

Fyret paa Toppen skal kunne sees i en Afstand af idetmindste
 $1\frac{1}{4}$ Mil i sigtbart Veir og Lanteren skal være indrettet til at vise
et eensartet ubrudt Lys over en Bue af Horisonten af 20 Com-
passstreger $\circ$: fra ret forud til 2 Streger agten for tværs paa hver
Side af Skibet.

De farvede Sidesfyr skulle kunne sees i en Afstand af idet-
mindste $\frac{1}{2}$ Mil, og Lanterneerne skulle være indrettede til at vise
et eensartet og ubrudt Lys over en Bue af Horisonten af 10
Compassstreger $\circ$: fra ret forud til 2 Streger agten for tværs paa

hver Side af Skibet. Sidefyrene skulle derhos være forsynede med Skærme indenbords af idetmindste 3 Fods Længde, for at forhindre dem fra at sees fra den modsatte Boug. Disse Skærme skulle være anbragte langskibs paa den indre Kant af Sidefyrene.

9.

Ethvert Seilskib, som er under Seil eller bliver bugseret af et Dampskib, skal, naar det nærmer sig et andet Skib mellem Solnedgang og Solopgang, vise en Lanterne med hvidt Lys paa saadant et Sted, at det bedst kan sees af det andet Skib, og saa tidligt, at Aaseiling derved kan undgaaes. Som Følge af Ovenstaaende skal, paa ethvert Seilskib, som er under Seil, fra Solnedgang til Solopgang, være en tændt Lanterne med hvidt Lys i Beredskab.

Denne Lanterne skal være paa Dækket i en Ballie.

10.

Saaavel Dampskibe som Seilskibe, der ere tilankers paa Rhe-der eller lignende Steder, hvor Skibe kunne komme ind for at ankre, eller i Farvande, hvor der er Ankerplads, men dog Skibe kunne passere om Natten, skulle, fra Solnedgang til Solopgang, føre en Lanterne med hvidt Lys paa et saadant Sted, at det kan sees hele Horizonten rundt.

Denne Bestemmelse kommer dog ikke til Anvendelse paa de Steder, hvor andre Forskrifter med Hensyn til Signal-Lanterner ere gjældende, og skal det navnlig i de til den danske Stat hørende Farvande for Tiden ikke være tilladt at anvende Bestemmelsen paa følgende Steder:

- 1) i Farvandet Syd efter, fra Dragør Fyrskib indtil 1 Miil fra samme;
- 2) i Læsø Hende samt 1 Miil Syd og Nord for det der beliggende Fyrskib;
- 3) paa Kiebenhavns Ohed samt Kongedybet, fra Prøvestenen og Nord efter indtil en Linie imellem Stubbetønden og den nordre Lønde paa Middelgrunden;

4) paa Elben og i dens Munding i Sigte af Fyrskibet, og

5) i Mundingen af Sideren i Sigte af Fyrskibet.

Enhvert Skib, som ligger tilankers paa de her nævnte Steder, skal derimod have en tændt Lanterne med hvidt Lys i Beredskab fra Solnedgang til Solopgang for at vise for passerende Skibe; denne Lanterne skal være paa Dækket i en Ballie.

11.

Disse Bestemmelser træde istedetfor Bekendtgørelserne af 13. August 1844 og 27. Juli 1849.

Forklaring

over

Anvendelsen af farvede Fyr paa Dampskibe om Natten for at forebygge Paaseiling.

Nedenstaaende Afrids ville tjene til nærmere at oplyse Anvendelsen af Planen til farvede Dampskibsfyr for dermed at angive et sig nærmende Dampskibs Cours.

1ste Stilling.

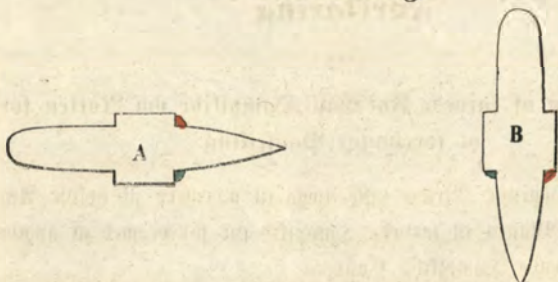


I denne vil Dampskibet A kun kunne see Skibet B's røde Fyr i hvilkensomhelst af de 3 her angivne Stillinger, hvori det

sidste maatte være. A vil da være sikker paa at B's Bagbords Side vender imod det, og at derfor det sidste passerer foran om A i en eller anden Retning fra Styrbord til Bagbord. A vil derfor — dersom det er saa nært, at Vaaseiling kan befrygtes — med Trygbed lægge sit Hov bagbord og gaae klar. Paa den anden Side vil Dampskibet B i enhver af de tre Stillinger see A's røde, grønne og Mastefyr i en triangulair Skikkelse og deraf kunne vide, at et Dampskib nærmer sig ret imod det. B vil tage sine Forholdsregler derefter.

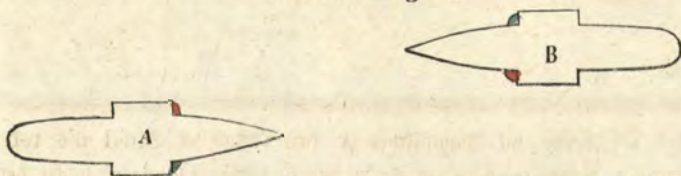
Det behøves neppe at bemærkes, at Fyret paa Toppen — Mastefyret — vil være synligt i enhver Stilling indtil agten for tværs.

2den Stilling.



Her vil A kun see B's grønne Fyr og deraf vide, at B gaaer det foran om fra Bagbord til Styrbord. Paa den anden Side vil A's tre Fyr, som alle ere synlige for B, vise dette, at Dampskibet A styrer ret ind paa det.

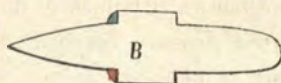
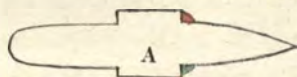
3die Stilling.



A og B ville kun see hinandens røde Fyr, idet Skjermene

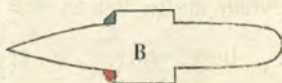
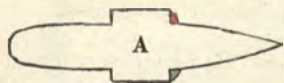
skjule de grønne. Begge Skibe ville derfor tiensynlig passere hinanden om Bagbord.

4de Stilling.



Her vil kun et grønt Fyr være synligt for ethvert af Skibene, idet Skiermene skjule det røde. De passere derfor hinanden om Styrbord.

5te Stilling.



Her ville de to farvede Fyr, som ere synlige for ethvert af Skibene, angive, at de styre ret imod hinanden. I denne Stilling er det den allerede almindelig fulgte og hos os gældende Regel, at de begge skulle lægge Noret bagbord.

Med Hensyn til Maaden, hvorpaa de farvede Fyr blive at anbringe, er det nødvendigt, at ethvert af dem forsynes indenbords med en Skierm af Træ eller Seildug, for at forebygge, at de begge skulle kunne sees til samme Tid fra nogen anden Retning end den ret forud. Dette er af Bigtigbed, fordi ellers enhver Plan med Sidesyr vilde være uvirksom som Middel til at angive den styrende Cours. Foranstaaende Afrids ville nærmere vise dette;

thi det vil af dem fremgaae, at i hvilkensomhelst Retning de to Skibe maatte nærme sig hinanden, ville de farvede Fyr gjensidigen vise ethvert af dem, om det andet Skib nærmer sig ret imod, eller passerer foran om, enten til Styrbords eller Bagbords Side.

Under 8de Juni har Ministeriet giennem Commandanten paa Fæstningen Christiansø tilkiendegivet Bestyrelsen for Fondet til Arbejdsfomheds Fremme blandt Meningsmand paa Fæstningen, med Tilfredshed at have erfaret det gode Resultat af Sammes Virksomhed i afvigte Finantsaar.

Under 12te s. M. har Hans Majestæt Kongen allernaadigst approberet et nyt „Exerceer-Reglement for den kongelige danske Skættat“.

Under 20de s. M. er Kanoneer Nr. 22, Johan Christopher Bartz, bestillet til Havnefoged i Veile med den for Posten bestemte aarlige Løn af 290 Rdlr. uden andre Emolumenter.

Under 26de s. M. er Vice-Admiral Mourier beordret at overtage Commandoen over Fregatterne Thetis og Bellona, Corvetterne Galathea og Flora, Briggen St. Croix og Mercurius samt Dampskibene Thor, Solger Danske og Sekla som en samlet Eskadre.

Under s. D. er Barkskibet Saga beordret indlagt og desarmet.

Under s. D. har Ministeriet resolveret, at Knipler for Fremtiden skulle udgaae af Artilleri-Reglementerne og ikke mere medgives Skibe.

Under 4de Juli ansat Assistent i Commisariats-Contoiret A. L. Blaamann som Secretair hos Vice-Admiral Mourier paa et forestaaende Togt under Hs. Excellences Commando.

Under 10de Juli er Capitainlieutenant G. Tuxen beordret at fratræde Tjenesten som Navigationslærer ved Søcadetacademiet.

Under 11te s. M. har Ministeriet bifaldet, angaaende Sommer-væsenets Ordning, at der, foruden de Sommer-Inspecteuren tildeelte Forretninger, endvidere overdrages ham følgende,

at forestaae Besigtelsen af alle de Materialier, der sortere under Sommerregnskabet;

at besørge alt det Træmaterial, der beregnes i Cubikmaal, strax ved Modtagelsen cuberet og indført i Bøgerne, saavel efter Stykketal som efter Cubikindhold, saaledes at Bøgerne vise nøiagtigt, hvad Cubikmaal der høves i Dplaget, for at Træerne kunne udrapporteres saavel i Stykketal som i Cubikmaal;

at overtage det saakaldte Spaanehaugsregnskab paa Nyholm, fra 1ste Octbr. d. A., og modtage i Cubikmaal alt brugeligt Af-sald eller Træer, der ere casserede, til Spaanehaugen, og ud-levere samme igien i Cubikmaal til Mestere og til Værkstedes-bestyrere, naar disse derfor have Brug eller det tildannes som Riler, Klamper, anvendes til Brændsel eller bortselges ved Auction;

at overtage Ordningen og Bestyrelsen af Arbeidet ved Saugning og Høvling af Træ i det dertil indrettede Dampmaskin-Værksted, saasnart dette kan sættes i Drift;

at overtage Saugskærer-Regnskabet fra 1ste Septbr. d. A. og antage, under Fabrikmesterens Overtilsyn, Saugskærere, hvis Lønning udbetales af Sjouerskriveren.

Fremdeles bifaldet, med Hensyn til de hidtil gjældende Bestemmelser for Modtagelsen af Træmaterialier og sammes Regnskabsvæsen m. m.,

at naar noget Stykke Sommer ved Modtagelsen paa Holmen findes at have Feil, der ikke ere opdagede ved Besigtelsen i

Udlandet, eller andre Dimensioner, end dem, der ere paarebne samme, har Holmen at berigtige Characteren eller Maalet og tage Materialet til Indtægt efter de skete Berigtigelser, hvorom da anmærkes det Fornødne i Holmens Besigtelsesforretning, dog at det Tømmer, der andetsteds er besigtet under en Officiers Overbestyrelse og derfor alene beordres opmaalt paa Holmen, ikke underkastes nogen anden Behandling, og at de tilsigtede Forandringer ikke foretages uden fuldkommen Overbeviisning om, at en Feiltagelse er indløben, samt at til Sikkerhed i saa Henseende Forretningen bltver at paategne af Fabrikmesteren og en Skibbygmester foruden Tømmer-Inspecteuren, og

at den hidtil bestemte 6-aarige Ombesigtelse af Egematerial for Fremtiden bortfalder, hvorimod alle 6-aarige og ældre Træbeholdninger, samt alt det Material, der har været udtaget til Brug, men ikke er anvendt, istedetfor at indgaae i Beholdningen som „Ombesigtet“, henlægges for sig selv og anvendes først, naar passende Brug derfor habes, og at, forsaavidt Beholdningen deraf skulde blive større end ønskeligt, Forslag bliver at indgive om Bortsalg af de uanvendelige Stykker.

Under 18de Juli har Hans Majestæt allernaadigst resolveret, at Capitain Muxoll, fra den 1ste i næste Maaned fratræder Taffelmesterposten, og derhos fra samme Tid allernaadigst udnævnt Capitainlieutenant Schulz til Taffelmester for en Tid af 3 Aar.

Under 1. D. er Overauditeur J. Skrike allernaadigst udnævnt til Auditeur ved Sætatens combinede Ret.

Under 1. D. er Krigssassessor Jork allernaadigst meddeelt Afsted i Naade som Lærer i Engelsk ved Sæcadetacademiet og derhos

allernaadigst udnævnt til Ridder af Dannebrogordenens 3die Klasse.

Under 21de Juli er Capitain Muxoll beordret til Chef for Corvetten *Najaden*, bestemt til Station ved de dansk vestindiske Øer.

Under 28de s. M. har Ministeriet ladet bekendtgjøre, at Hs. Majestæt allernaadigst har tilkiendegivet, at Allerhøiøstamme ikke ønsker, at der gives ham Salut, naar han mødes paa Søen, med mindre det Skib, hvori Allerhøiøstamme er ombord, viser Kongeflag.

Under s. D. er Vice-Admiral Mourier beordret at stryge sit Flag og afgaae iland fra den ham underlagte Eskadre, og ere Corvetten *Galathea* samt Brigkerne *St. Croix* og *Mercurius* beordrede indlagte og desarmerede.

Under s. D. ere Premierlieutenant Rothe og Secondlieutenant G. Jacobsen beordrede at afgaae iland resp. fra Corvetten *Slora* og Fregatten *Bellona*, Premierlieutenant G. Gjødeseu beordret til Tjeneste i Corvetten *Slora*, og Secondlieutenant A. Jacobsen at overtræde fra Briggen *St. Croix* til Fregatten *Bellona*.

Under 29de s. M. har Hs. Majestæt allernaadigst approberet en af Ministeriet allerunderdanigst forelagt Plan for et Marine Ingenieurcorps og derhos allernaadigst resolveret:

- at Ministeriet bemyndiges til, efterhaanden at foretage de Forandringer i Marinens Budget og i Ordningen af Værfts-tjenesten, som er Følgen af Ingenieurcorpsets Oprettelse, og
- at det gøres til Gienstand for en nærmere allerunderdanigst Indstilling, hvilke Officierer af Marinen i og udenfor Detail-

len, der skulle indtræde i Ingenieurcorpset, og hvorledes Forretningerne skulle fordeles imellem dem indbyrdes, til den bestemte Ordning af Forholdene fuldstændig kan bringes til Udførelse.

Under 31te Juli er Premierlieutenant J. Tuxen beordret at afgaae fra Fregatten *Bellona*, Premierlieutenant Koepstorff at overtræde fra Briggen *Mercurius* til Fregatten *Bellona*, og Secondlieutenant Wulff at forrette Tjeneste ved Logisskibet Fregatten *Savfruen*.

Under 1ste August er Premierlieutenanterne Kraft og Rothe samt Secondlieutenanterne Braag, Gjødelsen og G. Jacobsen beordrede til Tjeneste i Corvetten *Najaden*.

Under 3die s. M. ere Cadet = Underofficiererne T. Jessen, P. A. Bruun og C. A. Garde allernaadigst udnævnte til Secondlieutenanter i Søetaten.

Under 4de s. M. er Cadet = Underofficier N. A. Wulff og Cadet L. A. Stjernholm, efter Ansøgning, bevilget Afsted fra Søcadetcorpset, Cadetterne Røck, Jöhnche, Jespersen og Münster ansatte som Underofficierer ved Corpset og Aspiranterne Sunch, Zillerup, Grønvold, Jespersen, Ortvad og Paulsen som Cadetter, Sidstnævnte i extraordinairt Nummer.

Under s. D. ansat Proviantregnskabsfører og Secretair paa Dampskibet *Solger Danske*, J. Eigtved, i samme Egenstab paa Corvetten *Najaden* paa dens forestaaende Togt til Vestindien og, i hans Sted, Assistent i Statsgiælds-Contoiret, W. Thellermann, som Secretair og Regnskabsfører paa bemeldte Dampskib.

Under 5te s. M. ere beordrede til Inspectionsofficiertjenesten paa Nyholm Secondlieutenant Bærenzen og paa Gammelholm

Secondlieutenant Tegner, ved Artilleriet Secondlieutenant J. Holm og ved Taffelvæsenet Secondlieutenant Mariboe.

Under 11te August bevilget Underlæge Rohde's Ansøgning om at fratræde sin Lægepost paa Fæstningen Christiansø.

Under 15de f. M. ansat Candidat S. C. S. Schou som Overskibslæge og Student Thye som Underskibslæge paa Corvetten Najaden paa dens forestaaende Togt til Vestindien.

Under f. D. bifaldet, med Hensyn til de under 11te f. M. approberede Bestemmelser angaaende Tømmervæsenets Ordning,

at Nyholms Ekvipagemester ophører at være Medlem af Tømmerbefigtelses-Commissionen;

at een af Nyholms Inspectionsofficiere stilles til Fabrikmesterens Disposition, naar Saadant hos Ekvipagemesteren begiæres, og

at Tømmeroplags-Inspecteuren med det ham underordnede Personale underlægges Fabrikmesteren, men at hvad der vedkommer Orden og Politi i Almindelighed saavelsom Tømmerebeholdningerne, forbliver under Ekvipagemesterens Resport, samt at Begiæringer om Sjobere, Heste, Arbejdsredskaber, Midler til Vandtransporter og dsl. gøres til Ekvipagemesteren, der ogsaa fremdeles fører Control med Sjoberlønningerne og øvrige forefaldende Udgifter.

Under 23de f. M. er det allernaadigst tilladt Capitainlieutenant Grove, endnu i 1 Mar, fra 1ste Januar 1855 at regne, at maatte fungere som Krydstoldinspecteur paa Østfylen.

Under 24de f. M. er Secondlieutenant Schneider beordret til Inspectionsofficiere paa Gammelholm.

Under 26de August er det bestemt, at det hos Fabrikanterne Baumgarten og Burmeister byggede Jerntransportfartøi optages i Kanonbaads- og Transportflotillen under Navn af Jerntransportfartøi Nr. 1.

Under 28de s. M. er Fregatten Thetis beordret indlagt og desarmeret som i Krigstid.

Under 29de s. M. er Secondlieutenant Ville beordret til Inspektionsofficer ved Søartilleriet.

Officielle - Deel.

V.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, samt Marineministeriets Befalinger ic.

Avancement, Ansættelse, Afgang, Udecommando ic.

Under 1ste September 1854 ere Commandeur-Capitain van Doorn, Capitain O. Suenson og Capitain-Lieutenant O. Lütken beordrede at sammentræde, med de af Krigsministeriet dertil designerede Officiere af Land-Staten, Generalmajor v. Sibiger, Oberstlieutenant v. Vett, Major v. Brockdorff og Capitain v. Jørgensen, i en Commission for at lede Proberne med det efter Fabrikmesterens Tegning byggede Jerntransportfartøi Nr. 1.

Under 5te s. M. ere Premierlieutenant E. Krieger og Secondlieutenant O. Suenson beordrede at forrette Tjeneste som Inspectionsofficiere, resp. ved Artilleriet og Taffelvæsenet.

Under s. D. er Capitain Rassenberg beordret at indtræde som Medlem i den til at revidere Flaadens Signalfog nedsatte Commission.

Under s. D. er bevilget Underskibsløge Birkerød, efter sit Ønske, Afsked fra Tjeneste i Dampcorvetten Thor.

Under 8de s. M. er Lærerinde ved Klærlegadens Sysskole, Madam Christine Larsen, efter Ansøgning, meddeelt Afsked fra denne Tjeneste, og er Jomfru Sophie Gertner ansat som Lærerinde ved bemeldte Skole, fra den 1ste i næste Maaned at regne.

Under 9de s. M. har det, i Anledning af at Generalrigscommissair Kinch, Directeur for Marineministeriets Revisionsbureau, den 14de September d. A. har tjent Marinen i 50 Aar, behaget Hans Majestæt Kongen allernaadigst at tilkiendegive Generalrigscommissairen Sin allerhøieste Naade og Tilfredshed med hans

50-aarige indsigtsfulde og tro Birken i Marinens Tjeneste, og, som et allerhøieste Beviis herpaa, allernaadigst at tillægge ham Rang efter Rangforordningens 2den Classe Nr. 5.

Under 10de September har det behaget Hans Majestæt, paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling, allernaadigst at udnævne den Keiserlige franske Marineminister Ducos til Storkors af Dannebrog, samt Capitain i den franske Marine de Kerhallet og 1ste Ingenieur Hydrographe i samme Marine Vincendon Dumoulin til Riddere af Dannebrogordenens 3die Klasse.

Under 12te s. M. bifaldet, at de Spindrullerede paa Logisflibet, der ere villige til at arbejde som Haandværkere paa Holmen, maae benyttes hertil, forsaavidt de findes brugbare, mod Dagtillæg.

Under 16de s. M. har Ministeriet, i Henhold til § 134 i „Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de Kongelige Skibe“, resolveret, at naar Nogen af Divisions- eller Hvervingsmandskabet, der er udcommanderet til Søjteneste, herunder indbefattet Mandskabet paa Logisflibene, indlægges paa Søetatens Hospital, skal han under sit Ophold der nyde fri Kuur og Pleie med Bibehold af Sogage og af de ham tillagte Emolumenter, Skibs kost undtaget.

Under 18de s. M. er udfærdiget følgende Circulaire:

Bed allerhøieste Resolution af 10de Dennes har Hans Majestæt Kongen, paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling, allernaadigst approberet, at Søofficererne for Fremtiden skulle bære en guldbroderet Krone paa Huen ovenover Nationalcocarden, og at Cocarden skal fæstes med et guldbroderet Anker til Guldgallonen om Huen.

Bed tjenstligst at communicere dette tilføies, at det tillades, indtil 1ste Januar næste Aar at bære de ældre Huer, og at Mødel til den nye Hue kan tages i Diesyn i Ministeriets Secretariat.

Under 18de September er Secondlieutenant Carlsen beordret at afgaae fra Tjeneste paa Dampcorvetten Thor, og Secondlieutenant Bruun at forrette Tjeneste paa samme Skib.

Under 21de s. M. er Færgeformand Risting ansat som Tilsynsførende ved Alsens Fyr, fra 1ste October d. M. at regne.

Under 23de s. M. er Commandeur-Capitain Varendorff, som ifølge allerhøieste Resolution af 18de Juli d. M, efter Ansøgning er meddeelt Afsted i Naade fra Posten som Overlods i Slesvigs District, herom underrettet, med Anmodning om vedblivende at udføre de til Overlodsposten hørende Forretninger, indtil Embedet atter er bleven besat.

Under 25de s. M. ere Capitainerne Liebmann og Næser samt Capitainlieutenanterne Normann og E. C. C. Tuxen beordrede til, fra den 1ste i næste Maaned atter at ophøre med at deeltage i Landtjenesten.

Under 27de s. M. er Secondlieutenant Zohlenberg beordret at afgaae fra Corvetten Flora og Secondlieutenant T. Jessen at forrette Tjeneste paa samme Skib.

Under 30te s. M. ere Fregatterne Tordenskjold og Bellona beordrede indlagte og desarmerede.

Under 3die October har Ministeriet resolveret, at Officierer eller civile Officianter, som komme syge iland fra Krigsskibene, skulle modtages paa Sætatens Hospital og der nyde fri Kuur og Pleie, og desuden beholde deres Sogage, men ikke Messgehalt eller andre Emolumenter, indtil Andre blive commanderede til Tjeneste i deres Sted.

Under 6te s. M. har det behaget Hans Majestæt Kongen allernaadigst at udnævne:

Til Storkors af Dannebrog:

Hans Excellence Vice-Admiral R. E. Mourier.

Til Riddere af Dannebrog:

Capitainlieutenanterne **A. C. Schulz** og **P. C. Albeck**,
Premierlieutenant **S. C. A. C. Lund**, Overkrigscommissair **C. C. Albeck**, Medlem af Directionen for Søqvæst- og Assistenthuset, samt Overkrigscommissair **C. S. Krabbe**, Marineministeriets Kassierer og Archivar.

Til Dannebrogsmænd:

Constructionsassistent **C. C. Kildentoft** af 2den Divisions 1ste Compagni Nr. 5; Skibsbygger-Formand **W. J. Richter** af 2den Divisions 2det Compagni Nr. 282; Opsigtsbetjent ved Holmen **J. N. Kondrup**; Skipperne i Holmens Tjeneste **J. Jørgensen** og **N. M. Jansen**; Bogholder **N. Ravn** ved Kjøbenhavns Lodseri, samt Fastlodserne **S. Johansen** af Kjøbenhavns Lodseri, **G. Ammonsens** af Helsingørs Lodseri, **Jan Bertelsen** ved Dragørs Lodseri og **N. C. Svenningsen** af Ringkjøbing Lodseri.

Til Krigsraad med Rang i 6te Classe Nr. 5:

Krigscancellisekretair **C. Bisserup**, Sekretair hos Generaladjutanten for Søetaten.

Til Krigsraad med Rang i 7de Cl. Nr. 4:

Lieutenant **M. Aagesen**, Inspecteur ved Søqvæsthuset, og Inspecteur ved Søetatens Hospital **S. D. Nimb**.

Under 11te October er det overdraget Capitain **N. E. Tuxen** at overtage Controllen ved Anlægget af en ny Dol ved Ankersen, om hvis Bygning Contract er affluttet med den engelske Ingenieur **Nr. Alfred Giles**.

Under 14de s. M. ere Capitainlieutenant **Agerflou** og Premierlieutenanterne **Schulz** og **Lund** beordrede at sammentræde i en Commission for at anstille Prøver med det nye Fyrskib Nr.

6, og er Premierlieutenant Meldal beordret til, med Dampskibet *Ugir* at assistere ved disse Prøver.

Under 16de Octbr. er Dampcorvetten *Thor* beordret indlagt og desarmet.

Under 16de s. M. er følgende Circulaire udfærdiget til Divisionsscheferne:

Foranlediget ved en Indberetning fra Flaadeinspecteuren om, at Bestemmelsen i § 10, 2 i Reglementet for Anvendelsen af Disciplinarstraffe ombord i de kongelige Skibe er i flere af de af ham inspicerede Skibe fortolket saaledes, at vedkommende Skibsschefer for een og samme Forseelse have decreteret baade Nedsættelse i Strafferoden og Tamp, skal Ministeriet tjenstligst anmode Hr. Commandeuren om ved Circulaire at lade bekendtgjøre for Divisionens Officierer, at da § 10, 2 i ovennævnte Reglement bestemmer, at de, der medens de ere i Strafferoden gjøre sig skyldige i Forseelser, kunne straffes disciplinarist med Tamp indtil 27 Slag, og da § 11, 3 i samme Reglement overeensstemmende hermed fastsætter, at Straf af Tamp udenfor det deri nævnte Tilfælde ikke kan anvendes disciplinarist paa Andre end de Menige, som for en foregaaende Forseelse ere satte i Strafferoden, saa følger heraf, at der for en begaaet Forseelse ikke til samme Tid disciplinarist kan dicteres Nedsættelse i Strafferoden og Tamp.

Under 25de s. M. er Premierlieutenant Salbe beordret at foretage en Dymaaling af Kallebodlobet fra Strandegaard og indtil Langebro, og er Secondlieutenant C. A. Garde beordret at assistere ved denne Dymaaling.

Under s. D. er Fru Jerndorff fødte Jones ansat til at varetage Deconomien og Oldfrue-Forretningerne ved Sæetatens Høspital.

Under 26de s. M. overdraget Dverfskibslæge P. S. C. L. Salicath Lægetilsynet ved Bagtstationen i Storebelt, fra 1ste November d. A.

Under 27de October er Secondlieutenant **C. A. Bruun** beordret at forrette Tjeneste under Hvervingschefen ved Logisffibet.

Under 28de s. M. er Secondlieutenant **Schneider** beordret at fratræde Inspectionsposten paa Gammelholm, og er Secondlieutenant **Morgenstjerne** beordret at forrette Tjeneste som Inspektionsofficer sammesteds.

Under 3die November er Dampffibet **Sekla** beordret indlagt og desarmet.

Under 9de s. M. er Fastlods ved Odense Fjords Lodseri **Rasmus Hansen** paa Giersø allernaadigst tildeelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Under 17de s. M. er Baadsmand **Urban Bruun** bekliffet til Havnefoged i Fredericia fra 1ste December d. A. med den for denne Tjeneste reglementerede aarlige Løn af 100 Rdlr. og fri Bolig, samt 40 Rdlr. aarlig for at passe Havnespyret.

Under 19de s. M. har Hs. Maj. Kongen, paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling, allerhøiit bifaldet, at der for samtlige Lodsoldermænd reglementeres følgende Uniform:

Mørkeblaa Klædes Frakke med 2 Rader Ankerknapper, 7 paa hver Side, Ermerne gives blindt Opsnit med 3 Ankerknapper paa hvert, mørkeblaa opstaaende Krave med et 4-Tomme bredt Speil af hvidt Klæde paa hver Side, hvorpaa anbringes 2 smaa Ankerknapper, sort Halsstørklæde, mørkeblaa Klædes Beentklæder; mørkeblaa Klædes Vest med 1 Rad smaa Ankerknapper; blaa Klædes Hue med 2 Guldlidser og Nationalkokarden mellem disse, heftet foran med en lille Ankerknapp; Dvertjole aldeles blaa med Ankerknapper.

Under s. D. har Hs. Maj. Kongen allernaadigst approberet følgende Bestemmelser for Understøttelsesfondet af 2. April 1801:

1. Fonden administreres og gøres rentebærende giennem Ministeriets 4de Afdeling, Revisions-Bureau og General-Decisorat, og en særskilt Bestyrelse dannes af Commandanten i Nyboer, Fabrikmesteren og den ældste Skibbygmester.
2. Foruden Renten af den Capital, Fondet eier, henlægges Overskuddet af det paa Holmen etablerede Ol-Udsalg til Fondet.
3. Af Fondets aarlige Indtægt uddeles 6 Legater paa 25 Rdl. hvert til forældreløse eller faderløse Sønner af Marinens faste Mandskab. Ved Fordelingen af Understøttelserne tages Hensyn til Familiens Trang og den afdøde Faders Bærdighed, Tjenestetid og Stilling, og i Regelen kunne ikkun Sønner af Fædre, der i en lang Karrælle eller fra deres tidligste Ungdom have staaet i Sætatens Tjeneste, komme i Betragtning til Understøttelse.

To Brødre kunne ikke samtidig nyde Understøttelser. Understøttelserne udbetales i Regelen, indtil de Paagældende fylde det 15de Aar; men slet Dyfsørsel eller forandrede Forhold i Henseende til Trang kunne foranledige, at Understøttelserne inddrages inden den angivne Tidsfrist.

4. Hvis de aarlige Indtægter udgjøre mere end Beløbet af de nævnte 6 Legater, lægges det Overskydende til Capitalen og gøres frugtbringende, men Overskuddet kan, naar en eller anden overordentlig Begivenhed giver Anledning dertil, anvendes til extraordinaire Understøttelser.
5. Bestyrelsen gjør Forslag til Ministeriet om Fordelingen af Understøttelserne, som den hvert Aars 2den April udbetaler Bedkommende; den fører Tilsyn med de Understøttede og paa-seer, at Understøttelserne anvendes til deres Arbejde.

Under 25de s. M. er det allernaadigst tilladt Premierlieutenant **Meldal** at anlægge og bære den ham af Hans Majestæt

Reiseren af Frankrig tildeelte Decoration som Ridder af Vred-
legionen.

Under 28de November er Cadet Carl Grønvold, efter An-
søgning, meddeelt Afsted fra Sæcadetcorpset.