TIDSSKRIFT

FOR

SØVÆSEN.

UDGIVET

AF

J. C. TUXEN, A. B. ROTHE, W. L. MARIBOE.

1857.

KJÖBENHAVN.

FORLAGT AF G. C. LOSE & DELBANCO.

THIELES BOGTRYKKERI.

Hovedredacteur **J. C. Tuxen,** Premierlieutenant.

Indholdsfortegnelse.

	Pag.
De Danske Tidssignaler	1.
Uddrag af Rapporter om den franske Marine. I.	14.
— — — — II.	309.
Cunninghams selvrebende Mærsseil (med Tegning) (I. P. Schultz.)	26.
Bonnici's Dyblod (med Tegning)	37.
Strandinger og Forliis ved de danske Kyster i Aaret 1856	39.
— — — — — (sluttet)	128.
Et Par Ord til Hr. 2 i „Fædrelandet" Nr. 11 (indsendt)	47.
Amsterdams, Rotterdams og Antwerpens Dampskibslinier	54.
Bem. til Lieut. Braëms Forslag til et Rullesystem (W. C.)	57.
Om Iisbaade (ch)	61.
Danmarks Søstyrke	81.
Hvoraf bør det danske Søforsvar bestaae? (Contre Adm. Steen Bille)	105.
Oversigt over Udrustningerne i 1856	125.
Den militaire svensk-norske Unions-Commissions Indstilling	137.
Uddrag af Motiver til samme	323.
Forbedring ved Skruen	147.
Nogle Bemærkninger ved den paa Parisercongressen i f. A. vedtagne Søretsdeclaration (indsendt fra Norge)	165.
Den Wain'ske Patent-Drivskrue (med Tegning) (N. E. Tuxen)	190.
Et Par Bemærkninger, navnlig om det engelske Redningssystem	196.
Arbeider, som ere udførte paa Marinens Værfter i 1856	201.
Et „Sailors-home"	206.
Søren Ludvig Tuxen (†)	229.
Det nye Havneanlæg ved Sunderland, anlagt af John Murray (med Tegning)	250.

Pag.
Forslag til en Omregulering af Havnecapitainsposten i Kjøbenhavn (P. Holm) . . . . . 258.
Bør Nyholm flyttes? (Contre-Adm. Steen Bille) . . . . . 266.
Noget om Ruslands Søstyrke . . . . . 283.
Dr. Scorebys's magnetiske Undersøgelser (Weilbach) . . . . . 291.
Nogle Bemærkninger om de til Orlogstjeneste indkaldte Søværnepligtige (g) . . . . . 293.
Om vort Søværn (Vice Adm. H. D. B. Seidelin) 299
Om Coffardimarinen . . . . . 355.
Et Par Ord om Midlerne til forud at slutte sig til et Skibs Fart under Damp (G. Schønheyder) . . . . . 368.
Linieskibe, eller ikke Linieskibe . . . . . 376.
Betænkning fra Commissionen til at udarbeide en Plan for Flaadens Størrelse og Bestanddele . . . . . 405.
Den offentlige Discussion om Flaadens Størrelse og Bestanddele 474.
Blandinger:
Nødror paa Corvetten le Vigogne . . . . . 212.
Indretning til Optagelse af sunkne Skibe . . . . . 215.
Undersøisk Jordskjælv i Nærheden af Æqvator . . . . . 216.
Hollandsk Fernis til Rundholter etc. . . . . 217.
Linieskibet Royal Sovereign og Fregatten Mersey . . . . . 217.
Optagelsen af de ved Sebastopol sænkede russiske Skibe . . 382.
Et sammensat Skib . . . . . 384.
Martins Granater . . . . . 386.
Redningsapparater . . . . . 387.
Dødsfald i Marinen . . . . . 65,219,300.

Efterretninger for Søfarende i 1857

(samlede af J. P. Schultz).

Indlandet.

Fyrskibene i de danske Farvande søgt Vinterhavn . . . . . 68.
Fyrskibene, naar udlagte . . . . . 148.
Undersøisk Telegraphtraad nedlagt i Liimfjorden . . . . . –
Sunket Vrag ved Skagens Rev . . . . . 149.
„ „ Treaa Mølle . . . . . –
„ „ Syd for Læsø . . . . . 225.
Forandring af Sømærker paa Vestkysten af Hertugdømmerne Slesvig og Holsteen . . . . . 149.

Pag.
Lanternefyr imellem Tønningen og Eider-Drøgden . . . . . 150.
Peacock Vagerbøie udlagt for Eider Mundingen . . . . . 225.
Ny Varde paa Peter Meyers Sand ved Fanø . . . . . –
Nye Indseilingsfyr paa Nordsiden af Sylt for Indseilingen af Lister Dyb . . . . . 517.
Fortøinings-Tønde udfor Klintebjerg ved Isefjorden . . . . . 302.
Peacock Vagerbøie udlagt ved Indløbet til Bøgestrømmen . . . 224.
Forandring af Knudshoved Fyr. Store Belt . . . . . –
2 nye Fyr ved Taars — Lollands Vestkyst . . . . . 301.
Uddybning af Randers Fjord . . . . . 388.
Ny Havn ved Rønne paa Bornholm . . . . . –
3 af Kattegats Fyrskibene søgt Vinterhavn . . . . . 517.

Udlandet.

Sverrig. Falsterbo Fyrskib søgt Vinterhavn . . . . . 520.
Norge. Færder Fyr flyttet til Lille Færder . . . . . 68.
Fyrskib udlagt paa Lepsø Rev . . . . . 69.
Fyrskibet paa Lepsø Rev bortdrevet . . . . . 151.
— — — atter udlagt . . . . . 520.
Nyt Fyr paa Hogstenen ved Bredsund . . . . . –
Rusland. Yderligere Betønding af Løbet ind til Cronstadt . . 151.
Synsvidden af Revals sydlige Fyr udvidet . . . . . 152.
Reynold'ske Telegrapher oprettede i de russiske Havne ved Østersøen, det Sorte og Stille Hav . . . . . –
Midlertidigt Fyrtaarn paa Hangø Odde . . . . . 302.
— — paa Kokskær (Finske Bugt) . . . . . 225.
Trætaarn opført paa Verilaida Øen i Riga Bugten . . . . . 388.
2 nye Havne- og Indseilingsfyr ved Cronstadt . . . . . 520.
Blinkfyret ved Tendra (Sorte Hav) atter tændt . . . . . 74.
Preussen. Vrag ved Øen Rügen. Østersøen . . . . . 226.
Nyt Fyr ved Svinemünde . . . . . –
Beskrivelsen af Indseilingen til Svinemünde . . . . . 521.
Mechlenborg. Kjendingssignal fra Warnemünde Lodsbaade . . 151.
Hamborg. Ny Rende imellem Oevelgønne og Teufelsbrücke. Elben 302.
Bremen. Fast Fyr paa Hohen Wegø Plaat. Weseren . . . . . 69.
Oldenburg. Blinkfyr paa Wanger Oog. Weser Mundingen . . 70.
Hannover. Ny Baake paa Øen Borkum . . . . . 303.
Forandring af Borkum Fyr . . . . . 523.
Vrag i Nærheden af Elb og Weser Mundingen . . . . . 157.
Holland. Fyr ved Renesse (Nord Schouwen) forbedrede og atter tændte . . . . . 155.

Pag.

Redningstønden i Slykgatt ved Goedereede, bortdreven . . 156.
Sunket Vrag i Goereeschen Seegatt . . . . . -
Oltgensplaat og Farvandet langs med Hillegatt . . . . . 157.
Lodsfartöier udfor Friesland og Ems Floden . . . . . 303.
England. Fast Fyr ved Verclut. Øen Jersey i Canalen . . . . 71.
Tønde ved Varne Sand i Canalen . . . . . -
Mærker for Tønden ved Varne Sand . . . . . 226.
Ower Fyrskib flyttet (Canalen) . . . . . 305.
Standfort Fyrskib, udfor Lowestoft, flyttet . . . . . 304.
Bran Sand's Fyr ved Floden Tees, flyttede . . . . . -
Rød Tønde ved Indløbet til Floden Tyne . . . . . 305.
Opdagede Klipper i Broad Sounde. Vestkysten . . . . . 389.
Forøgelse af Triniti House Lods Kuttere i Canalen . . . . 523.
Fast Fyr ved Scilly Øerne. Canalen . . . . . 524.
Sunket Vrag ved Cromer . . . . . 152.
Klokkebøie ved Admirality Pier. Dover . . . . . 153.
Tønde ved Cardiff Grounds. Bristol Canal . . . . . -
Forandret Betønding ved North-Tongue Sand (Themsens Munding) . . . . . 154.
Vrag i Swin (Themsens Munding) . . . . . -
Straf for at beskadige engelske Fyrskibe og Sømærker . . -
Bureau i London hvor Chronometre kunne hensættes til Sammenligning og Prøve . . . . . 155.
Irland. 2 nye Fyr paa Arran Øerne. Vestkysten . . . . . 390.
Fyrskib udfor Blaekwater Bank. Østkyten . . . . . 305.
Frankrig. Forandring ved Indseilingsfyrene til L'Orient . . . . 391.
Portugal. Fast Fyr paa Cap Mondego . . . . . 306.
Spanien. Fast Fyr paa Cap Caballeria, Minorca . . . . . 73.
Fyr ved Cap Oropesa. Middelhavet . . . . . 157.
Blinkfyr ved Cap St. Sebastian . . . . . 392.
Midlertidigt Fyr paa Molen ved Gibraltar . . . . . 391.
Sardinien. Fast Fyr paa Cap Delle Melle. Genua Bugten . . 392.
Neapel. Fast Fyr varieret med Glimt ved Molfetto . . . . . 72.
Sicilien. Forandring af Fyret ved Messina . . . . . 392.
Joniske Hav. Blinkfyr paa Cap Spathi 72
Tyrkiet. Fast Fyr varieret med Glimt ved Stephano Burun . . 73.
Fast Fyr varieret med røde Glimt paa Fyrtaarns Holmen . -
Fyr ved Karra-Burun (Sorte Hav) . . . . . 157.
Nye Fyr i Strædet ved Dardanellerne . . . . . 227.
Kjendssignal for tyrkisk Lods . . . . . 228.
Tenerif. Nyt Fyr paa Molen ved Santa Cruz . . . . . 307.
Sydlige Atlanterhav. Elice Banken . . . . . -

Pag.

New Foundland. Fyr paa Green isle ved Catalina Havn . . . 158.

Forenede Stater i Nordamerika:

Maine. Forandring af Manheigin og Moose Peak Fyr. . 76.

Fast Fyr ved Winterharbour . . . . . 160.

Rødt Fyr paa Kennebunk Bro . . . . . -

Rhode-Island. Fast Fyr paa Nayat Point . . . . . 159.

Connecticut. Fyrskib udfor Cornfield Point. Long-Island Sound . . . . . -

Forandring af Fyr ved Faulkner-Island. „ . . . . . -

Newyork. Forandring af Montauk Point Fyr . . . . . 393.

Fast Fyr i Great West eller Shinnecock Bay . . . . . -

Virginia. Havnefyr i Norfolk og Portsmouth Havn . . . 394.

North Caroline. Fyr paa Sandhagen ved Cap Hatteras 160.

South Caroline. Forandring af Fyr ved Cap Roman . 394.

— — — Charleston . . -

Florida. Dagmærker langs Florida Rev . . . . . 395.

Louisiana. Forandret Belysning af Indløbene til Missisippi Floden . . . . . 75.

Fast Fyr varieret med Glimt ved Sabine Løbet . . . . 77.

Texas. Fast Fyr ved Aransas Løbet . . . . . -

Californien. Fast Fyr paa Cap Hancock. Columbia Floden 76.

Fast Fyr varieret med Glimt ved Crescent City . . . . 77.

Fast Fyr ved Humboldts Bay . . . . . 161.

Fast Fyr ved Santa Barbara . . . . . 78.

Taageklokke ved Cap Hancock og Point Conception (Santa Barbara) . . . . . 161.

Cortes Grunden ved St. Nicolas . . . . . 78.

Vestindien. Coralrev ved King Cays. Misquito Kysten . . . . 74.

Fyrtaarnet ved Piedras Cay (Cuba) omblæst . . . . . -

Midlertidigt Fyr sammesteds . . . . . 158.

Central Amerika. Rev udfor Lempa Floden. St. Salvador (Stille Hav) . . . . . 399.

Tønder udlagte ved Greytown Havn. Nicaragua . . . . . 75.

Fast Fyr ved Punta Arenas. Costa Rica . . . . . 398.

Klippe i Herradura Bugten „ . . . . . 399.

Syd Amerika. Fyrskib. Rio de la Plata . . . . . 397.

Klippe i Smyths Kanal. Magellan Strædet . . . . . 399.

Ostindien. Fast grønt Fyr paa Dolphin rock. Bombay Havn 79.

Midlertidigt Fyrskib ved Indløbet til Mutlah . . . . . 164.

Tilflugtshuse for Skibbrudne ved Indløbet til Mutlah Floden 228.

Indiske Hav. Augustina Banken . . . . . 163.

Philipinske Archipel. Mogellanes Banken . . . . . 164.

Pag.
China. Kjendingstaarne ved Kiu T'Oan. Yangtse-kiang . . . . 161.
Australien. Indseilingen til Port Willunga. Syd Australien . . 79.
Blinkfyr paa Cap Moreton. Østkysten . . . . . 162.
Proviant til Skibbrudne paa Baaby-Island. Torres Strædet 228.
Nordlige Stille Hav. Opdaget Klippe . . . . . 308.

Misvisninger i 1857 ved de britiske Øer, Middelhavet, det Sorte og det røde Hav . . . . . 400.

Rettelser.

Pag. 237, Linie 5 f. n., Missilfy, læs: Missiessy.
— 242, — 6 f. o., Deirès, læs: Decrès
— —, — 19 — Masson, læs: Maison.
— 313, — 6 — Stabschefer, læs: Skibschefer.
— —, — 7 — Skibschefen, læs: Stabschefen.

De danske Tidssignaler.

Rundetaarn og Helsingør.

Det kan neppe være nogen af dette Tidsskrifts Læsere ubekjendt, at det er særdeles vigtigt for Sømanden eller den, der skal føre Skib over de større Have, at vide nøiagtigt, hvad Klokken er. Uhrfabrikationen, ogsaa hos os, har gjort store Fremskridt i dette Aarhundrede, idet der nu kan leveres ikke alene gode Søuhre, men ogsaa til en Priis, som gjør deres Udbredelse mere almindelig; med de bedre Instrumenter er tillige Kundskaben til deres Anvendelse i og Nytte for Navigationen bleven mere almindelig, og det hører allerede til Undtagelserne, naar noget Skib passerer Verdenshavene, uden at være forsynet med idetmindste eet godt Søuhr, ligesom Førernes Kjendskab til at bestemme Skibets geographiske Længde ved Uhret ikke er mindre almindelig. For imidlertid at kunne gjøre den tilsigtede Nytte, er det ikke tilstrækkeligt, at Uhret er godt, det maa ogsaa af den, som skal behandle det, være godt kjendt. Det gaaer nemlig med et Søuhr ligesom med enhver anden menneskelig Indretning: Intet er fuldkomment. De Fordringer, som stilles til ethvert Uhr, følgelig ogsaa til Søuhret, ere, at det skal gaae rigtigt og vise rigtigt; den første Fordring er ikke opfyldt, naar Uhret taber

eller vinder, og Feilen kan formindskes ved at regulere Uhret; den sidste er uopfyldt, naar det er forud eller tilbage for det Klokkeslæt, det skulde vise, og Feilen kan formindskes eller hæves ved at stille Uhret. Det er ikke raadeligt for Ukyndige i Uhr-Professionen, hverken at regulere eller stille et saa delicat Instrument som et Søuhr, og den navigerende Sømand seer sig derfor bestandig nødsaget til at anvende en dobbelt Rettelse paa det Klokkeslæt, han aflæser paa Uhret; denne Rettelse vil da kun være rigtig, naar Uhret taber eller vinder nøiagtigt ligemeget hver Dag.

Søuhret skal angive Klokkeslættet paa det Sted eller under den Meridian, hvorfra Længden regnes tilsøes, hvilket for de fleste Nationer er det kongelige engelske Observatorium i Greenwich, thi herfra udgaaer og til dets Meridian er beregnet den Sø-Almanak, som danner Grundlaget for de fleste andre, eller endogsaa selv benyttes af en Mængde Skibsførere udenfor England. At skaffe sig Kundskab om, hvorvidt Uhret angiver det rigtige Klokkeslæt, medens Skibet er i Søen og udenfor Landkjending, kan ikke gjøres uden ved en Observation, den saakaldte Maanedistance, som er vanskelig at anstille og kun ved megen Øvelse i Maaling paa Himlen og en god Sextant eller Cirkel kan give et nogenlunde paalideligt Resultat. Uhrenes Feil maae erfares, medens Skibet er i Havn, og, skjøndt Capitainen vel kjender til de fornødne astronomiske Observationer, hvorved disse Feil kunne findes, saa fordrer dog ogsaa denne Art Observationer Øvelse og gode Instrumenter, da de skulle anstilles iland, over den kunstige Horizont, og dertil lægge de Beslag paa en Deel af den Tid, der ofte er Capitainen meget kostbar, ja mangen Gang ikke kan disponeres over, naar han er i Havn eller ved Land. En Ulempe ved disse Observationer er, at de ikke anstilles paa det samme Sted, hvor Søuhret er opstillet; thi, da dette ikke maa flyttes eller transporteres uden høieste Nød-

vendighed, saa transporteres Klokkeslættet frem og tilbage imellem Skibet og Land ved Hjælp af et mindre, ofte lidet paalideligt Lommeuhr.

Resultatet bliver, at det er meget vigtigt for den, som skal føre Skib over Havet, at vide nøiagtigt hvad Klokken er.

Englænderne ere et praktisk Folk og et Folk, som veed at understøtte sine søfarende Landsmænd og sin Skibsfart. Det er mange Aar siden, at man i England begyndte med at gjøre Tidssignaler fra Observatorierne til Skibene, og nu vil man finde i næsten enhver nogenlunde befaret engelsk Havn, ikke alene at der gives Tidssignal, men ogsaa at et Penduluhr, nøiagtigt reguleret og stillet efter Greenwich's Klokkeslæt, til enhver Tid paa Dagen er tilgjængeligt for Alle. Englands Exempel er fulgt af de fleste andre Nationer, ikke alene i Europa, men over hele Jorden, og det hører nu til Sjeldenhederne, at Skibsførerne anstille Observationer iland; i Nabolandet Sverig f. Ex. findes de saavidt vides i Gøtheborg, Malmø, Stockholm og Kalmar.

Først i Aaret 1845 kom ogsaa vi med her i Danmark, idet et Observatorium oprettedes paa Kronborg og man begyndte at give Signaler fra Vagtskibet paa Reden ved Helsingør, der aarligt passeres af omtrent 20,000 Skibe, som betale Skat til Danmark, og af hvilke mange have Søuhre ombord. — Disses Feil er det vigtigt at kjende, da de ofte nylig ere bragte ombord (hvorved Feilene let undergaae Forandring) og Skibene ere ofte der ved Begyndelsen af en lang Reise. Det vil da neppe være meget sagt, at det var paa høie Tid, den danske Regjering gjorde Noget i denne Retning for Navigationen, thi dette Signal var og er endnu det eneste, som i den antydede Hensigt gjøres hos os — dog, vi ville snart faae at see, hvorledes det staaer sig med dette, og først sige et Par Ord om Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn, Danmarks Hovedstad, en vigtig Sø- og Handelsstad, Marinens Station, har ikke noget Tidssignal — thi, at der to Gange om Ugen hales et Flag ned fra en Stang paa Rundetaarn, er ikke Nok for at kunne sige, at Kjøbenhavn giver Tidssignaler. De Steder, fra hvilke man med mest Rimelighed kunde vente Signalerne udførte, vare vistnok enten det kongelige Søkaart-Archiv eller Kjøbenhavns Navigationsskole; men det første ligger midt i Byen og lavt; det har intet Observatorium og faaer derfor sit Penduluhr rettet og reguleret fra Universitetets Observatorium (eller, for at bruge et betegnende Udtryk, det laaner Tiden paa Rundetaarn). Hvorom Alting er, saa skulde Marinen, for at kunne give Tidssignaler, oprette et Observatorium paa et fremragende Sted paa Nyholm, hvilket Observatorium da maatte bestyres af Søkaart-Archivet, og at dette ikke vil skee saa snart, tør vi vel forudsætte. Hvad Kjøbenhavns Navigationsskole angaaer, da har dens nidkjære Bestyrelse allerede i lang Tid arbeidet hen til, at faae opført en Skolebygning paa Toldboden, og denne Bygning vilde da blive forsynet med Observatorium og Tidssignal. Om denne Plan nogensinde vil lykkes, eller om det vil skee i en nær Fremtid, kunne vi ikke sige, endskjøndt det er os bekjendt, at Bestyrelsen af »Foreningen til Søfartens Fremme« bestandig arbeider paa at bortrydde de Vanskeligheder, som have stillet sig i Veien for dens Udførelse; men man maa ikke glemme, at det nævnte Selskab er en privat Forening, over hvis Virksomhed kun dens egen Bestyrelse raader, og det vilde være Uretfærdighed imod denne, om man bebreidede den, at Kjøbenhavn endnu ikke giver Tidssignaler.

Under disse Omstændigheder bliver der neppe Andet tilbage, end at henvende sig til det Sted, fra hvilket Signalerne med det mindste Offer kunde gjøres, nemlig Universitetets Observatorium paa Rundetaarn; thi ligger dette end midt i Byen, saa har det dog den Fordeel, at

det kan sees fra hele Havnen og Reden, ja fra Drogden, et Stykke af Sundet og langt ned i Kjøgebugt, hvorved det ikke alene kunde komme til Nytte for de Skibe, som opholde sig her, men ogsaa for dem, som passere. Dersom vore Ord kunde naae til det høilærde Consistorii Øren, da vilde vi sige dem, at det Tidssignal, som nu gives fra Rundetaarn, er — sit venia verbo — upassende for vor Tid, og at saadanne Signaler for længst ere forladte af alle andre civiliserede Nationer. Hvorledes udføres nemlig dette. Udenfor Observatoriet, paa Rundetaarns Plateau, er der opreist en Flagstang med en Tridse i Toppen, og over denne er der ført en Snor; om Onsdagene og Løverdagene, naar Klokken er saadan tre Qvarteer til tolv, stikker Observatoriets Bud et dansk Splitflag paa Snoren og heiser det op til Toppen (dette er altsaa ikke noget Tidssignal); nu vaier Flaget, og Folk samles paa Gadehjørner, i Vinduer etc. for at see det falde; imidlertid har Observator begivet sig til Observatoriet, hvor han følger sine Uhres Gang; lidt før Middag gjør han Tegn til Karlen at holde sig færdig, og, naar saa Klokken er tolv, banker han paa Ruden og Flaget hales ned. Det er nu vel saa, at dette Bank bestaaer i et raskt Slag paa Ruden og at Karlen, idet han hører Slaget, bliver ligesom rammet af et electrisk Stød og river Flaget ned; men denne Mekanisme er dog altfor slet til at angive et Moment med den fornødne Skarphed, og at dette erkjendes, have vi et Beviis for i den Omstændighed, at ikke alene Søkaart-Archivet, men de bedste Chronometermagere i Byen, sende deres Uhre paa Taarnet til Sammenligning og agte ikke paa Flaget.

Da vi imidlertid have dristet os til at sige, at Signalet fra Rundetaarn ikke fortjener Navn af Tidssignal (at det kan være godt nok for Kjøbenhavns Borgere og øvrige Beboere til Tidens Bestemmelse i Byen, er nemlig en anden Ting), saa skulle vi ikke undlade som Beviis her-

for at fremhæve andre væsentlige Mangler end netop den slette Mekanisme. De vigtigste ere:

At Signalet gjøres med et Flag. Naar det er stille Veir, hænger Flaget ned og kan ikke sees; naar det vaier frit, kan det ikke sees i de to Retninger, fra og mod hvilke det vaier, og, jo nærmere man er ved denne Linie, desto utydeligere viser det sig.

At Signalet er uden Tempoer. Kun Momentet for Middag angives, uden at den nøiagtige Aflæsning paa et Uhr forberedes.

At det vaier for længe. Naar man ikke netop seer det blive heist, da maa man staae længe og vente, før det falder, og Observationen gaaer derved let tabt.

At det kun gives to Gange om Ugen.

Midlet hvorved, og Maaden hvorpaa Tidssignaler nu udføres, saagodt som overalt, ere følgende:

Det Moment, som betegnes, er enten Middag eller et andet lige Klokkeslæt under Greenwich's Observatorium*), eller ogsaa Middag paa det Sted, hvor Signalet gives.

Fem Minutter før Middag (eller det andet Moment) heiser Observator en stor Kugle op langs en Stang, som viser op igjennem Observatoriet, og standser naar den har naaet den halve Høide; 3 Minutter senere, altsaa 2 Minutter før Middag, heiser han Kuglen i Top, hvor den holdes ved en Slagfjer, og idet Uhret antyder Momentet, trykker han paa Fjeren, hvorved Kuglen pludseligt glider ned.

Signalet gives hver Dag.

Paa denne Maade antyder ethvert Signal tre Momenter. Naar Den, som vil benytte Signalet, seer Kuglen blive heist eller seer den vaie, da tager han sit Uhr

*) Signalet kan ikke overalt gives for Middag i Greenwich, eftersom dette Moment indtræffer om Natten over en stor Strækning af Jorden.

frem eller stiller sig ved det; naar Kuglen heises i Top, iaggtager han, hvad Uhret viser, og veed da allerede meget nær, hvad det skal vise, naar Kuglen falder, saa at han kan have sin Opmærksomhed henvendt derpaa i det rette Øieblik, ja, tælle Secundslagene medens han vender Øiet imod Kuglen. Undertiden haves, istedenfor Kugle, 4 cirkelrunde Skiver, der ere anbragte hver paa sin Ende af et vandret liggende Kors, hvis Arme kunne dreies saaledes, at Skiverne enten staae op og ned eller ligge vandret ud. Fem Minutter før Middag dreies Skiverne ved en simpel Mekanisme nede i Observatoriet saaledes, at de staae lodret, hvorved man, i en hvilkensomhelst Retning fra dem, vil see idetmindste to, der vise sig som Kugler. I Middags-Momentet lader man dem falde om, hvorved Iagttageren faaer dem at see fra Kanten, og de forsvinde derfor pludseligt for ham. Dette Signal ansee vi dog ikke for saa godt som Kuglen, thi for det Første angiver det kun 2 Momenter istedenfor 3, og for det Andet skal man, naar det staaer høit, være fjernet temmelig langt derfra, for at det ganske skal forsvinde.

Hvad vi nu skulle tillade os at foreslaae for det høie Consistorium som en Hjælp for Sømanden og Søfarten, som en god Begyndelse til Tidssignalernes hensigtsmæssige Indretning her i Landet og en heldig Forbedring af det forældede Flagsignal, er Følgende:

1. At et Signal-Apparat med Kugle oprettes ved Observatoriet paa Rundetaarn;
2. At der dagligt gives Tidssignal paa den ovenfor fremsatte Maade.

Den mekaniske Indretning af Apparatet vilde kunne være saaledes: En Flagstang, omtrent som den nærværende eller maaskee lidt høiere, anbringes ved Observatoriets Indervæg, med Toppen viist op igjennem Taget; langs den ene Side af Stangen anbringes en Rende eller Fure (hvilket kan gjøres med to paaspigrede Lister),

og en Stok, saa lang som Høiden i Observatoriet, indrettes til at glide op og ned i denne Fure; ved Stangens Fod anbringes en høi Muffe, firkantet eller rund som et Rør, lufttæt og med en Ventil til at aabne indad i den nederste Ende; et Stempel passer lufttæt i Muffen og kan føres op og ned i denne; paa Stemplets Overkant anbringes to runde Fjedre eller Klemmer, og to lignende, til at klemme Stemplet fast, sættes ved Rørets Overende; Muffen (eller Røret) opstilles nu langs Stangen saaledes, at Glideren (eller den Stok, der kan gaae op og ned langsmed Flagstangen) netop kan løbe lige ned i den fra sin Fure paa Flagstangen; en stor, sortmalet Kugle, mindst 3 Fod i Diameter, forfærdiget af tynde Kobberplader og med et Hul, hvorigjennem Flagstangen viser, fæstes til Glideren ved en Arm, saaledes at naar Glideren heises op og ned, følger Kuglen med. Opheisningen skeer ved en Snor, som føres over en Tridse i Stangens Top og derfra ned i Observatoriet. Endnu anbringes paa selve Stangen en Hammer, der kan vippe om et Led paa Midten af Skaftet og ved en Fjeder, anbragt paa den ene Arm, holdes enten ind til Stangen eller bort fra denne; paa en ganske simpel Maade kan denne Fjeder stilles saaledes, at Hammeren med et Spring falder ind imod Stangen, eller rettere sagt imod den nedadgaaende Deel af Snoren, som den er bestemt til at fastholde, og med et andet Spring igjen falder fra. Apparatet anvendes paa følgende Maade: Kuglen antages at være nede ved Observatoriets Tag, Glideren at hvile med sin nederste Ende paa Stemplet i Muffen, hvor den fastholdes af de to paa Overkanten anbragte Fjedre, og Stemplet at være ved Muffens Bund. Fem Minutter før Kuglen skal falde, heiser Observator den selv op til halv Stang, hvor et Mærke paa Snoren angiver dens Høide; naar Kuglen heises, da trækker Glideren Stemplet med sig indtil dette har naaet Muffens Overende, hvor det fastholdes af de to der an-

bragte Fjedre og slippes af Glideren, som gaaer høiere op; Ventilen i Bunden tillader Luften fri Indstrømning, saa at Intet er til Hinder for Stemplets Bevægelse. 3 Minutter efter denne Opheisning heises Kuglen i Top, og, ved et Tryk paa en Pedal, der fører til den omtalte Hammer, springer denne for, trykker Snoren ind imod Stangen og bærer saaledes alene Kuglen, da Snoren, som brugtes til Opheisning, lades løs. I Momentet, som skal betegnes, trykkes igjen paa Pedalen, Hammeren slipper og Kuglen falder; naar den kommer et Stykke ned, modtages Gliderens Underende af Stemplet, der nu følger ned med; Ventilen i Bunden lukker sig, Luften i Muffen trykkes sammen og standser tilsidst Kuglens Fald, idet Luften ved sin Elasticitet gjør Stødet uskadeligt.

Som Moment for Signalet driste vi os ikke til at foreslaae noget andet end Middelmiddag paa Observatoriet, hvilket vil stemme med Middelklokkeslættet $11^t\ 9^m\ 40^s,2$ Formiddag i Greenwich.

Det er vel muligt, at Udførelsen af dette Forslag vil medføre nogen Forandring i Observatoriets indre Økonomi; men det kan i alt Fald ikke være noget Væsentligt. Ved Observatoriet er der ansat en Observator, af hvem man ikke kan være berettiget til at vente, at han, for den Løn han modtager, skal gjøre mere Arbeide, end han nu gjør; naar det paalagdes ham at give Signaler hver Dag, saa bestod det forøgede Arbeide tilsyneladende kun i Signalerne selv, thi Observationerne skulle ligefuldt besørges; men man maa vel lægge Mærke til, at et nøiagtigere og hyppigere Signal fordrer hyppigere Observationer end det nærværende, og at der hører Opmærksomhed og Ro til, for hver Dag til en bestemt Time at være sikker paa Tiden og at meddele den. Det vilde derfor være meget ønskeligt, om Observatoren sattes istand til at have Huus og Hjem paa Taarnet for at benytte enhver gunstig Leilighed, i Stedet for at han nu

boer et andet Sted, og at han ikke, ved trættende Arbeider om Dagen for sit Livs Ophold, bragtes til at føle mindre Interesse for sit egentlige Kald. Vi have ingen Grund til at beklage os over den nærværende Observator, hvis Omhu og Samvittighedsfuldhed ere os Borgen for saa gode Observationer, som muligt, og som dertil ifølge sin tidligere Stilling maa være godt kjendt med Uhre og deres Behandling; men vi have kun villet antyde, at Forholdene ere ham imod. Observatoriets Beliggenhed er, som bekjendt, ikke heldig i astronomisk Henseende, dog vil det være godt nok til Tids-Observationer.

For Dem, der muligviis kunne synes, at saa overordentlig nøiagtige Signaler ere en Overflødighed og mene, at det er nok, naar Sømanden eller den, der aflæser Signalet, erfarer Uhrets Feil til en Nøiagtighed af een eller et Par Secunder, skulle vi bemærke, at lagttagelsen af Signalet to eller flere Dage efter hinanden kan give et nogenlunde godt Begreb om, hvormeget Uhret taber eller vinder; men kun naar Signalet er meget nøiagtigt.

Før vi forlade Kjøbenhavns Signal, skulle vi dog ikke undlade at anføre, at Consistoriet efter Forlydende allerede har fattet den Idee, at Flagsignalet paa Rundetaarn skal ombyttes med et Kuglesignal. Disse Bemærkninger kunde derfor synes overflødige, og vi have ogsaa i nogen Tid tilbageholdt dem for at see, hvad Resultatet af denne Beslutning blev; dog, da vi endnu ikke have seet Forberedelser gjorte til nogen Forandring, ligesaalidt som det har været omtalt, at Signalet skulde blive givet hver Dag, saa have vi ikke villet holde dem tilbage længere.

Vi vende os nu til det andet danske Tidssignal, nemlig det i Helsingør, der, som anført, oprettedes i Aaret 1845. Det bestaaer i en Kugle, som paa den sædvanlige Maade vises og falder fra Merseraaen paa Vagtskibet; naar dette ikke er paa sin Station, gives

Signalet fra en Flagstang paa Havnearmen. Signalet gives hver Dag til Middelmiddag i Greenwich.

Der klages jævnligen over dette Signals Unøiagtighed; vi have hørt Klager fremsatte fra særdeles troværdige Kilder og ere endogsaa anmodede om, at henvende Vedkommendes Opmærksomhed derpaa, hvorfor vi ville undersøge noget nøiere, hvorledes Forholdene med dette Signal ere. Klokkeslættet aflæses paa Vagtskibets egne Uhre, der bestandig have været særdeles gode Søuhre, tilhørende Marinen og udgivne fra Søkaart-Archivet. Uhrene verificeres ved Signaler fra Øresunds Observatorium, der er beliggende paa en af Kronborgs Bastioner og i Besiddelse af et ret godt Penduluhr og et Passageinstrument; men Penduluhret kan ikke sige hvad Klokken er, naar man ikke kjender dets Feil, og Passageinstrumentet kan ikke vise en Stjernes Gjennemgang igjennem Meridianen, naar man ikke forstaaer at bruge det. At anstille Tids-Observationer med et Passageinstrument er intet Hexeri, men det fordrer dog nogen Specialkundskab og Øvelse, og navnlig maa man være lidt hjemme i mathematisk Regning. Da det formodedes, at det bedste Kjendskab til Brugen af dette Instrument maatte findes blandt Marinens Officerer, blev Observatoriet strax efter Oprettelsen underlagt Vagtskibets Chef, der ved sine undergivne Officerer havde at besørge det Fornødne, og i Begyndelsen gik det ogsaa ret godt; Aaret efter Oprettelsen, i 1846, var det Lieutenant J. Tuxen, hvem det overdroges at besørge Observationerne, og, for at lette sine Efterfølgere Arbeidet, lod han i »Nyt Archiv for Søvæsenet« for 1847 indrykke en Afhandling om Instrumenternes Brug, der kunde tjene som Veiledning eller ligefrem følges. Det maa nemlig erindres, at Brugen af Passageinstrumentet ikke egentlig hører med til Navigationen og derfor ikke tidligere forklaredes paa Academiet (i det nærværende Cursus tages den med), saa at det maatte ansees som en Undtagelse,

naar nogen af de med Vagtskibet commanderede Officerer strax kunde paatage sig Arbeidet ved Observatoriet. Det Mangelfulde ved Arrangementet viste sig ogsaa snart, Observationerne forsømtes i den første Deel af Aaret af Mangel paa det fornødne Kjendskab, og, havde Officeren endelig faaet denne tilligemed nogen Øvelse, da stod hans Afløsning for Døren. Saavidt vi erindre, var det i Aaret 1852, at Directeuren for Øresunds Toldkammer, der dengang tillige var Minister, ved at blive gjort opmærksom paa det uheldige Arrangement med Observatoriet, fik indført den hensigtsmæssige Foranstaltning, at Ledningen af Observationerne ved Øresunds Observatorium blev overdraget til en Mand, som var ansat (constitueret) i Helsingør og kjendte Instrumenternes Brug, imod at han erholdt en passende Godtgjørelse af Staten, saavidt vides af Øresunds Toldkasse. Denne Mand forlod imidlertid snart efter Helsingør, og en Anden ansattes i Embedet; Observatoriet med dets Instrumenter og den pecuniaire Godtgjørelse gik over til ham; men han var ganske fremmed for Passageinstrumentets Brug og skal endnu ikke have opnaaet den fornødne Øvelse. Følgen deraf blev, at Officererne paa Vagtskibet igjen maatte paatage sig Observationerne, kun med den Forskjel, at medens de tidligere ansaae det som en Pligt mod Staten og Standen, blev det nu en privat Tjeneste imod en Mand, som efter Sigende ikke agtede stort mere paa Observatoriet, end at han havde Nøglen til det i Bevaring. Saaledes gik det dengang, og saaledes gaaer det endnu. Undertiden anstilles der Observationer, undertiden bringes Klokkeslættet pr. Telegraph fra Kjøbenhavns Observatorium til Helsingør, undertiden sendes det pr. Dampskib, og at Tidssignalerne derfor ikke altid ere, som man kunde ønske dem at være, er ikke til at undres over. Det er i Sagens Interesse, at vi fremsætte vor Anke, langtfra at være ledede af personlige Hensyn, og bede det høie Marineministerium, under hvem vi formene

denne Sag sorterer, at lade foretage en nødvendig Undersøgelse i disse Forhold; thi, vil man give Tidssignaler, da maae de være correcte, i modsat Fald er det meget bedre at lade dem fare.

Saaledes ere Forholdene med Tidssignalerne i Danmark, og vi spørge nu: Ere disse som de burde og kunde være? Den electriske Telegraph gjør Oprettelsen af Observatorier omkring i Landet i denne Hensigt overflødig; fra Hovedobservatoriet kan Tiden bringes til Nyborg, Frederikshavn eller hvilketsomhelst Sted, man vil ansee passende til at give Signaler fra; Apparatet er ikke bekosteligt og en Mand findes let paa hvert Sted, til at heise og slippe Kuglen, naar han kun fritages for at anstille astronomiske Observationer. Til Slutning kunne vi kun udtale Ønsket om, at Tidssignalerne paa Rundetaarn og i Helsingør maae komme under en hensigtsmæssigere Ordning, og at Sundtoldens mulige Ophævelse ikke maa medføre Signalets Nedlægning i Helsingør.

Efterskrift. Efterat Ovenstaaende var skrevet erfare vi, at Consistoriet nu har givet Ordre til at oprette et Kuglesignal paa Rundetaarn istedetfor Flagsignalet; men, paa hvilken Maade Signalet agtes givet, er os endnu ubekjendt.

Uddrag af

„Rapporter fra danske Soofficerer om den franske Marine".

I. Personellet.

Den franske Orlogsskole er i Brest, og Adgang til den skeer ved en aarlig offentlig Concurrence. Concurrenterne maae ikke være fyldte 16 Aar den 1ste Januar det Aar, de indstille sig; men der er ingen Minimums-Grændse for deres Alder. Man seer imidlertid sjeldent unge Mennesker under 15 Aar blive antagne, da Fordringerne ved den første Examen ere betydelige. Skolen holdes ombord paa et dertil indrettet gammelt Linieskib paa Brests Red; Eleverne maae her betale deres Kost med 700 fr. i de to Aar, de ere der, efter hvilken Tids Forløb de skulle bestaae en Afgangsexamen, og udnævnes da til Cadetter af 2den Klasse. De fordeles ombord paa Skibene og fare i to Aar som Cadetter af 2den Klasse, hvorefter de maae underkaste sig en Examen i theoretisk Sømandskab, der afholdes iland i en af Orlogshavnene. Som Cadetter af 1ste Klasse staae de nu i mindst to Aar og avancere da uden Examen til *enseigne de vaisseau*, efterhaanden som Vacance indtræder.

Fra den polytechniske Skole kan der hvert Aar antages fire unge Mennesker som Cadetter af 1ste Klasse. Disse maae, efter to Aars Forløb, underkaste sig en Examen

i theoretisk Sømandskab for da at avancere til *enseigne de vaisseau.*

Til Cadettjeneste ombord haves ogsaa endeel saakaldte *aspirants auxiliairs*, eller Volontairer. Disse ere unge Mennesker, som høre til Sørullen, og som ville uddanne sig til Coffardicapitainer *(capitaines au long cours).* De maae underkaste sig en Examen, før de tages til Cadettjeneste.

Underofficererne kunne, efterat have underkastet sig en Examen, avancere til *enseigne de vaisseau.*

Officeersklasserne ere: *enseigne de vaisseau; lieutenant de vaisseau; capitaine de frégate; capitaine de vaisseau; contre-amiral; vice-amiral* og *amiral.*

Cadetterne af 1ste Klasse ere Officerer og have Rang med en *sous-lieutenant* i Armeen.

Efter Reglementet bestaaer Officeerspersonalet af: 2 Admiraler i Fredstid og 3 i Krigstid, 10 Viceadmiraler, 20 Contreadmiraler, 36 *capitaines de vaisseau* af 1ste Klasse og 74 af 2den Klasse; 76 *capitaines de frégate* af 1ste Klasse og 154 af 2den Klasse; 110 *lieutenants de vaisseau* af 1ste Klasse og 540 af 2den Klasse; 550 *enseignes de vaisseau*, og 200 Cadetter af 1ste Klasse.

Officerernes Landgage er følgende:

Admiral 30,000 fr., Viceadmiral 15,000 fr., Contreadmiral 10,000 fr.; *capitaine de vau* af 1ste Kl. 5,000 fr., af 2den Kl. 4,500 fr; *capitaine de frégate* af 1ste Kl. 3,500 fr., af 2den Kl. 3,000 fr.; *lieutenant de vau* af 1ste Kl. 2,500 fr., af 2den Kl. 2,000 fr.; *enseigne de vau* 1,500 fr., Cadet af 1ste Kl. 1,000 fr.; Cadetterne af 2den Klasse have 600 fr.

Admiralerne have samme Gage ombord som iland, og Cadetterne ligeledes, hvorimod de øvrige Officerer have $^1/_5$ af deres Landgage i Søtillæg. Samme Tillæg have ogsaa de Officerer, som iland have en permanent Tjeneste. En *capitaine de frégate* har som Næst-

kommanderende 1/3 af sin Landgage i Tillæg, hvilket ogsaa tilkommer de Officerer, der ere i Tjeneste i Paris. Chefen for et Admiralskib og en Admirals Stabschef have 2/3 af deres Landgage i Tillæg.

Messepengene ere for de subalterne Officerer, *lieutenants de vau* og nedefter, 2 fr. 25 c. daglig i europæiske Farvande og 3 fr. 25 c. i fremmede Farvande, foruden en Mands Kost in natura i begge Tilfælde.

Af alle Gager og Tillæg for Officerer og Mandskab tilbageholdes 3 pCt. til Invalidekassen, af hvilken udbetales Pensioner til dem, som søge eller erholde Afsked, til Enker og faderløse Børn.

En Admiral commanderer en Flaade.

En Viceadmiral commanderer en Flaade, en Eskadre eller Division.

En Contreadmiral commanderer en Eskadre eller Division.

En *capitaine de vau* kan commandere en Division. Han commanderer ene Skibe med lukket Batteri og kan være Stabschef hos en *officier général* (de tre Admiralsklasser).

En *capitaine de frégate* commanderer Corvetter med aabent Batteri, Brigger paa idetmindste 10 Kanoner, Transportskibe paa 800 Tons og Dampskibe uden lukket Batteri paa mindst 180 Hestes Kraft. Er et Skib, der egentlig skulde føres af en *capitaine de vau*, i Transport, kan det føres af en *capitaine de frégate*. Han er altid Næstkommanderende hos en *capitaine de vau* og kan saavel være Stabschef som Adjutant hos en *officier général*.

En *lieutenant de vau* fører alle mindre Skibe end de her anførte, dog maa han for at erholde en Commando have været tilsøes mindst to Aar som *lieutenant de vau*. Han er Næstkommanderende hos en *capitaine de frégate*, er Qvarteerchef paa alle Skibe, som have

en *capitaine de vau* til Chef og maa aldrig være Næstkommanderende paa Qvarteer.

En *enseigne de vau* er Næstkommanderende hos en *lieutenant de vau*, dog maa han i saa Fald høre til den ældste Halvdeel af sin Klasse. Han er Qvarteerchef paa alle Skibe, som ere mindre end Fregatter, og kan være Qvarteerchef paa større Skibe, naar der tilfældigviis er færre end 5 *lieutenants de vau* ombord.

Cadetterne kunne kun være Qvarteerchefer under Chefens Ansvar.

Enhver *capitaine de vau* og *capitaine de frégate* har som Chef Ret til at vælge sin Næstkommanderende, samt een af sine Officerer.

Forfremmelser i Officeersklasserne skee deels efter Aciennetet og deels efter Regjeringens Valg. Fra *enseigne de vau* til *lieutenant de vau* skeer $^2/_3$ efter Anciennetet og $^1/_3$ efter Valg; til *capitaine de frégate* skeer $^1/_3$ efter Anciennetet og $^2/_3$ efter Valg, og til de høiere Charger skee alle Forfremmelser efter Valg. I Marineministeriet findes en Liste *(tableau d'avancement)*, hvorpaa anføres Navnene paa de Officerer, som ved Indstilling fra Chefer ere foreslaaede til Forfremmelse. En Officeer kan ikke af Marineministeren indstilles til Forfremmelse udenfor Anciennetet, medmindre hans Navn findes paa denne Liste; desuden maa en Officeer, før han avancerer til en høiere Grad, have tjent 2 Aar tilsøes i den Grad, han forlader, og kan heri kun gjøres Undtagelse, naar han specielt har udmærket sig ved en glimrende Daad.

Efter 25 Aars Tjeneste har Enhver Ret til at forlange sin Afsked med $^2/_3$ af sin Gage i Pension. En Viceadmiral erholder sin Afsked naar han er 65 Aar gammel, en Contreadmiral naar han er 62 Aar, en *capitaine de vau* naar han er 60 Aar og en *capitaine de frégate* naar han er 58 Aar. Admiralerne derimod beholde deres Nummer til deres Død.

Til Marinen hører et fast **Lægecorps** og et Apothekercorps. Lægerne udgaae fra en af de tre medicinske Skoler, der findes i Toulon, Rochefort og Brest. Betingelsen for Adgang til Skolen er, at Vedkommende er Student.

Til Elever udnævnes de Studenter, som efter mindst 6 Maaneders Forelæsninger have bestaaet en speciel Examen.

Pladserne som Læger af 3die, 2den og 1ste Klasse, som og Professorpladserne, besættes kun efter en Concurrence og i den Orden, som vedtages af en Jury. For Pharmaceuternes Adgang og Anciennetet gjelde de samme Regler som for Lægernes.

En Læge af 3die Klasse kan ikke concurrere til 2den Klasse, før han har tjent 3 Aar i sin Grad og af disse faret mindst i 1 Aar eller været i Colonierne i 2 Aar.

For at kunne concurrere til 1ste Klasse maa en Læge have tjent 3 Aar i 2den Klasse og have gjort Tjeneste tilsøes i 2 Aar i 2den og 3die Klasse tilsammen. Professorgraden gives kun til Læger af 1ste Kl., som have tjent 2 Aar i denne Klasse og tillige have Doctorgraden.

I extraordinaire Tilfælde antages Hjælpelæger, der rangere med Læger af 3die Klasse, og som afskediges, naar deres Tjeneste ei længere behøves.

Sundhedstjenesten i hver Orlogshavn staaer under et »*conseil de santé*,« der er sammensat af fire af de øverststaaende Læger og en Pharmaceut. Dette Raad i Forening med Professorerne dømmer ved Concurrencer og bestemmer Forfremmelserne.

Lægerne commanderes tilsøes efter Tour og Grad. I Skibe, der commanderes af en *capitaine de vau*, er en Læge af 1ste Klasse Overlæge; paa de øvrige Skibe ansættes 2den og 3die Klasses Læger efter Mandskabets Antal, dog maae de sidste, for at kunne blive Overlæger, have gjort 2 Aars Hospitalstjeneste og 1 Aars Søtjeneste.

Forvalteren i de franske Skibe tages fra Commissariatet. I denne Stilling haves følgende Grader: *commissaire général*, *commissaire*, *commissaire adjoint*, *sous-commissaire* og *aide-commissaire;* i hver af de fire første findes 2 Klasser, i den sidste kun 1. Corpset recrutteres fra Commissariatets Elever og Skrivere; de første antages efter at have bestaaet en Prøve, og Skriveren udnævnes af Marinepræfecten paa Indstilling af *le commissaire général.*

Elever, der have tjent i 2 Aar, og Skrivere, der have tjent i 4 Aar, kunne concurrere til *aide-commissaires.* Disse forfremmes halvt ved Anciennetet og halvt ved Valg til *sous-commissaires.*

Til *commissaire* og *commissaire général* forfremmes fra den foregaaende Grads 2 Klasser ved Valg.

Forfremmelserne i sidstnævnte Grads tvende Klasser skee ved Valg; derimod ved Anciennetet til de andre Grader.

Commissariats Officererne skulle tjene mindst 3 Aar i hver Grad, desuden skulle *les aides commissaires*, for at blive *sous-commissaires*, have tjent et Aar tilsøes som Forvaltere.

Dette Corps afgiver en Officeer, almindelig kaldet *le commissaire*, til hvert Skib og desuden en høiere Officeer til at »centralisere« Tjenesten paa hver Division, Eskadre eller Flaade, der commanderes af en Officeer med Admirals Myndighed.

Ifølge en Forordning af 1854 holdes hvert Aar et vist Antal Pladser aabne i Commissariatet, for at besættes med Elever fra den polytechniske Skole.

Commissairerne i de franske Skibe ere ikke som hos os Proviantsforvaltere, idet Regnskabet og Ansvaret for Provianten paahviler *le commis aux vivres;* Commissairen controllerer dette Regnskab, opgjør Forbrug og Beholdning hver Maaned og skal, naar det forlanges, kunde opgive hvad man trænger til.

Han fører ligeledes Control med de af Regnskabsførerne aflagte Regnskaber.

Engang om Maaneden samles en Commission *(conseil d'administration)*, bestaaende af Chefen, Næstcommanderende og Commissairen, for at revidere Forbruget af Materiel, og engang hvert Qvartal, for at revidere de øvrige Regnskaber.

Commissairen er Medlem af alle Commissioner for Anskaffelse af Gods og Proviant. Hvor Leverance skeer af Handlende betales med Vexler paa Marineministeriet, underskrevne af Chefen, Næstkommanderende og Commissairen.

Han udbetaler Officererne deres Lønning og tilstiller Compagnicheferne Mandskabets Lønning, efter de af disse indgivne Betalingslister.

De overordnede **Underofficerer** i de franske Krigsskibe ere:

Baadsmand (maître d'équipage),
Kanoneer (maître cannonier),
Skibssergeant (capitaine d'armes),
Overstyrmand (maître de timonerie),
Maskinmester (maître mécanicien),
Tømmermand (maître charpentier),
Kalfatrer (maître calfat),
Seilmager (maître voilier),
Vaabensmed (maître armurier),
Smed (maître forgeron).

Disse Charger, hvori de her nævnte Underofficerer ere de første, have forskjellige Grader, hvoraf atter hver har 2 Klasser, Graderne ere: *premier-maître*, *maître*, *second-maître* og *quartier-maître*. Dog haves i *la manoeuvre*, *la cannonage* og *la timonerie* kun *premier-maître*, *second-maître* og *quartier-maître;* i *le charpentage*, *le calfatage* og *la voilerie* ere Graderne:

maître, *second-maître* og *quartier-maître*. Desuden har man *maître forgeron* og *maître armurier* af 1ste og 2den, samt *capitaine d'armes*, *sergeant-d'a.* og *caporal-d'a.*

Le quartier-maître vælges mellem Matroserne af 1ste Klasse, som have tjent mindst 6 Maaneder ombord i Statens Skibe; *le second-maître* vælges mellem *les quartier-maîtres*, som have tjent mindst 6 Maaneder i hver af denne Grads tvende Klasser. *Le maître* og *premier-maître* vælges imellem *les second-maîtres*, som have tjent mindst 6 Maaneder i 1ste Klasse af den foregaaende Grad, ombord i et Skib med lukket Batteri. Alle Forfremmelser i Underofficeersgrader og Klasser, fra *second-maître* af 2den Kl. inclusive, bestemmes af Ministeriet efter Indstilling af en Forfremmelses-Commission, der samles ombord engang om Aaret, eller engang paa Togtet, om det er kortere end et Aar, og som i Linieskibe og Fregatter bestaaer af Chefen, Næstkommanderende, fem Qvarteerchefer og den ældste Officeer uden Qvarteer; i mindre Skibe af Chefen, Næstkommanderende og de ældste Qvarteerchefer. Forvalteren er Secretair; Chefen har 2 Stemmer. Alle Forfremmelser iblandt selve Mandskabet og blandt de ringere Underofficerer indtil sidstnævnte Underofficeersklasse bestemmes af Commissionen selv.

Til Matrosunderofficerer vælges fortrinsviis blandt de Matroser af 1ste Kl., der alt have gjort Underofficeerstjeneste eller tjent som Topsgaster. Artilleriunderofficererne vælges blandt de Matroser af 1ste Kl., der have gjort Underofficeerstjeneste eller været Kanoncommandeurer i mindst 6 Maaneder; Qvarteermestrene i de andre Charger vælges i Analogi hermed.

Til Tjeneste i Dampskibene haves Compagnier af *ouvriers mécaniciens* og *ouvriers chauffeurs*, hvilke iland commanderes af Officerer. De forskjellige Grader i disse Compagnier ere: *premier maître mécanicien* af

1ste, 2den og 3die Klasse, *contre maître mécanicien*, *ouvrier* og *matelot-chauffeur*. Haandværkerne bestaae af Grovsmede, Kjedelsmede og Mekanikere.

Mandskabet til Krigsskibene commanderes fra det saakaldte »*corps des équipages de ligne*« som er inddeelt i fem Divisioner, hvoraf de to ere af 1ste Klasse og stationerede i Toulon og Brest, og tre af 2den Klasse i Cherbourg, Lorient og Rochefort. Mandskabet til disse Divisioner faaes ved Indrullering (l'inscription maritime), ved Udskrivningen til Armeen (le recrutement) og endelig ved frivilligt Engagement (l'engagement volontaire).

Under Indrulleringen sortere alle Folk mellem 18 og 50 Aar, som have faret tilsøes i en bestemt Tid, og som erklære at ville vedblive at fare eller i Virkeligheden gjøre det. For de Folk, som fare paa Floderne, er Grændsen sat saalangt Høivandet naaer. I Fredstid kan en Mand, som ophører at ernære sig ved Søfart eller Fiskeri, blive udslettet af Rullen et Aar efter at han har indsendt sin Erklæring desangaaende. I hvert Søqvarteer inddeles de Folk, som høre under *l'inscription maritime*, i fire Klasser; den 1ste indbefatter Ungkarlene, 2den Kl. Enkemænd uden Børn, 3die Kl. gifte Mænd uden Børn og 4de Kl. Familiefædre. Af disse Klasser udtages i den Orden, de her ere anførte, og man gaaer kun udenfor den, naar Tjenesten fordrer det, og da kun efter Ministeriets Ordre. I selve Klasserne skeer Udskrivningen efter den Tid, Folkene alt tidligere have været i Orlogstjenesten; 6 Aars Tjeneste i Orlogsskibene fritager for al senere Udskrivning. Der findes i Frankrig omtrent 67,000 Mand under *l'inscription maritime*, derunder indbefattede Matroser, Haandværkere og Drenge.

Fra Udskrivningen til Armeen (le recrutement) afgives aarligt et bestemt Antal Folk til Marinen; de skulle være over 20 Aar gamle og deres Tjenestetid

er 7 Aar. Antallet af disse Folk beløber sig aarligt til omtrent 10,000 Mand.

Ved frivilligt Engagement erholde Divisionerne ligeledes endeel Folk, hvis Tjenestetid er 7 Aar.

Divisionerne af 1ste Klasse commanderes af en Linieskibs-Capitain (capitaine de vau), de af 2den Kl. af en Linieskibs- eller Fregat-Capitain.

I Divisionerne af 1ste Kl. staae under Chefen: 2 Fregat-Capitainer, 4 Premierlieutenanter, en Regnskabsfører og en Læge af 1ste Klasse.

I Divisionerne af 2den Klasse staae under Chefen: 1 Fregat-Capitain, 2 Premierlieutenanter og en Regnskabsfører.

Mandskabet sættes i Compagnier, hvis Antal vexler med Tjenestens Fordringer, og hvis Dannelse og Opløsning skeer efter ministeriel Ordre.

Hvert Compagni har en Premierlieutenant til Chef, en Secondlieutenant, 4 *second maîtres*, 8 *quartier maîtres*, 1 Foureer, 60 Mand, hvoraf 13 af Recruteringen, og 26 Jungmænd *(apprentis marins)*. Hvert Compagni er deelt i 2 Sectioner.

De faste Cadres for Divisionerne af 1ste Klasse indbefatte, foruden det bestemte Antal høiere Underofficerer, Spillemænd etc., 3 Depot-Compagnier, et for Folkene til Artilleriskolen, et for de Indrullerede og et for de Udskrevne fra Armeen.

I Divisionerne af 2den Klasse findes kun eet Depotcompagni; dette er deelt i 2 Sectioner, hvoraf den ene optager de Indrullerede, den anden de fra Armeen Udskrevne og de Frivillige.

Naar Folkene indkaldes, dannes provisoriske Compagnier, som kun bibeholdes medens Folkene indøves.

De forskjellige Grader i disse Compagnier ere: *second-maître*, *quartier-maître* og *matelot* af 1ste, 2den og 3die Klasse, samt *apprenti marin*.

Drengene (les mousses) danne 4 Compagnier for sig, af hvilke 2 ere i Toulon og 2 i Brest. De oplæres i en Skole, der holdes ombord i en Corvet, som ligger tilankers paa Reden. De, som antages til Orlogstjenesten, vælges fortrinsviis blandt Sømandsfamilier og i en Alder af 13—16 Aar. Naar en Dreng efterat have fyldt sit 16de Aar indgaaer et frivilligt Engagement, bliver han *apprenti marin*. Drengene, af hvilke der i Tjenesten haves 450, commanderes tilsøes med Krigsskibene.

Mandskabet i Divisionerne er kaserneret, forpleies paa Statens Bekostning og indøves i Exercits med Kanoner og Haandvaaben etc. Naar Folkene ankomme til Divisionerne, erholder hver Mand 3 Seildugsposer til sit Tøi, som skal bestaae af et vist Antal Klædningsstykker af et bestemt Snit; deres Tøi completteres fra Divisionen og det herfor udlagte Beløb indeholdes efterhaanden af Mandens Gage, i Løbet af den Tid, han er i Tjenesten, eller, for de under *l'inscription maritime* hørende Folk, 3 Aar.

Til Compagniernes indre Administration haves en Commission, bestaaende af Halvdelen af Officererne. Compagnichefen besørger Lønningen udbetalt til Mandskabet og lader dets Contrabøger holde i Orden ved en Foureer.

Naar Mandskabet commanderes ombord, skeer dette saavidt muligt compagniviis.

Betingelserne for Forfremmelser blandt Mandskabet ere følgende:

For hvert Aar et Togt varer kan, om et saadant Antal findes værdig til Forfremmelse, en Tyvendedeel af det reglementerede Mandskab avancere i Klasse og en Ottendedeel i Grad. Er Togtet kortere end et Aar, sættes Forfremmelsernes Antal i Forhold til Togtets Længde i Overeenstemmelse med den angivne Maalestok. For et Togt, der er kortere end 3 Maaneder, gives ingen Forfremmelse.

Naar den før omtalte Forfremmelses Commission, hvortil foruden de faste Medlemmer kan tilkaldes Cadetter af 1ste Klasse og Regnskabsførere, for at give Oplysning om Folkene er sammentraadt ombord, indkaldes Mandskabet efter Rullen, Een for Een. Idetmindste 2 af Commissionens Medlemmer skulle stemme paa en Mand, for at han skal kunne forfremmes. Naar Rullen er gjennemgaaet, afstemmes om hvilke der af de Foreslaaede skulle forfremmes, Majoriteten af Stemmer gjør da Udslaget og, i Tilfælde af Dissens, Chefens Stemme.

Til Matroser af 3die Klasse udnævnes:

Udskrivningsfolkene fra Armeen, naar de have været et Aar ombord i en Orlogsmand; de Frivillige under samme Betingelse, dog først naar de have fyldt det attende Aar. De Søindrullerede træde ind som Matroser af 3die Klasse, naar de have gjort 2 længere Togter eller faret i 18 Maaneder, eller endelig naar de have været paa Kystfiskeri i 2 Aar og derhos have fyldt deres attende Aar.

For at forfremmes til Matros af 2den eller 1ste Kl., udfordres 6 Maaneders Tjeneste i den foregaaende Klasse.

Mr. Cunninghams selvrebende Mærsseil.

(Med Tegning.)

Under 30te November 1850 erholdt Mr. Cunningham, af den engelske Marine, Patent paa en ny Maade at indrette Mærsseil og Raa paa, hvorved Seilet kan rebes fra Dækket, uden at der sendes Folk tilveirs, idet at Raaen, ved at nedfires, dreies rundt og ruller Seilet op paa sig. Da denne sindrige Opfindelse, hvorved der kan spares Menneskeliv og Tid og vindes Sikkerhed for Skib, nu har været prøvet i 6 Aar og i Løbet af denne Tid, ved de opnaaede gunstige Resultater, har banet sig Vei igjennem Fordom og naturlig Ulyst til at forlade, hvad man i Aarhundreder har anseet for at være det Bedste, vil en kort Beskrivelse af denne Rebningsmethode vel ikke være uden Interesse, saameget mere som man maa antage, at den kun er lidet kjendt hos os, eftersom saa yderst faa danske Skibe*) ere forsynede med de omtalte Mærsseil.

Hovedforandringen bestaaer i, at Raaen bringes til at dreie sig rundt medens den nedfires, for derved at faae Seilet rullet rundt omkring den, uden at belemre Rakkestropper og Fald. Dette opnaaes ved at lade

*) Saavidt vides kun 3, nemlig: Skonnerterne Haabet og Clara Pries, begge Frugtfarere, og Marinens Lastdrager: Barkskibet Gammelholm.

Fig.I.

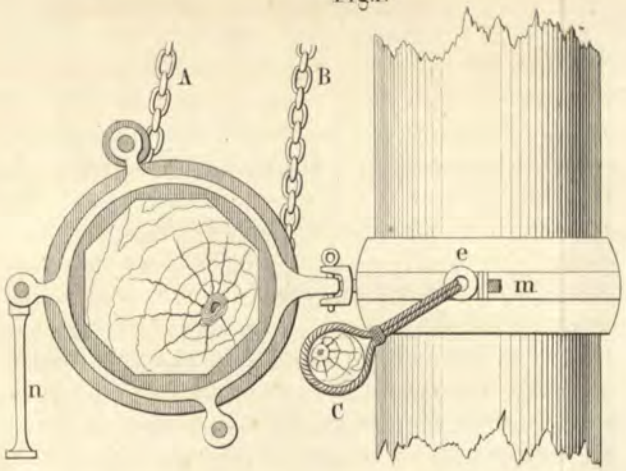


Fig.II.

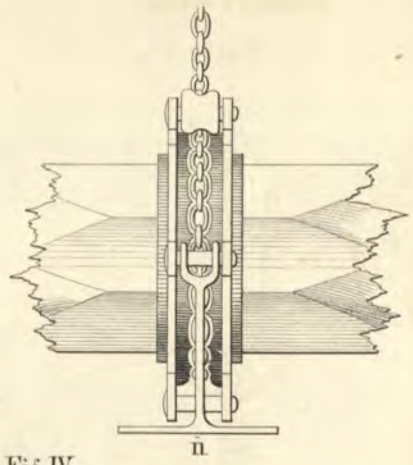
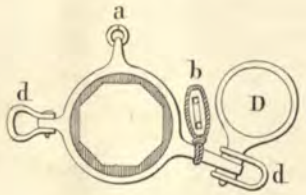


Fig.III.



Bonnici's Dyblod.

Fig.I.

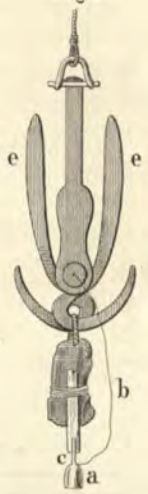


Fig.IV.

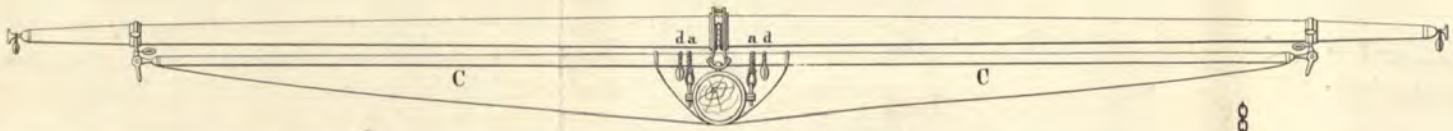


Fig.V.

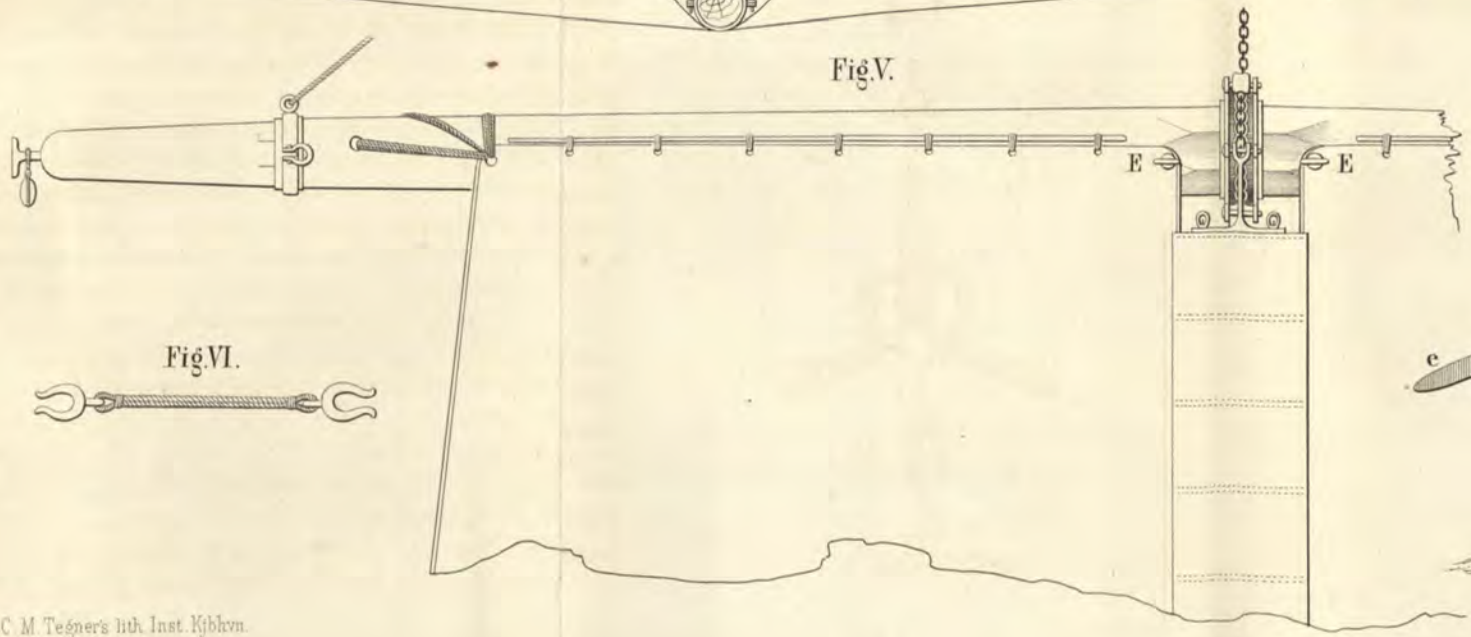


Fig.II.

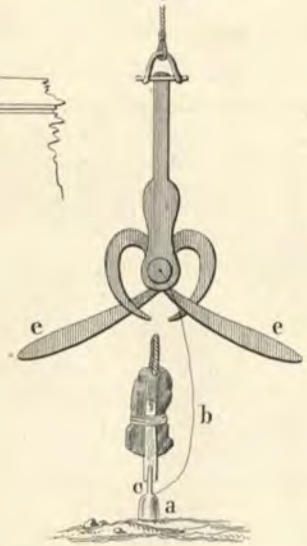


Fig.VI.

C. M. Tegner's lith. Inst. Kjbhvn.

Midten af Raaen hvile i Kjetting-Dreierebets Bugt, gjøre Rakkestropper og Toplentsøine af Jern og saaledes, at Raaen kan dreie sig rundt i dem, og endelig ved at udtage den midterste Dug af Seilet, omtrent ned til Æselhovedet, og udfylde den derved fremkomne Aabning med en Kappe, der kan skydes op og ned for Aabningen, uden at rulles omkring Raaen. Ved at betragte de medfølgende Tegninger, vil man lettelig kunne forstaae Mechanismen.

Fig. I. forestiller en Raa, ophængt i Bugten af sit Kjetting-Dreiereb, der griber ind i de til Leddene afpassede Fordybninger i et fast Jernbeslag (som paa de barbotinske Spil) omkring Midten af Raaen, der her er ottekantet. Paa hver Side af Jernbeslagets ophøiede Deel, hvori Fordybningerne ere, vandrer en Jernring (Rakkestroppen); disse to Jernringe ere samlede ved 3 Tværbolte, saa at de ikke kunne glide ud til Siderne, og ere paa Agterkant forbundne med Trærakken, der vandrer op og ned ad Stangen. B er den agterste Part af Dreierebet, der paa sædvanlig Maade farer igjennem et Skivgat i Toppen af Stangen under Salingen og har en Tallie i Agterhaanden, hvis underste Blok staaer, som sædvanlig, fast iborde; A er den forreste Part, der vises under en Rulle paa den øverste Tværbolt imellem Rakkestropperne, op igjennem et Skivgat i Toppen af Stangen over Godset. Den har Blok i Tampen, hvorigjennem skæres en Mantel, hvis ene Tamp i Regelen staaer fast i Mærset; i Mantelens anden Tamp er en Tallie, hvis underste Blok staaer iborde. For at gaae fri af Bramstangen, er der gjort en Indskjølpning i dennes Agterkant fra Rodenden op efter og Stangen er her forsynet med en Rulle.

Fig. II. forestiller Midten af Raaen, seet for fra; Fig. III. Toplentsringen paa sit Jernbeslag til Nokken af Raaen. a er Øiet til Toplenten; b Blokken til Bramskjøde, der er fastgjort om Toplentsringens Jernhals; d Hexen

til Brasen og D Bøilen til Læseilsspiret, hvis Bolt samler Bras-Hexen og Gaflen til Skamfilingsraaen til Jernhalsen.

Skamfilingsraaen C, Fig. I og IV, er et Spiir agten for Raaen og saa langt fra denne, at den ikke generer Seilet, naar det under Rebning rulles op om Raaen. Skamfilingsraaen kommer til at ligge an imod Stængevant og Barduner og beskytter derved det oprullede Seil imod Skamfiling. Den naaer fra Toplentsring til Toplentsring, er i eet Stykke og lidt sværere ved Midten end ved Nokkerne. Den er forbunden med Toplentsringen ved en Jerngaffel, hvis to Øine gribe over Halsen, der viser ud fra bemeldte Ring og samles med denne, som tidligere omtalt, ved Bolten i Læseilsbøilen. Den spidse Ende af Gaflen drives ind i Nokken af Skamfilingsraaen, og man maa passe nøie paa, ikke at drive den saa langt ind, at Toplentsringene, ved at ligge an imod Afsætningen paa Nokken, komme til at genere Mærseraaens frie Omdreining. Skamfilingsraaen surres til de to Øieskruer (e), der tjene til at sammenskrue Jernbaandet (m), hvis to Dele indfalses om Midten af Træ-rakken. Ved Midten af bemeldte Raa fastnaies Bramskjøds Blokken (d) samt Trædetougene, der staae fast om dens Nokker. Endelig surres Læseilsspirene til denne Raa.

Følgende Forhold angives som passende imellem Mærserær af nedenstaaende Dimensioner og de tilsvarende Skamfilingsrær,*) nemlig:

Mærseraaens Diameter ved Midten.	Skamfilingsraaens Diameter ved Midten.
7 Tom. engelsk	$2\frac{1}{2}$ Tom. engelsk.
8 - —	$2\frac{3}{4}$ - —
9 - —	3 - —
10 - —	$3\frac{1}{2}$ à $3\frac{3}{4}$ —

*) Cunninghams Self-Reefing Topsails &c. Geo. C. Warden, Manufacturer. Gasport and South-Shields. Side 4.

Mærseraaens Diameter ved Midten.				Skamfilingsraaens Diameter ved Midten.
11	Tom.	engelsk	. . . . .	$4^1/_4$ à $4^1/_2$ To. eng.
12	-	—	. . . . .	$4^3/_4$ à 5 - —
13	-	—	. . . . .	5 à $5^1/_2$ - —
14	-	—	. . . . .	$5^3/_4$ à $6^1/_4$ - —
16	-	—	. . . . .	$6^1/_2$ à 7 - —
18	-	—	. . . . .	7 à $7^1/_2$ - —

Af *Seilet* udtages, som tidligere omtalt, den midterste Dug omtrent ned til Æselhovedet. Den derved fremkomne Aabning dækkes af en Kappe af dobbelt Seildug, (Fig. V), der syes fast til Seilet nedenfor Aabningen, medens der foroven er indsyet en flad Jernstræber, der fastskrues til den svingende Bolt (n), som hænger ned fra den forreste Tværbolt imellem Rakkestropperne. I omtrent 15 Tommers Afstand fra hverandre, er der i Kappen — imellem Dugene — indsyet Tougstroppe, med en galvaniseret Jerngaflel i hver Tamp (Fig. VI), der vandre paa de midterste Lig, een paa hver Side af Aabningen, og forhindre Kappen fra at blæse ud, naar Seilet rebes.

Skal Seilet underslaaes, smøges Midterløierterne A over en indskruet T. Bolt paa Forkant af Raaen, hvilken Bolt, paa Ræer af mindre end 9 Tommers Diameter, placeres $4^1/_2$ Tom., og paa dem over 9 Tom., $5^3/_4$ Tom. fra Midten af Raaen. T. Bolten maa ikke være længere end netop nødvendig. Yderste Nokbændsel tages igjennem et Hul i Nokken af Raaen og Seilet underslaaes derefter paa Strækklisterne, der maae ende et Par Tommer udenfor T. Boltens Plads, for at give Rum til Midterligene, naar Seilet rulles om Raaen. For at faae det rullet jævnt omkring Raaen, gjøres Strækklisterne noget høiere imod Nokkerne end ved Midten, ligesom man i samme Øiemed paaspigrer 1 à 2 Lister langs med Raaen, hvilke falde af til Nul henimod Midten.

Givtougsblokkene kunne fastnaies til Skamfilingsraaen eller til den underste Tværbolt imellem Rakkestropperne.

Betragter man nu de forskjellige Tegninger, antages Rebningsmethoden at blive indlysende. Sætter man nemlig lidt paa forreste Fald A og firer paa agterste Fald B, efter at Seilet er heist i Top, er da det klart, at Raaen maa rulle sig ned agterefter i Rakkestropper og Toplentsringe og med det samme rulle Seilet op om sig, medens Gaflerne, der holde Kappen til Midterligene, glide ned af disse og krympe Kappen sammen. Er Seilet rebet saameget man ønsker, kan man atter strække i forreste Fald A.

Jo sværere Raaen er, jo lettere ruller den; ligeledes kommer Rebet til at ligge bedst, naar Seilet er fuldt medens det rebes.

Skal Reb udstikkes, heiser man i det agterste Fald og sætter ubetydeligt paa det forreste.

Er Seilet i Top og ønskes beslaaet som sædvanligt, da firer man Raaen ned i begge Faldene.

Vil man rebe Seilet, inden det strækkes op, kan man enten fire paa det agterste og heise i det forreste Fald, eller ogsaa lette Raaen saa høit op, som man vil have Seilet rebet, og derefter rulle Raaen ned i det agterste Fald. Naar Raaen er nede, maa man passe paa at have Mantelblokken i Tampen af Strækfaldet saa tæt agten for Skiven i Stangen som muligt.

Raaen kan ogsaa bringes til at rulle ned ved at sætte den øverste Tværbolt, hvorom Jernrullen vandrer, midt paa Overkant af Raaen, lade Jernrullen bortfalde og sætte Dreierebet fast i Bøile om bemeldte Tværbolt. Tampen af en Seising eller en Kjetting gjøres fast paa Overkant af Raaen, naar denne er nede og Seilet rullet rundt om den, og tages derpaa agten om og under Raaen; imellem den anden Tamp, der maa naae op til Raaens Plads, naar den er i Top, og Toppen af

Stangen, hugges en Tallie, der stivhales. Heiser man nu i Faldet og lader Tallien paa Seisingen staae fast, ruller denne sig om Raaen, paa samme Tid som Seilet ruller sig af den. Vil man derimod rebe Seilet, da firer man paa Faldet, hvorved den omviklede Seising tvinger Raaen til at rulle sig rundt og tage Seilet med. Det er imidlertid klart, at, naar Reb skal udstikkes, bliver Seilet sværere at heise med dette Rulleapparat end med det tidligere omtalte, der ogsaa er det almindelige.

Selvrebningsmethoden kan med ligesaastor Fordeel anvendes til Bramseil som til Mærsseil, og hvor disse, efter Capt. Forbes's Methode, ere deelte i 2 Seil — det underste med sin Raa under Æselhovedet — kan Kappen naae heelt ned til Underliget, hvorved saagodtsom hele Seilet kan rulles sammen.

Den ovenfor beskrevne Maade at rebe Mærsseil paa fra Dækket, uden at sende Folk tilveirs, har nu i 6 Aar været underkastet praktisk Prøve paa alle Verdens Have og under de mest forskjelligartede Omstændigheder, saavel af Dampskibe som Seilskibe, Australiefarere som Kystfarere.

I Slutningen af 1855 opgav Mr. Cunningham, at Antallet af de Skibe, der ved ham vare blevne forsynede med de selvrebende Mærsseil, beløb sig til henved 1000 af imellem 100 og 2500 Tons Drægtighed, og af den Mængde Beretninger,*) der ere ham meddeelte fra Førerne eller deres Redere, fremgaaer, at de Alle have været fuldkommen vel tilfredse med de forandrede Seil, under alle Forhold, og iblandt Fordelene ved det nye System fremhæves især, at:

---

*) Endeel af disse Beretninger findes fuldstændigt aftrykt i: „The capabilities and advantages of Cunninghams Patent Mode of reefing Topsails &c. from the deck &c. Portsea. W. Woodward 1853" af hvilken ovenstaaende Beskrivelse og medfølgende Tegning for endeel ere uddragne.

1. *Mærsseilene kunne rebes og Rebene udstikkes fra Dækket, uden at der sendes Folk tilveirs, med stor Hurtighed og ved meget faa Folk.* I Regelen medtager Rebningen kun 3 à 4 Minutter; tages kun eet Reb ind, behøver man ikke at strække i forreste Fald, og Rebet indtages da ligesaa hurtigt som man kan fire paa Faldet.
2. *Seilet staaer ligesaa godt og varer længere.* Dette sidste anføres meget almindeligt i Beretningerne, og Grunden hertil ligger ligefrem i, at Seilet er befriet for Rebseisinger samt endeel Takkellads, der bevirke megen Slid. Dernæst kommer Seilet aldrig til at pidske, som under almindelig Rebning, idet det maa være fuldt, medens man ruller Raaen ned for at rebe det.
3. *Seilet er ligesaa stærkt som uden Aabning og Kappe.*
4. *Den Hurtighed, hvormed det kan rebes fra Dækket med faa Folk, bidrager til at forøge Skibets Sikkerhed*; f. Ex. i Skibe, hvis Mandskab ikke er fuldtalligt, som Følge af Sygdom etc.; i hurtigt tiltagende Kuling under en læ Kyst; i Byger om Natten og i snevre Farvande m. m. I Septbr. 1852 frelstes saaledes Briggerne Hope og J. C. under en NO. Storm, idet de slap lykkeligt over Sunderland Barren, ved at heise Storemærsseil i Top kort forinden og klosrebe det igjen i mindre end 1 Minut, efterat have passeret Barren, medens andre Skibe forliste, fordi de ikke med deres faa Folk kunde faae tilstrækkeligt Seil sat og atter rebet paa den almindelige Maade.

Krydser man i snevre Farvande og nødsages til at rebe, kan dette med de Cunninghamske Mærsseil skee ved, at 1 Mand firer paa Mærsefald, medens man med almindelige Seil kunde blive nødt til at ankre eller holde af.

Man har hørt indvende imod de selvrebende Mærsseil, at de vare ubrugelige paa Vintertogt; men Erfaringen godtgjør netop det Modsatte. Til Bekræftelse herpaa, saavel som paa flere af de øvrige fremhævede Fordele, kan iblandt andre Beretninger anføres, hvad Chefen for den franske Orlogs Dampcorvet Cocyte, Capt. du Bouisson, siger derom i et Brev af 28 Novbr. 1855 til Mr. Cunningham, efter at være ankommen til Cherbourg fra Blokaden i Ishavet; Cocyte havde kun sit Foremærsseil indrettet efter det Cunninghamske Princip:

»Vi have i Ishavet været underkastet alle de Omstændigheder, under hvilke man kunde ønske at prøve det cunninghamske Mærsseil. Der har Intet været iveien, og vi have altid rebet det hurtigt og sikkert, medens Storemærsseil gjorde mig fortvivlet. Forestil Dem Folk, med store Søstøvler, tykke Beenklæder og Pijackere, ligge paa en Raa og forsøge paa at faae fat paa et stivfrossent Seil, der hvergang slipper dem ud af Hænderne, og De vil let kunne indsee, hvormeget de ere udsatte for at falde ned.

Paa den skotske Kyst fik vi disse frygtelige Storme, der foraarsagede saa megen Søskade. Roret knak og vi mistede 1 Mand overbord fra Sprydet. Dette anføres kun for at give Dem en Idee om de Prøver, Foremærsseil har været underkastet.

I mit første Brev fremhævede jeg den store Fordeel det frembød for et Skib, der jagede eller blev jaget, og i dette vil jeg bede Dem lægge Mærke til den overveiende Fordeel, det har for havnsøgende Skibe. Dette viste sig i The Firth of Forth, da vort Storemærsseil og Klyveren skjørede, medens vi, efter i en mørk Nat med aaben Vind at have løbet langs med Landet, maatte luve 4 Streger for at søge Ankerplads i Largo Bugten paa Nordsiden af Fjorden. Vi kunde ikke rebe det, men lod det løbe, hvorved det kom til at pidske og blev ødelagt. I samme Øieblik knak Storraaen. I al den

Tid havde Foremærsseil (rebet) staaet fortræffeligt og godt fuldt.

En anden Gang holdt vi ned efter Buchaness om Natten; det blæste haardt og var meget mørkt. Jeg var efter Gisning i tilbørlig Afstand fra Kysten, men ved Daggry fandt jeg mig klos iland. Intet Øieblik blev spildt med at rebe Mærsseilet, hvilket Arbeide, efter den gamle Plan, vilde have medtaget idetmindste en halv Time.

Jeg har en Rapport fra den Commission, der under Togtet har været nedsat for at bedømme Patent Mærsseilet; den Slutning den kommer til, er meget fordeelagtig. Naar jeg gaaer tilbage til Havre beder jeg Dem om at forandre mit Storemærsseil.«

I et andet Brev af 18de April 1855 fra Capt. Jameson, Brig Triton fra Cowes, anføres:

»Det er nu 3 Aar siden jeg fik Triton forsynet med Deres selvrebende Patent Mærsseil, og det glæder mig at kunne erklære, at de have tilfredsstillet mig i allerhøieste Grad. Mit Storemærsseil havde været i Brug een Vinter, før det blev forandret til Patent Mærsseil, og det har siden den Tid bestandig været et Vinterseil; havde det været indrettet paa den gamle Maade, vilde det have været udslidt. Jeg finder derfor af Erfaring, at et Mærsseil vil vare to Aar længere efter den nye, end efter den gamle Plan. Jeg vilde ønske, at enhver Skibseier kunde blive overtalt til at anskaffe det, for derved at spare Seil og Menneskeliv, samt faae hurtigt rebet.«

Endnu ville vi kun anføre en Beretning fra Capt. E. Vue, Fører af Skibet Chili, bestemt til San Francisco, dateret 22de Decbr. 1854 og skrevet til Skibets Eier, Mr. Reynard i Havre. Chili havde saavel Cunninghamske Mærsseil som Bramseil.

»Jeg har herved den Fornøielse at meddele Dem, at Cunninghams nye Patent Seil ere fundne at være for-

træffelige, under det meget haarde Veir og den høie Sø, vi have havt i de fire Dage, vi have været i Canalen. Vi have rebet de 3 Mærsseil med den største Lethed og meget hurtigt, thi vi behøvede kun at fire Ræerne ned og strække i de forreste Fald, hvilket udførtes med Lethed ved Hjælp af de smaa Krøbelspil, De har ladet anbringe iborde. Mine Folk have i Forening med mig anerkjendt Fordelen ved at være fritagne for at gaae tilveirs, for ofte at anvende en halv Time til at indtage et Reb med Vanskelighed og Fare.

Bramseilene have viist sig lige saa hensigtsmæssige som Mærsseilene. Jeg har ofte holdt dem klosrebede saalænge som muligt og derefter, ved at fire paa Skjøderne, rullet dem op til der ikke var mere Seil tilbage end en Mand kunde beslaa.

Seilene ere forsøgte under al Slags Seillads: bidevind, saavel som med Vinden tværs eller agter ind, og under enhver af dem have de viist sig fortræffelige.

Jeg anseer Cunninghams Patentseil for at være en overordentlig Forbedring for Skibsfarten og antager at de ville spare mange Menneskeliv.

Jeg takker Dem meget for de Cunninghamske Mærsseil og Bramseil, da de ville spare mine Folk meget Arbeide, ligesom jeg haaber at kunne gjøre hurtigere Reiser.«

Brev fra Samme, dateret fra San Francisco.

»Cunninghams Seil have viist sig at være fortræffelige; der har ikke været et eneste Tilfælde, hvor vi have havt Grund til at klage over dem. De vare til stor Nytte under Cap Horn og her saae vi ret, hvad Fordeel i Fart et Skib opnaaer ved dem. Vi vare nemlig i Følge med en stor amerikansk Clipper, da det friskede saameget, at vi begge maatte tage 2 Reb ind. Førend han var færdig med at rebe sit ene, havde vi vore 3 Mærsseil rebede uden at mindske Farten og endte med at tabe ham afsigte.«

Efter Hjemkomsten til Bordeaux, 1ste Mai 1856, indsendte han en ligesaa gunstig Rapport, der under 16de Juni er indrykket i Moniteur.

Det vilde imidlertid blive for vidtløftigt, her at gjennemgaae de forskjellige trykte Beretninger, der foreligge, og vi ville derfor slutteligen see, hvorvidt man hos os har været tilfreds med det omtalte Rebnings-System.

Her ere, som tidligere omtalt, kun enkelte Skibe forsynede med Mr. Cunninghams Mærsseil; af disse har Skonnerten Haabet havt dem paa 3die Aar og dens Fører, Capt. Albertsen, der i den anstrengende Frugtfart har havt god Leilighed til at prøve dem, har i enhver Henseende været tilfreds med dem og anbefaler dem meget. Det samme er Tilfældet med Marinens Lastdrager, Barkskibet Gammelholm, der under et Ophold paa Themsen i October 1855 fik et Storemærsseil samt Raa af samme Slags. Føreren, Capt. Aaris, har navnlig havt Leilighed til at prise Seilet under Østersø-Farten, i det stormfulde Efteraars-Veir, og til, ved Sammenligning med Foremærsseil, at iagttage det nye Systems Fortrin fremfor det gamle. Naar Seilet rebes, ruller det sig aldeles glat op om Raaen, og, skjøndt det nu har været underslaaet i over 1 Aar, er der efter hans Formening intet Slid at see paa det. Ogsaa han er saa tilfreds med Cunninghams Mærsseil, at han med Fornøielse vil see sit Foremærsseil forandret efter dette Princip, hvilket han alt udtalte i sin Rapport af 30te December 1855 til Marineministeriet.

Efter Gammelholms Hjemkomst i 1855 blev det paadraget Constructions- og Reglerings-Commissionen at tage saavel Seilet som dets Rebning og Heisning i Øiesyn ombord i Skibet, og i Commissionens derefter til Marineministeriet under 13de November indsendte Betænkning, anføres, at »denne Rebningsmethode synes at have store Fordele«, og naar det ikke strax er anbefalet til videre

udbredt Anvendelse, er Grunden dertil angivet at være den, at denne Anbefaling burde basseres paa nogen længere Tids Erfaring.

Skjøndt det synes rimeligt, at selvrebende Mærsseil navnlig ville blive anvendte af Handels Marinen, kan man dog ikke forbigaae den Nytte, som Krigsskibene vilde kunne drage af, meget hurtigt og uden at standse Farten at kunne rebe sine Seil, f. Ex. under Jagt; men vilde man end ikke forsøge dem anvendte i de større Skibe, synes Intet at være til Hinder for at bruge dem i de mindre, navnlig Skrue- og Hjulskibe.*)

Februar 1857.

J. P. Schultz.

Bonnici's Dyblod.

(Med Tegning.)

Chefen for det engelske Krigsdampskib »Spitfire« anbefaler som hensigtsmæssigt for de Dybder, der findes i Middelhavet og det sorte Hav, et Dyblod, construeret af Smeden i bemeldte Skib: Carmelo Bonnici.

I Figur 1 vises Loddet klart til at kastes og under Nedfiringen. a er en lille Skaal, i hvis Huulhed Talgen anbringes; ved to Læber c er den befæstet til Træstykket d, om hvis nederste Ende disse klemme som Fjedre. Træstykket d er med Line surret til Loddet. ee ere to Jernarme, der danne en Sax og ere saaledes balancerede, at de, naar ingen Vægt anbringes

---

*) I Frankrig skal der være givet Ordre til at forsøge de cunninghamske Mærsseil paa flere af Marinens Skibe, deriblandt Arcole paa 96 og Suffren paa 100 Kanoner.

i dem, antage den Stilling, som i Fig. 2 er viist, hvor imod de, naar Loddet er paahængt, ved Vægten af dette holdes saaledes, som i Fig. 1. Idet Loddet naaer Bund, slakkes Stroppen deri, hvorved Jernarmene falde ned, eller, Saxen aabner sig og slipper Loddet. Haler man nu ind, følger Skaalen a, der ved en Line er fæstet til Apparatet, med, idet de to smaa Klemfjedre slippe Træstykket paa Loddet. Til Lod kan bruges et hvilketsomhelst Stykke gammelt Jern, der har en langagtig Form og tilstrækkelig Vægt, f. Ex. Ballastjern, Riststænger til Ildstederne etc.; jo ringere i Værdi, jo bedre, da man jo selvfølgelig mister Loddet for hvert Lodskud.

Til en Dybde af indtil 300 Favne har dette Lod viist sig fuldkommen hensigtssvarende og der synes ikke at være nogen Grund til at betvivle, at det maa kunne anvendes selv til de største Dybder; hvorvidt Forsøg ere anstillede dermed, er os ei bekjendt. Det har den Fordeel fremfor Brooke's Dyblod, at man kan bruge et hvilketsomhelst Stykke gammelt Jern af tilstrækkelig Vægt og hvori eller hvorom en Strop kan anbringes, hvorimod der til hiint udfordres en Kanonkugle, med et cylindrisk Hul igjennem.

Strandinger og Forliis ved de danske Kyster i Aaret 1856 (sluttes).

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Hjemme-hørende.	Paa Reise: fra	til	Last.	Skibets Skjæbne.	Hvor	Øvrige Oplysninger.
Januar.	2.	dansk Jagt.	Marie.	Præstø.	Leith.	Præstø.	Kul.	strandet og Vrag.	Hirtsholm.	Havde Lods ombord. Mandskab og Last bjerget.
—	19. om Natten.	engelsk Skonnert	Luggia.	Glasgow.	Korsør.	Østersøen.	Ballast.	„	tæt sydfor Hasle (Bornholm).	Tykning. Mandskab og Inventarium bjerget.
—		: lup.	—	—	—	—	—	sunket.	sydfor Dvalegrundene.	Bekjendtgjørelse desangaaende af 16de Januar.
—	30. Middg.	engelsk Krigs-Dampskib.	Polyphemus.	—	Hull.	Østersøen.	—	strandet og Vrag.	Vangsaa Strand (ThistedAmt.)	Tykning. 12 Mand af Besætningen omkom, Resten bjerget deels iland deels ved Redningsapparaterne og en forbiseilende Galease. Endeel Proviant og Inventarium bjerget.
—	31teEmd.	Kuf.	Jonge Bauke.	—	Danzig.	Bremen.	Trælast.	„	SO. af Femern.	Mandskabet og Inventariet bjerget.
Februar.	7. Aften.	dansk Skonnert-brig.	Marthe.	Nyborg.	Hartle-pool.	Nyborg.	Kul.	strandet og totalt forliist.	Vest af Læsø.	Storm og Tykning. Mandskabet bjerget.
—	7. Aften.	hollandsk Skonnert.	Nyverheid.	Delfzyl.	Alazata.	Stettin.	Frugt.	strandet og Vrag.	Nord af Læsø.	Mandskab og Last bjerget. (Senere er Vraget solgt og taget af Grund.)
—	10.	preussisk Kuf.	Anna.	Danzig.	Aarhuus.	Danzig.	Ballast.	„	Hesselø.	
—	10.	olden-borgskBrig	Pauline.	Brake.	Bremen.	Newcastle.	Ballast.	„	Tolbøl Strand (ThistedAmt.)	Mandskabet bjerget ved at hales iland med Liner. Skibet ligger kantret 50 Favne fra Land.
—	15. Morg.	norsk Jagt.	Valkyrien.	Bergen.	Memel.	Bergen.	Hamp.	„	Frenne Odde (Bornholm.)	Mandskabet bjerget.

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Hjemmehørende.	Paa Reise: fra	til	Last.	Skibets Skjæbne.	Hvor.	Øvrige Oplysninger.
Februar	24.	dansk Galease.			Aarhuus.	Karrebeksminde.	Havre.	strandet.	Svanegrunden mellem Thuno og Samsø.	Mandskabet bjergede sig i Baaden til Samsø.
Marts.	8. Morg.	preussisk Fregatskib.	Emanuel Kant.	Königsberg.	London.	Stettin.	Guano og Cement.	strandet og sønderslaaet Natten efter.	lidt østen for Gm. Skagen.	Taage. Mandskabet, 16 Mand, bjerget.
—	8. Form.	dansk Kuf.	Alphine.	Nykjøbing paa Mors.	Hartlepool.	Nykjøbing.	Kul.	strandet og kantret. Vrag.	Aggerkanalen.	Capitainen omkom, Mandskabet bjerget Kl. 4 om Eftermiddag.
—	11. Morg.	norsk Jagt.	Forsøget.	Bergen.	Libau.	England.	Oliekager.	landsat formedelst Læk. Vrag.	Allinge (Bornholm.)	Mandskabet bjerget.
—	11.	hollandsk Kuf.	Dageraad.		Kjøbenhavn.	Christianssand	Ballast.	drevet for sine Ankere og strandet.	Hirtsholm.	Orcanagtig Storm. (Skibet er senere taget af Grund og repareret.)
—	12.	engelsk Brig.	Dawson.	Sunderland.	Sunderland.	Swinemünde.	Kul.	forladt af Mandskabet i synkefærdig Tilstand.	Skagerak.	Skibet er senere fundet og bragt ind i norsk Havn.
—	27-28. Nat.	norsk Jagt.	Johanne Marie.	Mandal.	Mandal.	Agger.	Trælast.	strandet og Vrag.	Skagens Rev.	Mandskabet bjerget.
—	28.	dansk Jagt.		Thisted.	—	—	Muursteen.	strandet.	Løgstørgrund.	Storm. Skipperen bjerget, Matrosen omkom.
—	28.	„	Johanne.	Hjarbek.	Aalborg.	Skive.	Stykgods.	dito.	dito.	Mandskabet bjerget.

Marts.	28—29. Nat.	preussisk Galease.	Blücher.	Greifswalde.	—	—	strandet og Vrag.	Dueodde. (Bornholm.)	Mandskabet bjerget med Undtagelse af 3 Mand, der omkom tilligemed 5 Fiskere, som forsøgte at bjerge dem.
—	29de	„	D. kl. Stephen.	Memel.	Memel.	Antwerpen.	Bræder og Stäver.	dito.	¼ Miil nordfor Nexø.	
—	29—30. Nat.	engelsk Brig.	Leo.	Whelburn.	Hartlepool.	Swinemünde.	Kul.	dito.	Robertsknude.	Mandskabet bjerget; Inventarium og Takkellads bjerget.
April	4—5. Nat.	hollandsk Kuf.	Gertruda Speelmann.	Pekela.	Rotterdam.	Danzig.	Gmlt. Jern.	strandet.	KjelstedStrand mellem Hirtshals og Robertsknude.	Mandskabet bjerget, Inventariet og Takkelladsen bjerget. Storm og Tykning. — (Skibet er senere udsat og repareret i Frederikshavn)
—	8.	dansk Fartøi.	Hoffnung.		Tönning.	Föhr.	Steen.	sunket.	Smaldybet ved Amrum.	Mandskabet bjerget.
—	14. Emd.	preussisk Bark.	Clara Marie.	Danzig.	Danzig.	Sunderland.	Jernbanetømmer.	strandet og Vrag.	Østfor Dueodde (Bornholm.)	Taage og paalands Vind. Mandskabet, 11 Mand, bjerget. Lasten bjerget.
—	16.	svensk Slup.	Oscar.	Halmstad.	—	—	—	dito.	Aggercanal.	Mandskabet bjerget. Lasten bjerget.
—	17. Aften.	hannoversk Kuf.	Anna Catharina.	Groosfehn.	Newcastle.	Aalborg.	Kul.	dito.	Grenen. (Skagen.)	Besætningen, 5 Personer, bjerget. (Skibet er senere bragt ind til Aalborg.)
—	19—20. Nat.	hollandsk Kuf.	Arendina.	—	dito.	Østersøen.	dito.	dito.	Hornbek Strand.	
—	22. Emd.	engelsk Dampskib.	Vulcan.		Stettin.	Rotterdam.	Tjære, Talg, Hvede. Resten Ballast.	dito.	Bragen SteenrevLildStrand, er senere bragt op paa Wuust Strand. (Thisted Amt.)	Mandskabet, 20 Mand, bjerget.
—	22.	svensk Brig.	Angantyr.		Newcastle.	Kronstadt.	Kul.	dito.	Steenberg Strand. (ThistedAmt.)	Mandskab og Inventarium bjerget. Lasten bortskyllet. Skibet totalt Vrag.

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Hjemmehørende.	Paa Reise: fra	Paa Reise: til	Last.	Skibets Skjæbne.	Hvor.	Øvrige Oplysninger.
April.	29. Nat.	Blankenes. Skonnert.	Ami.	Blankenese,	—	—	Havre.	strandet og Vrag.	Refsnæs.	
—	29—30. Nat.	norsk Slup.	Aurora.	Tønsberg.	Horsens.	Tønsberg.	Ballast.	dito.	Gjerrild Strand (ved Grenaa.)	Storm og Snefog. Mandskabet bjerget.
—	30.	svensk Skonnert.	Constantin.	Stockholm.	Brieux.	Stockholm.	Bræder og Jern.	strandet og Vrag.	Øster under Læsø.	Mandskabet bjerget, Last og Takkellads ventedes bjerget.
—	30.	dansk Jagt.	4 Venner.	Samsø.	Samsø.	Norge.	Kornvarer.	dito.	Hurup Strand.	
—	30.	norsk Brig.	Jdun.	Drammen.	Drammen.	Vyburg.	Ballast.	strandet.	NV. af Læsø.	Storm og Snefog. Mandskabet bjerget til Land den 2den Mai. (Skibet er senere taget af Grund og bragt til Frederikshavn.)
—	30.	dansk Fartøi.	Haab.	—	Aarhuus.	Hobro.	Ballast.	dito.	ved Hobro.	Fartøiet staaer paa 1 à 2 Fod Vand.
—	30-1. Mai Nat.	norsk Jagt.	Speculationen	Porsgrund.	Porsgrund.	—	Trælast.	dito.	Asaa Strand (Sæby.)	
—	30-1. Mai Nat.	svensk Galease.	Junion.	Grippestad.	Frederikshavn.	Randers.	Bræder.	dito og Vrag.	Udby Strand (Randers.)	Storm. Skibet drev iland for sine Ankere, Agterspeilet slaaet ind, Skibet fuldt af Vand. Mandskabet bjerget.
—	30-1. Mai Nat.	norsk Slup.	Joh. Marie.	Frederikshald.	Horsens.	Frederikshald.	Ballast.	strandet.	sammesteds.	Storm. Skibet drev iland for Ankerne og fyldte. 1 Mand omkom, Resten af Besætningen bjergedes.
Mai.	1. 2. Nat.	norsk Bark.	Prinds Christian August.	Sandefjord.	Sandefjord.	Hernøsand.	Ballast.	dito og Vrag.	NO. af Læsø.	Mandskabet bjerget.

Mai	3.	amerikansk Fregatskib.	S. C. Twing.	Ny-Orleans.	Mobile.	Gothe-borg.	Bomuld.	strandet.	Nordre Ren Læsø.	Storm. Mandskabet, 25 Mand, bjerget. 9 à 10 Fod Vand i Skibet. Størstedelen af Lasten bjerget. (Vraget er senere solgt og bragt ind til Gotheborg.)
—	3.	svensk Slup.	Remus.	Halmstad.	Halmstad.	Hals.	Trælast.	landsat i synkefærdig Stand.	Boels Rev.	Mandskabet bjerget.
—	9.	norsk Slup.	Anne Marie.	—	Norge.	Danmark.	Trælast.	strandet og Vrag.	ved Ebeltoft.	„ „
—	9.	dansk Tjalk.	Caroline Amalie.	Wyk.	Elben.	Dagebüll.	Steen.	sunket.	Süderoog Strand Alt. Hever.	„ „
—		Slup.	—	—	—	—	—	sunket.	Sydfor Læsø Rende.	Ifølge Bekjendtgjørelse fra Overlodsen.
—		Jagt.	—	—	—	—	—	dito.	Præstøbugt.	
Juni.	23?	engelsk Brig.	Gipsey Queen.	—	Newcastle.	Petersborg.	Kul.	dito.	Kattegattet.	Mandskabet bjerget og bragt til Helsingør, Skibet havde stødt paa Skagens Rev og var dette Aarsagen til Forliset.
—	25—26. Nat.	norsk Skonnert.	Nyt Haab.	Drammen.	Skotland.	Aalborg.	dito.	strandet og Vrag.	Krage Strand Hirtshals.	Storm og Tykning. Mandskabet, 4 Mand, bjerget ved Redningsbaaden Kl. 7 om Morgenen.
—	27.	dansk Skonnert.	Liimfjorden.	—	—	—	—	dito.	Livø.	Storm.
Juli.	2.	portugisisk Skonnert.	Pedro V.	Lissabon.	Lissabon.	Riga.	Salt, Olie, Viin etc.	strandet.	Skagen.	Mandskabet bjerget.
—	7.	dansk Galease.	Familien.		Newcastle.	Raaborg-huus (Hjerting.)	Kul.	totalt forliist.	Fanø Dyb.	Mandskabet bjerget. Ladningen bortskyllet.

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Hjemmehørende.	Paa Reise: fra	til	Ladning.	Skibets Skjæbne.	Hvor.	Øvrige Oplysninger.
Juli.	7.	norsk Jagt?	—	—	—	—	—	strandet og kantret.	Horns Rev.	Mandskabet, 3 Mand, bjerget.
August.	—	Galease.	Ellida.	—	Hernø-sand.	Flensborg.	—	fundet drivende i Søen.	Østersøen.	Vraget fandtes, uden levende Folks Medfølge, med Kjølen iveiret; det er indbragt til Gudhjem paa Bornholm. Af Papirerne fremgaaer, at Skibet er udklareret fra Hernøsand d. 6. August.
—	24.	engelsk Brig.	Gay.		Newcastle.	Hamborg.	Kul.	strandet og sønderslaaet.	Klanorter Rif udfor Eideren.	Besætningen, 9 Mand samt 3 Fruentimmer, bjerget af en Tjalk.
—	26.	hollandsk Kuf.	de jonge Rinke.	—	—	—	—	strandet.	Fjaltring Strand.	
—	26—27. Nat.	Galeas Ewert.	Rosine.	Blankenese.	Hartlepool.	Slesvig.	Kul.	stødt paa Fyrskibet i Læsø Rende og sunket.	½ Miil sydfor Fyrskibet.	1 Mand omkom, 3 Mand bjergedes ombord i Fyrskibet.
—	26—27. Nat.	engelsk Brig.	Two Brothers.	Newcastle.	Riga.	Newcastle.	Trælast.	strandet og Vrag.	Smidstrup Strand imellem Gilleleie og Raageleie.	1 Mand omkom. Resten bjerget.
—	27. Morg.	hollandsk Kuf.	Tjaddo.	Pekela.	Holland.	Kjøbhvn.	Kul.	dito.	¾ Miil vestfor Gml. Skagen.	Mandskabet bjerget.
—	27.	dansk Jagt.	Helene Cathrine.	Helsingør.	Helsingør.	Kjøbhvn.	Muursteen.	landsat formedelst Læk,	Svanemøllebugten.	

August.	27. Aften.	preussisk Hukkert-Galease.	Robert.	Swine-münde.	Sunder-land.	Swine-münde.	Kul.	kantret i Stor-men d. 26. og inddrevet som Vrag.	Aalum Strand (Thisted.)	Mandskabet bjerget fra Vraget om-bord i Skonnerten J. Nordentofts Minde af Thisted.
—	27—28. Nat.	finsk Fre-gatskib.	ΑЬIFAEH3?	—	fra en syd-lig Havn.	—	Salt.	inddrevet som Vrag.	Kollerup Strand (Thisted.)	Var uden levende Folks Medfølge ved Strandingen. I en Spand der hørte til Vraget fandtes indskaa-ret „Dygden“
—	29. Aften.	dansk Slup.	Marie.	Hobro.	—	—	Ballast.	drev iland og strandede da Kjetting og Toug sprang.	Hurup (Aalborg.)	Skibet staaer tørt. Mandskabet bjerget
—	29—30. Nat.	dansk Jagt.	4 Sødskende.	Holbek.	Holbek.	Kbhvn.	Korn.	sunket.	Taarbeks Bugt.	Skipperen omkom, de øvrige bjer-gede i en preussisk Brig.
—	30.	engelsk Brig.	Madonna.		Hull.	Kronstadt.	Kul.	dito.	jydske Kyst.	Mandskabet bjerget og bragt til Christianssand.
—	31.	dansk Galease.	Anna Caroline.	Nymindе-gab.	—	—	Trælast.	strandet og Vrag.	Ferring Strand (Lemvig.)	
—	31. Nat.	dansk Skonnert-brig.	Adeline.	Flensborg.	Hull.	Flensborg.	Kul.	dito.	Skagens Nordstrand.	Storm. Kl. 7 om Morgenen bjer-gedes Mandskabet, 7 Mand, ved Redningsbaaden, efterat Raket-kastningen var mislykket.
Septbr.	15.	—	Fennegina.	—	Gothe-borg.	Ant-werpen.	—	forladt i synkefærdig Tilstand.	Kattegattet.	Mandskabet bjerget og landsat i Arendal.
—	17.	norsk Slup.	Neptunus.	—	Leith.	Horsens.	Kul.	strandet.	Svanegrunden Endelave.	Skibet kan muligen bjerges.
—	25.	dansk Galease.	—	Ring-kjøbing.	England.	Ring-kjøbing.	Kul og Jern.	strandet og Vrag.	Nymindegab	Vraget staaer under Vand.
—	25—26. Nat.	fransk Skrue-dampskib.	Gustave.	—	Dün-kerquen.	Peters-borg.	Manu-factur, Viin, Papir etc. etc.	dito.	Fjand Strand (Lemvig.)	Capitainen omkom, Mandskabet, 19 Mand, samt 12 Passagerer bjer-gedes til Land. Skibet totalt forlist.

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Hjemmehørende.	Paa Reise fra	Paa Reise til	Last.	Skibets Skjæbne.	Hvor.	Øvrige Oplysninger.
Septbr.	26.	oldenborg. Tjalk.	Fortuna.	Jeverland.	Kragerø.	Hooksiel.	Trælast.	strandet og Vrag.	Tybo Røn (Thisted.)	Storm. Mandskabet, 3 Mand, bjerget ved Raketapparat.
—	26.	engelsk Slup.	Elisabeth.	Hull.	Middlesbro.	Hjarbek.	Jern, Kul og Cinders.	dito.	Tornby Strand (Hirtshals.)	Storm. Skibet staaer paa den inderste Revle tæt ved Land og fuldt af Vand. Mandskabet, 4 Mand, rededе iland.
—	26.	dansk Evert.	Emmanuel.	Rendsborg.	Amsterdam.	Aalborg.	Stykgods.	sunket.	1 Miil nordfor Læsø.	Storm. Skibet sank i 5 Fv., Mandskabet bjerget.
—	27.	engelsk Brig.	Janet.	Newcastle.	Newcastle.	Kjøbhvn.	Kul.	sunket.	10 Miil fra Skagen.	Mandskabet bjerget, men mistede Alt.
Octbr.	5te Aften.	norsk Skonnert.	Lovise Marie.	Drammen.	Horsens.	Drammen.	Kornvarer og Smør.	strandet og fuld af Vand.	Vorsaa Strand (Sæby.)	Mandskabet bjerget. (Skibet er senere taget af Grund og bragt til Frederikshavn.)
—	6—7. Nat.	hollandsk Tjalk.	de Vrede.	Sapmeer.	Newcastle.	Slesvig.	Kul.	strandet og Vrag.	Hvidberg Strand (Thisted.)	Mandskabet, 4 Mand, bjerget, Inventariet bjerget, Lasten bortskyllet.
—	23. Morg.	preussisk Skonnert.	Ganymed.	Danzig.	Alloa.	Danzig.	Kul.	strandet.	Skagens Nordstrand.	Storm. Mandskabet bjerget. Skibet kan muligen bjerges.
—	23 dito.	hollandsk Brig.	Activ.	Harlingen.	Frankrig.	Danzig.	Ballast.	strandet og Vrag.	Rønne (Bornholm.)	Mandskabet bjerget.
Novbr.	4.	svensk Slup.	Två Bröder.	Uddewalla.	Uddewalla.	Kolding.	Trælast.	strandet.	Hjelm.	dito. dito.
—	5. Morgen.	preussisk Brig.	die Hoffnung.	Königsberg.	Memel.	Antwerpen.	Hør og Træ.	strandet og Vrag.	Snogebæk (Bornholm.)	Mandskabet, 10 Mand, bjerget ved Redningsbaad.
—	9. Morgen.	hollandsk	Concordia.	Harlingen.	Pernau.	Schiedam.	Korn.	strandet og	dito.	Mandskabet, 7 Mand, bjerget ved

Et Par Ord til Hr. 2 i „Fædrelandet“ Nr. 11.

(Indsendt.)

I Nr. 11 af »Fædrelandet« for dette Aar er indrykket en Artikel om den danske Flaade og dens nuværende Tilstand. Forfatteren, der, efter den Sagkundskab, han lægger for Dagen, øiensynlig maa antages at være Søofficeer og tilmed en Søofficeer, hvem den danske Marines Vel og Fremtid ligger paa Hjertet, drager stærkt tilfelts mod Skibenes Tilstand, ja levner ikke disse Ære for 2 Skilling, som man pleier at sige; han er utilfreds med de Principer, der gjøre sig gjældende for Bestyrelsen ved Bygning og Anskaffelse af nye Skibe til Flaaden. Han motiverer sin Utilfredshed med »Tidens Fordringer« og med Dimensioner og Armering af andre Nationers Skibe; han undgaaer viseligen den gamle Tvist om, hvorvidt Danmark skal have og holde Linieskibe eller ikke, og slutter sine Udeladelser med den apodictiske Erklæring, at vi burde have havt en Dampkanonbaadsflotille, som vi ganske vist ikke have. Vi skulle ikke videre indlade os paa at bedømme, hvorvidt saadanne Artikler i Dagbladene stifte Gavn eller Skade for Marinen, eller hvorvidt det er klogt, at et Medlem af Etaten, der seer saa klart og har en saa bestemt Mening, raaber sin Utilfredshed ud over hele Landet, for derved end mere at svække Folkets Tillid til og Interesse for denne

Deel af Krigsstyrken, thi andet er neppe opnaaet ved en Artikel af den omtalte Natur. Turde han haabe, ved sine Veeklager at bringe Ministeriet Taarer i Øinene, eller at gjøre Medlemmerne af Rigsdagen bløde om Hjertet og saaledes faae dem til at lægge en Smule mere Mærke (Penge) til Marinen, à la bonne heure! saa var Intet dertil at sige; men da vi intet saadant Haab nære, bliver det dog et Spørgmaal, hvorvidt Forfatteren eller vi have Ret i dette Punkt. I et Brev, vi have modtaget fra en fremmed Søofficeer for nogle Dage siden, og hvori en lignende Klage føres, forekommer til Slutning denne Sætning: »Dog, Verden lider ei at see slige Saar; de smerte nok, uden at vi behøve et saa voldsomt Trækplaster; nei, en Balsam, der læger mildt og uden disse convulsiviske Smerter, er det, vi behøve.« Vi kunne forsikkre Forfatteren til oftnævnte Artikel i Fædrelandet om, at der, hvor dette Brev blev skrevet, er den samme Sygdom som hos os; der læger man mildt og uden Convulsioner, og dog gaaer Helbredelsen fremad. Med en ret levende Indbildningskraft kan man jo ogsaa godt kalde et Skib af Træ en „Brændebunke«, ja, man kunde saamænd ogsaa gjerne kalde det stolteste Pallads en »Steendynge«, om man havde Lyst, og vi skulle hverken gaae i Rette med Forfatteren, fordi han giver dem dette Navn, eller fordi han lader sin Vittighed trykke med fede Typer, hvortil Grunden vel er, at han mener det er kjedeligt at være vittig, naar Ingen lægger Mærke til det. Saavidt vi have forstaaet den egentlige Grundtanke, der har ledet Forfatterens Pen, da er det den: »at de Skibe, faa eller mange, Danmark eier, maae være tidsvarende, saavel i Henseende til Dimensioner, Artilleri og Dampkraft som til Bemanding«. Heri erklære vi os a priori fuldkommen enige; men dette er ogsaa det Eneste, hvori vi troe Forfatteren har Ret. — Forfatteren siger, at Skibe som »Niels Juel« hverken ere stærke nok eller have Hestekraft nok. Det første Punkt kommer vel an paa,

hvilket andet Skib det skal fægte med, thi der er flere Slags Fregatter, og det er rigtignok temmeligt sikkert, at Skibe af denne Klasse ikke ville kunne maale sig med Fregatter paa 50—60 Kanoner eller med Linieskibe, aldenstund de kun have 42 Kanoner; men vil man kaste et Blik paa Listen over den engelske Flaade, da vil man see, at kun to 50 Kanons Fregatter have 450 Hestes Kraft, to 400 Hestes Kraft, hvorimod 5 50 Kanons og 1 47 Kanons Fregat kun have 360 Hestes Kraft. Den franske Flaade tæller kun 1 Fregat paa 40 Kanoner, og den har kun 220 Hestes Kraft. De sværeste Fregatter, England har, ere paa 60 Kanoner med 450 Hestes Kraft, og Frankrigs sværeste ere paa 52 Kanoner med 800 Hestes Kraft. Det maa altsaa være denne Slags Fregatter, Forfatteren ønsker os iaar, og kun iaar, thi næste Aar ville de være for smaa, hvis der i en fransk eller engelsk Havn, hvor Pengene ikke ere saa rare som hos os, blev bygget en, der var endnu større. Forfatteren glemmer, at det er umuligt for en lille Stat at følge med en stor, og han gaaer for vidt, naar han slutter, at vor Hovedstyrke paa Søen skal være Dampfregatter, fordi man nu begynder paa den 3die. Ville vi have Linieskibe med Skrue, maae vi jo efter den ærede Forfatters Mening have dem paa 131 Kanoner og med 1200 Hestes Kraft; de ville blive noget dyre, thi med Bygningen af det første følger en meget betydelig og kostbar Opmuddring af Havnen og alle Løbene, hvis det ellers skal kunne flyde, og, uagtet der efter Forlydende er udfærdiget Ordre til at gjøre Tegning til et Skruelinieskib, tvivle vi dog paa, at det bliver, hvad Forfatteren kalder tidsvarende, d. e., saa stort som det største, saa stærkt som det stærkeste, saa hurtigt som det hurtigste — kort — saa godt som det bedste Skib, der kan findes i Verden. Men — vi gjentage det — det er ikke i Grundtanken, vi ere uenige med Hr. 2, det er i Betydningen af Ordene: »Tidens Fordringer« og »tidsva-

rende», som vel ikke ere udtrykkeligt nævnte i den omtalte Artikel, men hvorom dog det hele Raisonnement dreier sig. Vi skulle her forsøge at oplyse hvorledes vi forstaae disse Ord og hvilke Fordringer de stille til den danske Flaade. Hr. 2 siger: »Danmark skal altsaa nu skabe sig en Flaade, og hvoraf skal denne bestaae«?

Idet vi følge hans Exempel og skride rask og let hen over den eneste Hovedbetingelse for alle disse Forhold, nemlig Pengene og Spørgsmaalet om, hvorfra de skulle komme, kort sagt, idet vi, som han, lade som om vi havde en Guldgrube til Flaadens Disposition, ville vi forsøge at godtgjøre, at Hr. 2 idetmindste er meget langt fra at have løst sin selvstillede Opgave. »Tidens Fordringer« udtyde vi som »et Hensyn til de Landes Søstyrker, med hvilke Danmark muligviis kunde komme i Krig«. Med de store Sømagter vil dette ikke kunne skee, uden som en tvungen Deeltager og som Allieret; i dette Tilfælde ville vore nuhavende »Brændebunker« i Egenskab af sødygtige Linieskibe dog altid skaffe os bedre Betingelser, end om vi ikke havde dem; de veie dog noget i den politiske Vægtskaal, thi, ere de end ikke af Gavn Linieskibe, saa ere de det dog af Navn, og dette betyder ogsaa Noget. Det er imidlertid ikke saameget de store Magter og deres Forhold, der bliver at tage Hensyn til ved den danske Flaades Sammensætning; men denne betinges vel snarere af Skibsbygningen hos vore nærmeste Naboer. Saalænge disse ikke bygge sværere Skibe, behøve vi dem heller ikke, og naar vi holde Skridt med de Magter, med hvilke der for vort Fædrelands Vedkommende virkelig kunde være Tale om en selvstændig Krig, da er dette allerede Noget. Den Magt, vi med størst Sandsynlighed vilde kunne komme til at maale os med, er vel Preussen; nu er det jo rigtignok den preussiske Regjerings udtalte Hensigt, i Løbet af en halv Snees Aar at bygge 12 60 Kanons Fregatter, 10 Skruecorvetter med flere mindre Fartøier; men endnu

ere ingen af dem færdige og Preussens største Skib er fremdeles en 48 Kanons Fregat og dets største Dampskib en Skruecorvet, »Arcona«, paa 28 Kanoner. Ad denne Kant har det altsaa endnu gode Veie. Vore andre Naboer have slet ingen Dampfregatter; derimod have de begyndt at forandre adskillige ældre Linieskibe til Skrueskibe, men denne Forandring vil ikke være iværksat før Aaret 1860, og vi staae altsaa heller ikke synderligt tilbage for dem. Hvilken Skjæbne Hr. 2 egentlig har tiltænkt vore Linieskibe, kan ikke sees af hans Artikel; man kan ikke see om de skulde brændes, ophugges eller snarest muligt realiseres ved Auction, thi vedligeholdes maae de jo i intet Fald, det var »at kaste Pengene i Vandet«. Vi troe dog, det var bedre at beholde og vedligeholde dem, indtil man fik noget Bedre at sætte istedet, og vi ere overbeviste om, at bemeldte Skibe endnu kunne gjøre ret god Tjeneste »som Blokskibe«, især paa den Afstand, hvori en Fegtning maa leveres eller et Angreb fra Søsiden paa Kjøbenhavn foretages.

Vi ere enige med Forfatteren i, at Landets Beliggenhed, de mange Øer, Fjorde og Løb gjøre Kanonbaade til en Nødvendighed i den danske Flaade; men naar Forfatteren vil have dem for at »vedligeholde Samqvemmet imellem Øerne«, da ere vi ogsaa her af en anden Mening, idet vi paastaae, at Hovedforbindelserne mellem Sjælland og Fyen samt Fyen og Jylland alene kunne holdes og beherskes ved store Skibe, thi der hvor der, som i Belterne og den vestlige Arm af Østersøen, er Plads og Dybde nok for de største Skibe, vil Fjenden kun sende store Skibe og disse kunne i aaben Sø neppe jages bort med Kanonbaade. En anden Sag er det, naar Forfatteren siger, vi maa have dem for »at have Herredømmet i Smaafarvandene«; heri give vi ham Ret, thi her kunne de kun faae med Fjendens Kanonbaade at gjøre, og det kommer da an paa, hvem der har flest af dem, hvorledes vore benyttes, samt hvad Assi-

stance de faae fra Land. Naar endelig Hr. 2 til Slutningen siger om en Dampkanonbaadsflotille, at »den have vi ikke — men den burde vi have havt«, da har han, hvad det første af disse Punkter angaaer, ubetinget Ret; hvad det sidste angaaer, da maatte det vel først oplyses, hvad han egentlig forstaaer ved en Dampkanonbaadsflotille. Man maa vel antage, at han vil have Damp overalt, hvor der ingen var før, og altsaa vil have mindst 50 Dampkanonchalupper (hvorvidt de nuhavende Joller skulle lide samme Skjæbne som Linieskibene, er os ikke ganske klart). Ingen kan negte, at det var ønskeligt, om vi havde en saadan Styrke; men naar der siges »vi burde have havt dem«, da maae vi bede Hr. 2 angive en *mulig* Maade, hvorpaa vi kunne faae dem og holde dem vedlige; man bruger ikke gjerne et saadant Udtryk som »vi burde«, uden at have tænkt lidt over, hvorledes det lader sig gjøre, eller om det overhovedet var en Mulighed eller en Umulighed »vi burde«. England har under den sidste Krig anskaffet 123 Dampkanonbaade paa 60 Hestes Kraft, 12 paa 40 og 20 paa 20 Hestes Kraft. At dømme efter hele Gangen i Hr. 2's Raisonnement maatte vi altsaa give vore Baade 60 Hestes Kraft; de engelske Baade af denne Klasse have kostet 95,000 Rdr. hver, det er for 50 Dampkanonbaade en Sum af 4,750,000 Rdr., som her maatte skaffes tilveie. Man faaer ikke nogen Dampkanonbaad, der bestandig skal ligge i Vandet, til at vare længere end høist 20 Aar, og altsaa maatte der hvert Aar bygges 2½ ny Baad, eller skaffes 237,500 Rdr. tilveie, for at holde Antallet. Kommer hertil Vedligeholdelsen af alle Baadene og deres Maskiner, med det dertil fornødne større Personale og dettes Lønning, saa faaer man en Sum, der vel kan kaldes »umulig« for Danmarks Flaade. Skulde Hr. 2 derimod med en Dampkanonbaadsflotille mene det samme som denne og tidligere Bestyrelser synes at have meent, nemlig et ringe Antal, til Exempel 12, smaa, let armerede

Dampbaade, der kunde tjene Robaadene til Bugsering og give dem en større Bevægelighed, da var det tilvisse meget ønskeligt om vi fik dem, selv om det vilde gjøre en meget stor Pengeopoffrelse nødvendig.

Vi kunne meget godt fatte den Følelse, der har ledet Forfatterens Pen da han skrev sin Artikel i »Fædrelandet«, nemlig en varm Interesse for vor Stand, og Sorg over at see en Marine, der for ikkun et halvt Aarhundrede siden havde en stor Betydning, gaae gradeviis tilbage, indtil den nu er uden al Betydning; disse Følelser dele vi i fuldeste Maal; men — Nationen har selv igjennem sin Repræsentation anviist Marinen dens Plads iblandt Landets Institutioner, og den Plads kan hverken Hr. 2 eller nogen Anden forandre, men kun Nationen selv: at virke hertil, har maaskee været hans Tanke, men han har i saa Fald efter vor Overbeviisning været uheldig i Valget af Midlerne. Hans Artikel har neppe gavnet Marinen og — han tilgive os det — heller ikke ham selv.

Fortegnelse over Stæderne Amsterdam, Rotterdam og Antwerpens Dampskibslinier paa udenrigske Havne*)

Dampskibe fra Amsterdam.

Navn	Flag	Drægtig Tons	Lasterum	Farer paa
Kroonprinses Louise	Nederl.	643	350	Christiania, Gøtheborg og Stockholm.
Jonge Paul	„	—	225	Stettin.
Willem I.	„	433	200	„
Ondine	„	241	140	Petersborg.
Stoomvaart	„	326	140	Hamborg.
Amsterdam	„	171	90	„
de Amstel	„	154	90	Harburg.
Harburg	„	171	100	„
Georg V.	„	145	90	„
Königinn Marie . . .	Mecklenb.	218	130	„
Noord Holland . . .	Nederl.	408	200	Hull.
Gouverneur van Eryck	„	255	110	„
Burgemeester Huidekoper	„	248	110	„
Diana	Engelsk	372	270	London.
Magnet	„	454	270	„
Charles J. Mare . .	Preussisk	224	120	Danzig.
Auguste Louise . . .	Engelsk	174	90	Königsberg.

*) Denne Fortegnelse er dateret Haag den 17. Novbr. og godhedsfuldt tilstillet Redactionen af det Kongelige Gesandtskab i Nederlandene og Belgien ved Hrr. Grosserer Prior; Mangel paa Plads hindrede os i at optage den i det forrige Hefte. Red.

Dampskibe fra Rotterdam.

(d. 1. November 1856.)

Til London	7 engelske	Skibe	2,552	Tons.
	2 hollandske	„	848	„
„ Hull	6 engelske	„	2,331	„
„ Liverpool	2 engelske	„	927	„
„ Leith	2 engelske	„	421	„
„ Havre	4 hollandske	„	1,510	„
„ Bordeaux	1 hollandsk	„	516	„
„ Hamborg	2 hollandske	„	600	„
„ Stettin	1 engelsk	„	350	„
„ Marseille, „ Genua	2 hollandske	„	1,800	„
„ Dunkerquen	1 hollandsk	„	80	„
„ Antwerpen	2 hollandske	„	440	„
„ Newcastle	1 engelsk	„	310	„
„ Bristol	1 engelsk	„	158	„
„ Petersborg, „ Kjøbenhavn	2 hollandske	„	1,017	„
Tilsammen . .	36 Skibe.		13,860	Tons.

Hvad de almindeligt erholdte Resultater angaae, da viser der sig en bestandig Forøgelse af de engelske Linier, som altsaa sikkert ere fordeelagtige. Linierne paa Havre og Bordeaux synes ikke at have svaret god Regning iaar. Man har god Tillid til Linierne paa Petersborg og Marseille. Stettin var kun et Forsøg med et fragtet engelsk Skib og Resultatet synes opmuntrende. Linien paa Antwerpen vil neppe kunne bestaae ved Siden af Jernbanen.

Dampskibe fra Antwerpen.

Til *London.* De engelske Dampskibe »Ravensbourne«, »Germania« og »Pilot«, samt de belgiske Dampskibe »Baron Osy« og »Telegraph« afgaae regelmæssigt Onsdag, Løverdag og Søndag til London.

Til *Hull.* De engelske Dampskibe »Gazelle«, »Emerald Isle« og »Volunteer« afgaae Onsdag og Søndag til Hull; mod Vinteren bliver hine Baades Antal ialmindelighed forøget.

Til *Hamborg.* Det belgiske Dampskib »P. de Caters« afgaaer hver 14. Dag. Der er Tale om en ny Linie paa Hamborg med et engelsk Dampskib fra »General Steam Navigation« i London.

Til *Marseille.* (anl. Bordeaux, Lissabon, Cadix, Gibraltar, Malaga og Barcellona). — De franske Dampskibe »Danube« og »Marie Stuart« afgaae regelmæssigt ved Begyndelsen af hver Maaned.

Til *Ny-York.* De belgiske Skruedampskibe »Belgique«, »Constitution«, »Leopold I.«, „Duc de Brabant« og et 5te Skib, som er under Bygning, have nylig aabnet en regelmæssig Fart paa Ny-York (bestemt at afgaae hver 14. Dag). Det første Dampskib »La Belgique« afgik fra Antwerpen den 1. October og skulde efterfølges af »Constitution« den 20. November.

Der er Tale om en Dampskibslinie (Skruedampskibe) paa Brasilien, paa Levanten og Liverpool, saavelsom en Linie paa Havre og Bordeaux, viâ Southampton.

Til *Rotterdam.* Flere Dampskibe, afgaaende daglig.

Det første Dampskib i den nye Route fra Antwerpen til Ny-York, som havde forladt Southampton den 7. October Klokken 8½ om Morgenen, er efter en Indberetning fra Belgisk General-Consul Mali i Ny-York ankommet til sidstnævnte Sted den 23. October Klokken 3 Eftermiddag. Det havde havt 6 Dages Storm underveis og

mistet Bougsprydet; men havde i Alt staaet sin Prøve til Capitainens og Passagerernes fuldkomne Tilfredshed.

Det andet Dampskib i denne Route, »Leopold I.«, var fuldt udrustet til at afgaae den 15. November. To Dage førinden skulde det gjøre en Prøvefart med det nye Mandskab i Nordsøen.

I Amsterdam er i 1856 sammentraadt et nyt Dampskibsfart-Selskab med en Capital af 2,000,000 fl. nederl. Cour., fordeelt paa 2000 Actier.

Nogle Bemærkninger i Anledning af Ltn. Braëms „Forslag til et Rullesystem".*)

Uagtet vi tilfulde dele Ltn. Braëms Mening med Hensyn til det Ønskelige i at afhjælpe den Mangel paa System, hvoraf vort Rullevæsen lider, og uagtet vi tilfulde erkjende den Flid og Omhu, der gjør sig gjældende i det af Ltn. Braëm indgivne Forslag til et Rullesystem, kunne vi dog ikke tilbageholde nogle Bemærkninger, som dette forekommer os at give Anledning til.

Det foreslaaede System gaaer, som man vil have bemærket, i Korthed ud paa at gruppere hele Mandskabet ved Kanonerne paa den ene Side; af disse Grupper, som benævnes Sectioner, at lade de første Folk, dem nærmest Borde, udgjøre Betjeningsmanskabet, dernæst at udsætte Folkene rækkeviis (saaledes, at samme Plads ved hver Kanon medfører den samme Tjeneste)

*) Ifølge Ltn. Braëms Anmodning, undlade vi ikke at anføre, at han for Tiden er paa en længere Reise med et Handelsskib.
Red.

til Musketteriet, til Topperne og Seilenes Regjering, og endelig til de Poster, hvor kun enkelte Folk bruges.

Sammenholde vi denne Gruppering og Fordeling af Folkene (med Skytrullen som Grundlag) med den Fremgangsmaade, der efter Reglementet bruges i den franske Marine, saa finde vi kun nogle faa Forskjelligheder, f. Ex., at Forslaget bruger hele Sectioner til Seilsbeslaaning o. a. l., medens at Rækkesystemet i de franske Ruller conseqvent er gjennemført, hvorfor ogsaa Fartøierne besættes paa den først i Forslaget antydede Maade.

Det næste Punkt er Sectionernes Betegnelse. Her er Forslagsstilleren ikke rigtigt enig med sig selv om, hvorledes han skal anbringe Sectionerne, naar en saadan af lige Nummer møder en Kanon af ulige Nummer; vel anbefaler han, for at overvinde denne Vanskelighed, at give Kanonerne fortløbende Nummere fra den forreste paa underste Batteri til den agterste paa Skandsen, men, idet han her nærmer sig den franske Methode, overseer han, at Systemet gaaer istykker, naar Antallet af Sectioner for hvert Batteri er forskjelligt, og naar hvert Batteri for sig ikke har samme Antal Sectioner af hvert Qvarteer. Denne Vanskelighed overvinde de franske Ruller ved at sætte Antallet af Sectioner (séries) til 16 for hvert Batteri, saaledes at den forreste Kanon paa øverste Batteri altid faaer Sectionsnummeret 17 og den paa Linieskibenes Dæk No. 33. Et Linieskib faaer saaledes 48, en Fregat 32 og en Sværcorvet 16 Sectioner; de Sectioner, man derved faaer mere end der er Kanoner paa den ene Side, bruges til at besætte ledige Poster med. Heraf følger, at Sectionsnummeret paa underste Batteri er Kanonens almindelige Nummer, paa det næste Batteri dette Nummer + 16 o. s. fr.

Saavidt er det, som man kan see, det samme Princip, der er lagt til Grund for Forslaget og for de franske Ruller; kun ved dets Gjennemførelse ere Vanskelig-

hederne overvundne paa en lidt forskjellig Maade. Der staaer nu kun tilbage at give de grupperede Folk Nummer efter et vist System. Vel har Ltn. Braëm her havt den samme Tanke som den, der har ledet til den franske Nummereringsmethode, nemlig den, i Nummeret at have Nøglen til hver enkelt Mands Plads og Bestilling; men det forekommer os, at den af ham udtænkte Nøgle er saa vanskelig at bruge, at denne den væsentligste Deel af Forslaget derved kommer til at staae meget tilbage for det franske System, hvoraf vi, for at anskueliggjøre Forskjellen, ville hidsætte en kort Fremstilling.

Efterat Mandskabet er deelt i 16 Sectioner (séries) for hvert Batteri og Sectionerne ere tildeelte Nummerne 1 til 48, 1 til 32 eller 1 til 16 efter Skibets Størrelse, tænker man sig Kanoncommandeuren (Formanden for Sectionen) paa sin Plads agtenfor Kanonen og de øvrige Folk ligelig fordeelte paa høire og venstre Side af denne, med Betjeningsmandskabet efter Orden nærmest Borde, og tildeler Nummerne paa følgende Maade: Commandeurerne faae Sectionernes Nummer; Folkene paa høire Side af Kanonen faae det Antal Hundreder i Nummer, som deres Plads fra Borde angiver, og det Antal Tiere og Enere, som Sectionens Nummer indeholder; saaledes faaer ved Kanon No. 12: Laderen No. 112, høire Spade No. 212 o. s. fr.; de paa venstre Side af Kanonen de tilsvarende Nummere af dem paa høire Side +50, Vicecommandeuren og den venstre Spade ved Kanon No. 12 faae altsaa respective No. 162 og No. 262. Underofficererne tildeles de ledige Nummere fra 50 til 100. Officererne og Regnskabsførerne staae uden Nummer i Rullerne. Naar man nu til Exempel veed, at Folkene til venstre Spade paa øverste Batteri høre til Officeersfartøiet, vil man uden at være nogen Konstner i Hovedregning kunne finde Nummerne 267, 268 . . . . . 282. Ville vi derimod mynstre de samme Folk efter det

Braëm'ske System, komme vistnok Mange af os til at laane Styrmandens Tavle og Griffel. Fortrinet er altsaa her aabenbart paa det franske Systems Side, der imidlertid for Skibe, hvor Sectionernes Antal er under 48, medfører et meget stort Antal blanke Nummere; om dette er en væsentlig Ulempe er et Spørgsmaal, hvorom vel ikke Alle ere enige. Ltn. Braëm mener, at det er en »aldeles ligegyldig Sag«, og vi finde, at han har Ret, naar Systemet er saadant, at man uden Vanskelighed kan mindes hvilke Nummere der ere blanke; at dette finder Sted for de franske Ruller, troer jeg fremgaaer af den Maade, paa hvilken Nummerne ere dannede; saaledes finde vi, at de blanke Nummere ere:

med 48 SectionerTallene, der i de to sidste Ciffre have . . . . . 49 og 99
med 32 SectionerTallene, der i de to sidste Ciffre have 33 til 49 og 88 til 99
med 16 SectionerTallene, der i de to sidste Ciffre have 17 til 49 og 67 til 99

Vi indsee fuldtvel, at det franske System er langt fra at være Idealet for et Rullesystem og at det er tvivlsomt, om det vilde passe for vor Marine, hvor større Skibes Armering hører til Sjeldenhederne. Vor Hensigt med disse Linier er derfor ikke at hæve det ene System paa det andet Systems Bekostning; men den, igjennem Discussionen at komme til Klarhed om en Sag, der hidindtil er bleven saare stedmoderlig behandlet i vor Marine.

Blandt de Mangler, vi finde ved det franske System, ville vi fremhæve, at man, for at holde sig til Principet, ofte maa opgive at forene hos en enkelt Mand de Forretninger, hvortil han er bedst skikket; at Nummerne, som paaviist, ikke svare til Mandskabets Styrke, og at Folkene let tabe, ved næsten altid at nævnes ved Nummer, den Selvfølelse, som Navnet minder om. For Linieskibe bortfalde imidlertid tildeels disse Anker, da de ledige Nummeres Antal forholdsviis er ringe, og da

Masserne der træde istedetfor Individet, idet hver Section med sin Formand danner et afsluttet Hele, der spiller samme Rolle som »et Par Mand« paa mindre Skibe.

Idet vi slutte, tillade vi os at minde om, at de franske Ruller ere Frugten af flere Aars Bestræbelser i en bestemt Retning, og at det derfor ikke er forunderligt, om de have nogle praktiske Fortrin fremfor den Enkeltes Arbeide — vi kunne kun beklage, at Ltn. Braëm ikke kjendte dem da han udarbeidede et Forslag, der rober saa megen Interesse og Sands for dette Spørgsmaal.

W. C.

Om Iisbaade.

I første Hefte af »Tidsskrift for Søvæsen« er fremstillet en Tegning af en Shields-Lodsbaad, som anvendelig til Iistransportbaad i Storebelt.

Af Interesse for Sagen nedskrev jeg strax de Forandringer, der efter mine Anskuelser syntes nødvendige, for at gjøre den praktisk i Beltet, dog i den sikkre Forventning, at Andre, hvem Sagens Vigtighed laae nærmest, vilde udtale sig derom. Da dette endnu ikke er skeet, tillader jeg mig at bede, om disse Linier maae blive optagne i det ærede Tidsskrift.

De dobbelte Kjøle maatte gjøres høiere og meget solide, og sættes saa langt fra hinanden, som muligt. Høiere, for at hindre fastfrosne Iisstumper og skarpe Ujevnheder paa Isen fra at beskadige og opspalte Bundplankerne under Trækket. De høiere Kjøle eller Gænger ville ogsaa under Krydsning afgive en god Afdrifts-Modstand og forøge den nødvendige Egenskab, at Baaden kan gnave sig op til Luvart. Længere fra hinanden,

for paa Isen at give mere Stabilitet, hvorved Seil, under dertil svarende Omstændigheder, ofte kan benyttes til at glide over tynd Iis og forhindre Gjennembrud, hvor gaaende Træk ellers vilde medføre det. Et solidt Spant af Jern eller Træ, paa det Sted, hvor Baaden ved Nedduvning og Brydning af Isen modtager det stærkeste Tryk, anseer jeg for nødvendigt, saavelsom en solid Kobberhud indtil over Vandgangen af ladt Baad.

Maaden hvorpaa det dybgaaende Ror er hængt kan være god, naar man, som med Shields-Baadene, sætter paa Land, snapper Roret af og styrer med en Aare; men ved Iistransporten maa det kunne ophales, saavel for Fast- og Grødiis som for grundt Vand. Aaren er under Seilads et ubeqvemt og maadeligt Styringsmiddel, der dog, naar man sidder i Isen, som oftest maa benyttes.

Det dybgaaende Ror kan imidlertid paa fladbundede Seilbaade ikke undværes, hvor der ikke haves Sværd, og maatte da gjøres med Sidenedskyder og selve Roret hænges saaledes, at det, ved Berøring af Isen eller Bunden, med Lethed gled op, nemlig med Gribelykker paa Rundjernskinne langs Agterstevnen.

Efter Tegningen at dømme, fører Baaden Raaseil paa en meget hængende Mast i Pligttoften. Dette er uvant for Beltmatrosen og duer ikke til alvorlig Krydsning med korte Slag, naar man flakker om imellem Driviis.

Masten kunde sættes en Tofte agterligere og gives Sprydseil, Fok etc., derved vandtes betydeligt i Seilads og Bevægelighed, Masten vilde staae verticalt og kom ud af det skarpeste Sted i Baaden, der, hvis den har nogen Brede, lod sig roe med to kantede Aarer paa Siden af Masten i Forening med en lang Aare agter og en for paa Pligttoften.

Efter min Formening bør Stevnkjølen ikke ende under Midten af Baaden, men forløbe helt agter ud til

Stevnen, dog være meget lav og alene tjene til at hindre Beskadigelse af Bunden.

Jernbaade til svære Transporter ere i Skrueiis og dsl., ligesom Træbaade, udsatte for at springe læk, om ogsaa de første ville gjøre det sjeldnere; men Vanskeligheden ved at stoppe Lækken og holde Baaden flydende, er ulige større i Jernbaade, end i Baade af Planken.

I Beltet er ofte Tykning og Taage, som i Forening med den svære Strøm gjør Brugen af Compas nødvendig. I Jernbaade bliver Brugen deraf meget usikker, om ei umulig.

Om Guttaperchabaade tør jeg ikke udtale mig bestemt. At de med megen Fordeel ere brugte paa Nordhavs-Expeditioner, er bekjendt; men saavel Local-Omstændighederne som Baadene vare, saavidt jeg har forstaaet, meget forskjellige fra Beltets og hvad der i Beltet kan anvendes.

ch.

Redactionen har modtaget følgende Brev:

»Høistærede Hr. Redacteur!

Medfølgende Svar paa en Artikel, der har staaet i et af forrige Aars Hefter af Deres Tidsskrift, beder jeg Dem om at optage. Jeg haaber ikke, De vil negte os denne Retfærdiggjørelse, skjøndt det kun er skrevet af en Forvalter.«

Naar jeg ikke før har svaret paa den skumle Artikel om Forvalterne og deres Stilling i Skibene, saa er det ikke, fordi jeg ikke har kunnet svare, det maa Forfatteren ikke troe, men det er fordi jeg ventede, at maaskee en anden af mine Kammerater skulde tage Ordet. Dette er imidlertid ikke skeet, og vil derfor ingen Anden svare, saa vil saamæn jeg. Jeg finder det reent ud sagt ikke smukt, at

En, der formodentlig er Officeer, vil — om jeg saa maa sige — slaae sig til Ridder paa En, fordi han kun er Forvalter, ligesom det at være Forvalter ikke i alle Maader var en ligesaa god Stilling som at være, jeg vil kun sige, Lieutenant. Jeg finder det ikke hverken passende eller net, at omtale den Sag med Ølkanden, hvis en saadan Tingest virkelig er fløiet over Banierne, thi for det Første skulde Hr. Lieutenanten — jeg sætter nu, at Forfatteren er en Lieutenant — heller have irettesat Manden, som gjorde det, end Forvalteren, som fik det, og for det Andet maa jeg bare spørge Enhver, om det ikke ogsaa kunde være hændet en Officeer eller en Docter? Iligemaade taler Forfatteren (som man godt kan mærke skriver meget mere af Ondskab end for at hjælpe Forvalterne, hvis Kaar slet ikke ere saa gode, som Hr. Lieutenanten — for jeg kan ikke lade være at troe, at det er en Lieutenant — troer) om, at Forvalterne ere i en forkeert Stilling, og det vil jeg reent ud sige, at jeg ikke forstaaer, og jeg troer da heller ikke, at han selv gjør det. Men egentlig det, jeg især deleshed her vilde sige, var, at det er en Skam at omtale Forvalterne saaledes paa offentlig Tryk, saaledes at man næsten bliver peget Fingre ad, naar man gaaer paa Gaden. Er det maaskee Forvalternes Skyld, at deres Forretning nærmer sig til, hvad Forfatteren behager at kalde en Spækhøkerforretning, og troer ikke Forfatteren, at Forvalterne heller vilde have deres Indtægter paa andre Maader, naar man blot kunde faae ligesaa meget som nu? — Hvad de mange Regnskaber derimod angaae, da stemmer det ikke overeens med vore Anskuelser, thi vi have ofte Møie og Besvær nok med det Regnskab, vi har, endsige at man skulde bebyrde os med flere, og min Mening er den, at Underofficererne ligesaagodt kunne føre deres Regnskaber som vi, og det troer ogsaa flere af mine Kammerater, som heller ikke gjerne ville have det store Ansvar.

Hermed troer jeg, at jeg har sagt Nok for at vise, at det Angreb paa os var ufortjent, og jeg vil endnu kun sige, at den Sammenligning med os og en Landcadet er en meget daarlig Vittighed. Det er ikke min Hensigt at svare oftere i denne Sag, undtagen hvis et Modsvar af samme eller lignende Forfatter skulde bevæge mig dertil.

Dødsfald i Marinen.

Commandeur **Peter Wilhelm Tegner,** Commandeur af Dannebroge, Dannebrogsmand og Ridder af Sværdordenen, døde Natten til afvigte 18. Februar, i sit 59de Aar. Han udnævntes til Secondlieutenant i Aaret 1818 og stod saaledes i 30 Aar som Officeer under fredelige Forhold og paa en Tid, da den danske Regjering henvendte større Opmærksomhed paa Tilveiebringelsen af Marinens Materiel end paa dens Officerers Øvelse, hvorfor disses sømilitaire Virksomhed i lang Tid var meget indskrænket; men Tegner, hvis livlige Aand ikke kunde finde sig i et roligt Liv, kastede sig tidligt paa Videnskaberne, der i disse mange Fredens Aar udgjorde hans stadige Beskæftigelse. Han blev tidligt ansat som Cadetofficeer, senere som Lærer, og fra Aaret 1833 til 1841 forestod han Underviisningen i Mathematik og Navigation som den første Lærer i disse Fag. Academiet var ikke for Tegner, hvad det maaskee har været for flere Officeerslærere (hovedsagelig paa Grund af disses Ansættelser paa andre Steder) en Bibeskæftigelse; nei, han betragtede Underviisningen der som sin Hovedopgave, han kastede sig over den med sin fulde Kraft og Kjærlighed, og lagde saa god

en Grundvold, at han kan siges at betegne en ny Æra i disse Fag i Marinen, som længe med Taknemmelighed vil mindes sin virksomme Lærer. Det var især-deles-hed ved Udarbeidelsen af nye Lærebøger, at det lykkedes Tegner at forbedre Underviisningen. Allerede i Aaret 1834 udgav han sin »Elementaire Geometri« samt »Analytisk, retliniet og sphærisk Trigometri«, der i over 20 Aar benyttedes ved Underviisningen paa Academiet; i Aaret 1845 udgav han sin »Nautiske Astronomi med Tabeller etc.« (»min Bog«, som Tegner kaldte den), Frugten af 10 Aars vedholdende og anstrengende Arbeide, et af de fortrinligste Værker, vi eie i den Retning, et Skatkammer for kommende Lærebøger. Senere udgav han et Tillæg til den samme Bog, indeholdende, foruden et Maanedistance-Problem og det nylig opdagede Sumnerske Problem (Stedlinien), en Beskrivelse af Vinde og Strømme samt Router etc. paa Jordeoverfladen. I denne Periode berigede han ogsaa »Sølieutenant-Selskabet« saavelsom »Archiv for Søvæsenet« med adskillige, værdifulde Afhandlinger. Denne Tegners Virksomhed bliver saameget mere roesværdig, som han ved en uafhængig Formue ikke behøvede at arbeide for sit Livs Underhold, og endogsaa maatte opgive at drive sin Landeiendom, hvortil han dog følte Lyst, ja knap gav sig Tid til at dyrke sine kjære Blomster og Planter paa det Landsted, han selv havde anlagt og hvor han saa gjerne opholdt sig. — 1848, da Krigen brød ud, kaldtes han til at »organisere og lede« det danske Transportvæsen paa Havet. Han maatte ansees særdeles skikket til denne Post, og med hvilken Iver og Dygtighed han udførte sit ofte vanskelige Hverv, er Enhver bekjendt, saavelsom hvilken Orden og Fuldstændighed, han fik indført i det hele Transportvæsen, hvis hensigtsmæssige Organisation vedblev at beskæftige hans Tanker lige til hans Dødsdag, idet han samlede mange Momenter til en god Ordning, gav Impulsen til, at der blev bygget Jern-

transportbaade efter en ny Construction og udarbeidede et Signalsystem for Transportflaaden.

Efter Krigen var hans Helbred nedbrudt. Mange Aars Stillesidden over Bøger og Papirer til langt ud paa Natten, derefter Krigens Uro, og endelig et Fald fra en Vogn i Flensborg i Aaret 1850, bidroge i Forening formodentlig hertil. Han kaldtes til Medlem af Marinens »Signalcommission«, men, da han i Foraaret 1854 blev angreben af et Anfald af Sygdom eller Besvimelse paa Gaden, maatte han ophøre med disse Arbeider og levede nu for sine Blomster, afvexlende beskæftigende sig med sine tidligere Studier, navnlig Astronomi og Meteorologi. Hans sidste Arbeide var den lille Afhandling „om Orkanen", som findes i dette Tidsskrifts forrige Aargang, i hvilken man vil gjenfinde Tegners klare, correcte og concise Sprog, og med hvilken han selv følte sig veltilfreds.

Tabet af en kjær Søn, der i sin blomstrende Alder (19 Aar), kraftfuld, rask og stærk, kaldtes bort, gik Tegner saa nær til Hjertet, at han, Dagen efter at Sønnen var stedet til Hvile, blev angreben af samme Sygdom som 3 Aar tidligere, og døde Natten derpaa. Mandagen den 23. Februar blev han bisat i Holmens Kirke, for senere at føres til sin Fødeby, Helsingør, og vi kunne ikke fremsætte noget bedre Beviis paa, hvormeget Tegner var afholdt i Marinen, end det, at, da Kisten skulde bæres fra Kirken til Kapellet, strømmede (saa at sige) hans mange tilstedeværende Elever omkring Kisten, hvor de kappedes om Pladsen for at have den Ære, at bære deres gamle Lærer til hans midlertidige Hvilested.

Commandanten i Nyboder, Commandeur Harboe, er den 1ste dennes pludselig afgaaet ved Døden, 68 Aar gammel. (Berl. Tid., 3die Marts 1857.)

Efterretninger for Sofarende.

Samlede af J. P. Schultz, Prem.-Lieutenant.

Fyrskibene søgt Vinterhavn.

Ifølge Bekjendtgjørelse fra Marineministeriet have *Fyrskibene* i *Læsø Rende* og i *Drogden* forladt deres Stationer respective den 6te og 10de Januar d. A., som Følge af Is i Farvandet.

Fyrskibet ved *Kobbergrunden* sprængte sin Fortøining Natten imellem den 26de og 27de December og det ved *Anholts Knob* den 29de December f. A., hvorefter de begge søgte Vinterhavn.

Udlandet.

Norge. Færder Fyr flyttet til Lille Færder.

Ifølge Bekjendtgjørelse fra det norske Marine Departement vil *Færder Fyr* blive slukket den 1ste Juni d. A., hvorimod der i dets Sted, paa den omtrent ½ Miil i Syd fra samme liggende Holm *Lille Færder* eller *Tristeen*, til samme Tid vil blive tændt et fast Fyr af 1ste Orden.

Dette vil lyse Horizonten rundt og brænde hele Aaret.

Beliggenhed: 59° 2′ N. Br.
10° 32′ 10″ Lgd. ø. f. Gr.

Flammens Høide over Havet: 152 Fod.

Synsvidde: 5 Miil.

(Marine-Departementet, Christiania 26de Januar 1857.)

Fyrskib paa Lepsørev. — Vestkysten af Norge.

Paa den sydøstlige Deel af *Lepsørev*, i Roalds Fjord, er der i 3 Favne Vand udlagt et Fyrskib, hvis Fyr skulde tændes den 5te Decbr. 1856, og fremtidig holdes brændende fra 1ste August til 16de Mai, fra Sol-Opgang til dens Nedgang.

Fyret er et *fast Fyr*.

Beliggenhed: 62° 35½′ N. Br.
6° 14½′ Lgd. Ø. f. Gr.

Flammens Høide: 24 Fod over Havfladen.

Synsvidde: 1 Miil.

Fartøier, der NO. fra søge over Revet, maae, naar de ere fri af *Rognholmen*, bringe Fyrskibet i SV. ¾ V., lidt sydligere, med hvilken Cours de kunne holde ned efter det; efter at have passeret tæt Vesten om det, gaaer man med Courserne imellem V. t. S. ½ S. og VNV. ½ N. fri af Alt.

Kommer man Vester fra, bringer man, efter at have passeret *Hanene*, Fyrskibet i Retningen mellem O. t. N. ½ N. og SO. t. O. ½ O. indtil man, klos paa Vestsiden af Fyrskibet, har at styre NO. ¾ O., ikke østligere, hvilken Cours bringer fri over Revet.

Et Vrag ligger for Tiden 3 à 4 Kabellængder i NV. for Fyrskibet.

Peilinger og Courser misvis.; Misv. 21° 0′ V. i 1856.
(Bekjendtgj. fra Marine-Departem. i Christiania, d. 19de Nov. 1856.)

Bremen. Fast Fyr paa Hohen Wege Plaat. — Weseren.

Ifølge Bekjendtgjørelse fra Senatet i Bremen, skulde der fra 1ste Decbr. 1856 tændes et nyt Fyr paa *Hohe Weg* Pladen, i Indgangen til *Weser* Floden.

Det er et fast hvidt Fyr, 112 Fod høit over Middel Vande, og skulde i klart Veir kunne sees fra Dækket af, i en Afstand af 15 Qml., altsaa fra Weserens yderste

Tønne »der Schlüssel Tonne«. Fyret vil kun blive synligt fra NV. t. V. igjennem Nord og Øst til Syd.

Fyrtaarnet er ottekantet, opført af Muursteen og med et catadioptrisk Lindseapparat af 2den Orden; dets hele Høide er omtrent 120 Fod. I 40 Fods Høide over Middel Vande, er det omgivet af en Vægtergang med Jerngelænder.

Dets Beliggenhed er paa den gamle Bremer Vardes Plads: 53° 42′ 51″ N. Br.
8° 14′ 51″ Lgd. Ø. f. Gr.

Fra Fyrtaarnet haves det yderste Fyrskib i N. t. V. ¼ V. og Langwardens Kirke i Syd.

Fra den Dag Fyret tændes inddrages det inderste Fyrskib.

Til videre Veiledning for dem, der søge Weseren ind, men ingenlunde for at undgaae at bruge Loddet, vil et lille hvidt Bifyr blive viist fra Fyrtaarnet, i en Høide af 44 Fod over Middel Vande, hvilket i klart Veir vil kunne sees i en Afstand af 7 Qml.

Dette Fyr vil forsvinde, saasnart man under Indseilingen kommer for nær ved de sorte Tønder H og J paa den Styrbords Side. For dem, som gaae ind af Dwasgat, vil Bifyret vise sig rødt, naar det haves overeet med den røde Tønde og vil forsvinde, naar det kommer i Linie med den sorte Tønde W a. Bifyret vil kun blive synligt fra N. t. V. ¾ V. igjennem Nord til O. t. S.

Fodmaalene engelske. — Alle Peilingerne misvisende. Misv. 18° V. i 1856 og aftager 6′ aarlig.

(Nr. 43. Hydrographic Office, London 29de Novbr. 1856.)

Oldenborg. Blinkfyr paa Wanger-Oog i Weser Mundingen.

Fra 1ste October 1856 skulde det gamle Fyr paa Wanger-Oog slukkes og et nyt tændes i det paa Østsiden af bemeldte Ø opførte Fyrtaarn.

Det nye Fyr er et *Blinkfyr* af 4de Orden, der viser Blink hver 2den Minut.

Beliggenhed: 53° 47′ 26″ Nr. Br.
7° 54′ 14″ Lgd. Ø. f. Gr.

Flammens Høide: 100 Fod eng. over Middel Vandstand. Synsvidde 3 Miil.

En Varde er opreist 1700 eng. Fod i O. t. N. (NO. t. N.?) fra det nye Taarn og Weser Tønden Nr. 1 ligger i Linie med Taarnet og Varden overeet.

Det yderste Fyrskib, eller Nr. 1, i Weseren, ligger i O. ¼ S. fra Varden, i Linien: Varden overeet med det store Kirkespiir paa Vestenden af Wanger-Oog.

Peilingerne misvisende.

(Nr. 44. Hydrographic Office, London 1ste Decbr. 1856.)

England. Fast Fyr ved Verclut, Øen Jersey i Canalen.

Fra 1ste Januar 1857 skulde et nyt Fyr tændes i et 30 Fod høit, ottekantet, hvidmalet Jerntaarn, opført paa Yderenden af Verclut Molen paa Nordsiden af St. Catharines Bugten, der ligger paa Østsiden af Øen Jersey.

Fyret er et *fast Lindsefyr* af 5te Orden.

Høiden 60 Fod eng. over Middel Vande.

Synsvidde 7 à 10 Qml., fra Dækket.

Beliggenhed: 49° 13′ 18″ N. Br.
2° 1′ 12″ Lgd. V. f. Gr.

Forskjellen imellem Høi- og Lav-Vande ved Jersey er 20 Fod ved Slaptid og 36 Fod engelsk ved almindelig Springtid.

(Nr. 45. Hydrographic Office, London 17de Decbr. 1856.)

Tønde ved Varne Sand. Canalen.

I Begyndelsen af April d. A., vil en stor *rød Spiral Tønde* med *Stage og Ballon* blive udlagt i SV. fra det Grundetste af *Varne-Sand*, der ligger i *Canalen* udfor Byen Folkstone.

Dens nøiagtige Plads, vil i sin Tid blive bekjendtgjort.

(Trinity-House, London den 20de Januar 1857.)

Blinkfyr paa Cap Spathi. — Joniske Hav. — Middelhavet.

For at belyse *Cervi* Canalen, vil der fra 1ste Marts 1857 blive tændt et *Blinkfyr*, der viser Blink hver ½ Minut, paa Cap Spathi, Nordpynten af Øen Cerigo.

Fyret vil være synligt fra S. 72° V. igjennem Nord til S. 30° Ø.

Taarnet, der er 83 Fod eng. høit og har Speil-Apparat, er rundt og opført af Steen; Lanternen er malet hvid. Det staaer 573 Yards Syd for den høieste Spids af Cap Spathi.

Beliggenhed: 36° 22′ 50″ N. Br.
22° 57′ 30″ Lgd. Ø. f. Gr.

Flammens Høide over Middel Vandst. 363 Fod eng.

Synsvidde: 6 Miil.

Peilingerne ere misv. Misv. 9° 45′ V. i 1857.

(Nr. 8. Hydrographic Office, London 2den Februar 1857.)

Neapel. Fyr ved Molfetto.

Paa den vestlige Ende af den vestlige Molo ved den nye Havn ved Molfetto, er opført et Fyrtaarn, hvis Fyr skulde tændes den 12te Januar 1857.

Fyrapparatet er et catadioptrisk Lindseapparat af 4de Orden, med *fast Fyr varieret med Glimt* hver 3die Minut.

Beliggenhed: 41° 12′ 27″ N. Br.
14° 15′ 29″ Lgd. Ø. f. Paris.

Flammens Høide: 63 Fod over Havfladen.

Synsvidde: 14 Qml.

Den nye Havn ved Molfetto ligger paa Nordsiden af Byen og er beskyttet ved to krumbøiede Moler. Indløbet er c. 423 Fod bredt og har en Dybde af c. 21 Fod i Midten og 10 Fod ved Siderne. Det samme Forhold imellem Vandstanden inde i Havnen.

(Børsen Halle, 4de Februar 1857.)

Spanien. Fast Fyr paa Minorca. — Middelhavet.

Paa *Cap Caballeria*, Nordkysten af *Minorca*, er opført et Fyrtaarn med et catadioptrisk Lindseapparat af 2den Orden, der fra den 1ste Marts 1857 vil vise et *fast Fyr*.

Beliggenhed: 40° 5′ 40″ N. Br.
4° 9′ 22″ Lgd. Ø. f. Gr.
Høiden over Havfladen: 93m 758 (299 danske Fod.)
Synsvidde: 5 Miil.
(Direct. de Hidrog., Madrid 12te Januar 1857.)

Tyrkiet. Fyr paa Stephano Burún. — Marmora Havet.

Ved *Stephano Burún*, paa Nordsiden af Marmor Havet og tæt ved den vestlige Indgang til Constantinopel Strædet, er opført et Fyrtaarn, 65 Fod eng. høit, paa St. Stephano Pynten, 723 Yards i O. t. N. ¼ N. fra en Kiosk tilhørende Sultanen.

Fyret er et *fast Fyr varieret med Glimt* hver 2den Minut og skulde tændes 4de Januar 1857.

Det er synligt fra O. t. N. ¼ N. igjennem Syd til V. ⅛ N., undtagen i den halve Streg fra V. t. S. til V. t. S. ½ S., hvor det skjules af Taarnet fra ovennævnte Kiosk, hvilket imidlertid om kort Tid skulde nedbrydes.

Beliggenhed: 40° 57′ 14″ N. Br.
28° 50′ 34″ Lgd. Ø. f. Gr.
Høide over Havfladen: 78 Fod eng.
Synsvidde: 12 Qml, seet fra Dækket.
Peilingerne misvisende; Misv. 8° 35′ V.
(Nr. 6. Hydrographic Office, London 20de Januar 1857.)

Fyr paa Fanar Holmen. — Marmor Havet.

Paa den lille *Fanar Holm*, eller Fyrtaarns Holmen, der ligger udfor Østpynten af Marmora Øen i Marmor

Havet, vil der fra 15de Februar 1857 blive tændt et *fast Fyr varieret med røde Glimt* hver 2den Minut.

Beliggenhed: 40° 37′ 40″ N. Br.
27° 46′ 0″ Lgd. Ø. f. Gr.

Flammens Høide over Havet: 132 Fod eng.

Synsvidde: 12 Qml. seet fra Dækket.

Misv. 7° 20′ Vest i 1857.

(Nr. 8. Hydrographic Office, London 30te Januar 1857.)

Rusland. Blinkfyr ved Tendra. — Sorte Hav.

Blinkfyret ved *Tendra* er atter blevet tændt den 19de Novbr. 1856 og viser som hidtil et Blink, der varer 60 Secunder, hver 2den Minut.

(Hamb. Börsen Halle, 7de Januar 1857.)

Vestindien. Piedras Cay' Fyrtaarn. — Cuba.

Fyrtaarnet paa *Piedras Cay*, paa Nordsiden af Øen Cuba, ved det vestlige Indløb til den gamle Bahama eller Nicholas Canalen, er blæst om i Orkanen den 25de August 1856.

Coral Rev ved King Cays. — Musquito Kysten.

Fra den engelske Orlogsmand, the Pioneer, er fundet et *Coral Rev* med kun *to Fod* Vand, der ligger 3 Qml. Syd for King Cays, paa Mosquito Kysten, og 2½ Miil fra Land.

Fra Midten af Revet haves: Sand Cay i NV. ¼ V., North Cay i Nord; Eastern eller Little King Cay i NO. t. N.

Loddet giver ingen Veiledning, da der er 9 Favne Vand en Skibslængde fra Revet.

Omtrentlig Beliggenhed: 12° 41′ 45″ N. Br.
83° 22′ Lgd. V. f. Gr.

Greytown Havn. — Nicaragua.

Ved Opmaaling af Greytown Havn er fundet, at Punta Arenas Sandhage har skudt sig 1 Kabellængde ud imod SV., hvorved Indløbet til Havnen er reduceret til en Brede af c. 2 Kabellængder.

En *sort Tonde* er udlagt for NV. Enden af Brændingerne og en *rød Tonde* en Kabellængde Vesten for den tørre Sandpynt.

Mærket for Indseilingen er nu: Flagstangen, paa Strandbredden midt for Byen, overeet med et kjendeligt Træ SO. for Byen i S. 63½° O. (misvis.)

(Nr. 2. Hydrographic Office, London 2den Januar 1857.)

De forenede Stater i Nordamerika.

Forandret Belysning af Indløbene til Mississippi Floden. — Mexicanske Bugten.

NO. Løbets Fyr. Den 31te Decbr. 1856 skulde Fyret paa *Frank's Island*, ved NO. Løbet til Mississippi, slukkes og nedlægges, hvorimod Taarnet, der er 70 Fod engelsk høit og hvidmalet, skulde bibeholdes som Dagmærke.

Til samme Tid skulde de 2 Fyre (»Wing Lights«) i SV. Løbets Fyrtaarn, nedlægges som unødvendige, hvorimod følgende Fyr fremtidigen skulde veilede i de forskjellige Løb til Mississippi Floden, nemlig:

SV. Løbets Fyr. Dette Fyr, der staaer paa Vestsiden og tæt ved Indløbet til bemeldte Løb, er et *fast Fyr* i en Høide af 70 Fod engelsk over daglig Middel Vande. Taarnet er hvidt.

Syd Løbets Fyr, paa Gordon's (Garden?) Island, tæt ved Indgangen til Løbet, er et *Blinkfyr* med stærkt Blink hver 75 Secund, 60 Fod eng. over daglig Middel Vande. Taarnet er af Træ, steengraat malet og opført paa Fyrmesterens Huus.

Passe à l'outre Fyr. Dette staaer paa Middle Ground Island, paa Nordsiden af Indseilingen til Passe

à l'outre. Fyret er et *fast Fyr varieret med Glimt*, i et sort Taarn. Flammens Høide: 77 Fod eng.

(Nr. 3. Hydrographic Office, London 3die Januar 1857.)

Forandringer ved Moose Peak og Manheigin Fyr. — Maine. — Atlanterhavet.

For at undgaae Forvexling af *Moose Peak* og *Petit Menan Fyr* vil *Moose Peak* Blinkfyr fra 1ste April 1857 vise Blink hver ½ Minut istedetfor som nu, hver 2den Minut.

Moose Peak Fyrtaarn staaer paa Mistake island;
44° 28′ N. Br.
67° 31′ 9″ Lgd. V. f. Gr.

Manheigin Fyr, der er opført paa Øen af samme Navn vil, fra samme Dato, blive forandret fra et rødt til et hvidt Fyr og vise Blink hver Minut, istedetfor som hidtil hver 2den Minut.

Beliggenhed omtrent: 43° 44′ N. Br.
69° 15′ Lgd. V. f. Gr.

(Nr. 4. Hydrographic Office, London 16de Januar 1857.)

Fast Fyr paa Cap Hancock, Columbia Floden. Washington.

Paa *Cap Hancock*, Vestkysten af Amerika og paa Nordsiden af Columbia Floden, er der fra 15de October 1856 oprettet et nyt *fast Fyr* af 1ste Orden, der lyser Horizonten rundt. Taarnet er hvidt; 40 Fod høit og staaer paa Toppen af Skrænten, der er c. 190 Fod eng. høi over Havet.

Beliggenhed: 46° 16′ 35″ N. Br.
124° 2′ Lgd. V. f. Gr.

I taaget Veir vil der blive slaaet paa en *Klokke* af 1500 Pd. Vægt, der er opsat i en lille hvid Bygning foran Taarnet.

(Nr. 42. Hydrographic Office, London 22de Novbr. 1856.)

Fyr ved Sabine Løbet. — Mexicanske Bugten.

Paa *Brant Point*, Østsiden af Sabine Løbet paa Kysten af Louisiana i Mexicanske Bugten, er opført et ottekantet, hvidt Fyrtaarn med Lindseapparat af 3die Orden, hvis Fyr skulde tændes 1ste Januar 1857.

Fyret er et *fast Fyr varieret med Glimt;* Taarnet er 75 Fod eng. til Lanterne Gulvet.

Beliggenhed: 29° 43′ 55″ Nr. Br.
93° 50′ 19″ Lgd. V. f. Gr.

Flammens Høide: 84 Fod eng. over Middel Vandst.

Synsvidde: 4 Miil, seet fra Dækket.

Fast Fyr ved Aransas Løbet. — Texas.

Paa *Low island*, ved *Aransas Løbet* paa Kysten af Texas i Mexicanske Bugten, er opført et ottekantet, rødmalet Fyrtaarn med Lindseapparat af 4de Orden, hvis Fyr skulde tændes 1ste Januar 1857.

Fyret er et *fast Fyr.* Taarnet 55 Fod engelsk til Lanterne Gulvet.

Beliggenhed: 27° 54′ 0″ N. Br.
97° 3′ 54″ Lgd. V. f. Gr.

Flammens Høide: 60 Fod eng. over Middel Vandst.

Synsvidde: 13 Qml., seet fra Dækket.

Fyret i NV. ½ V. misv. viser midt ind i Løbet, men Barren forandrer sig saa ofte, at man maa tage Lods for at løbe over den.

Misviisning: 9° Ø. i 1856.

(Nr. 46. Hydrographic Office, London 18de Decbr. 1856.)

Fyr ved Crescent city. — Californien.

Ved SV. Siden af *Crescent city* Havn paa Kysten af Californien, er oprettet et *fast Fyr varieret med Glimt*, der skulde tændes den 10de Decb. 1856.

Taarnet er hvidt med rød Lanterne, og hæver sig over Midten af Fyrboligen, der er opført af hugne Steen.

Dets Høide fra Foden til Lanternens Fløi er 40 Fod eng. Apparatet er et Lindseapparat af 4de Orden.

Beliggenhed: 41° 44′ 34″ N. Br.
125° 11′ 22″ Lgd. V. f. Gr.
Flammens Høide: 80 Fod eng. over Middel Vandst.
Synsvidde: 2½ Miil.
Misviisning i November 1853: 17° 45′ Ø.

Fast rødt Fyr ved Santa Barbarra. Californien.

Ved Santa Barbarra, paa Kysten af Californien, er oprettet et *fast rødt Fyr*, der skulde tændes den 1ste Decbr. 1856.

Taarnet er som det ved Crescent City, med et Lindseapparat af 4de Orden, og staaer ½ Miil SV. fra Landingsstedet ved Santa Barbarra og 183 Yards fra Kanten af Skrænten.

Beliggenhed: 34° 23′ 35″ N. Br.
119° 42′ 5″ Lgd. V. f. Gr.
Flammens Høide: 180 Fod eng. over Middel Vandst.
Synsvidde: 2½ Miil, seet fra Dækket.
(Misviisning i November 1853: 13° 30′ Ø.)

Cortes Grunden ved San Nicholas. Stille Hav.

(See Tidsskrift for Søvæsen. 1856, Pag. 144.)

Chefen for den americanske Kystopmaaling har opgivet, at der paa *Cortes Grunden*, Syd for og næsten i samme Afstand fra Øerne San Clement og San Nicholas, findes et meget farligt Sted, hvor der kun er 2½ *Favne* Vand; dette ligger paa 32° 25′ 40″ N. Br.
119° 5′ 7″ Lgd. V. f. Gr.

Det synes at være en Klippespids, med dybt Vand omkring. Den ligger paa den østlige Ende af Grunden, der indenfor 50 Favne Grændsen, har en Udstrækning af 16 Qml. i VNV. og OSO. og er henved 4 Qml. bred.

(Nr. 5. Hydrographic Office, London 17de Januar 1857.)

Ostindien. Fast grønt Fyr paa Dolphin Rock. Bombay Havn.

Ifølge Bekjendtgjørelse fra det ostindiske Compagnies Court of Directors, skulde et *fast grønt Fyr* tændes fra den 1ste Jan. 1857 paa *Dolphin Rock* — Bombay Havn.

Flammens Høide: 20½ Fod eng. over Springtids Høivands Mærke og 36½ Fod over Springtids Lavvands Mærke.

Fra Fyrskibet ved Sunken Rock haves bemeldte Fyr i N. 4½° O. 1,89 miles.

Efter at have passeret Sunken Rocks Fyrskib i 1 Kabellængdes Afstand, sættes Coursen saaledes, at Dolphin Fyr haves om Bagbord i samme Afstand, naar det passeres.

(East India House, 10de Decbr. 1856.)

Syd-Australien. Port Willunga.

Port Willunga ligger ved en lille Bugt, der er 1½ miles bred, paa Østsiden af St. Vincent Bugten, 30 miles Syd for Fyrskibet ved Port Adelaide.

Skibe, der skulde ind til Port Willunga, maa holde ind efter den kjendelige hvide Klint inde i Bugten, med Enden af den nylig opførte Molo i O. t. N. ¼ N., for at klare et Rev, der strækker sig ud fra den sydlige Pynt af Bugten i VNV. Retning og løber derpaa Syd efter parallel med Kysten i en Strækning af 2 Qml. Dette Rev, der er den eneste Fare i Nærheden af Ankerpladsen, dækker Bugten imod sydlige Vinde, hvorimod den er aaben for alle Vinde fra NNV. til SV., hvilke, naar det blæser haardt, sætte en svær Sø ind, der fordrer gode Ankere og Kjæder. Paa Revet er 2 Favne Vand og fremragende Klipper, der ere tørre ved lav Vande; tæt til Revet er der 10 Favne Vand.

Skibe, der komme Syd fra, bør ikke staae ind i Bugten førend de have Molen overeet med et lille Huus

paa Høilandet i O. t. N. ¼ N. og kunde holde dette Mærke til de fortøie ved de udenfor Moloen, i 5 Favne Vand, udlagte Fortøiningsboier, hvis de ikke foretrække at ankre.

Nord fra kommede Skibe ville ingen Fare finde ved at nærme sig Kysten, efter at de have passeret Revene ved Onkaparinga, 7 Qml. norden for Port Willunga.

Peilingerne misvisende; Misviisn. 5° Ø.

(Nautical Magazin, Decbr. 1856.)

Danmarks Søstyrke.

(Denne Artikel, som er skreven af en af Marinens yngre Officerer, og den paafølgende af Contreadmiral Steen Bille pege i det Væsentlige i den samme Retning og ere i flere Punkter saa overeensstemmende, at der næsten findes ordrette Gjentagelser. De ere fremstaaede fuldkommen uafhængige af hinanden, uden at den ene Forfatter har vidst, at den anden behandlede det samme Æmne, og medens de Kredse, i hvilke Begge færdedes, vare heelt forskjellige. Vi feile derfor neppe, naar vi antage, at disse to Artikler give et Udtryk af Stemningen for Tiden i Marinen, saavel foroven som forneden, og mene, at den Sag, de behandle, netop nu fortjener særdeles Opmærksomhed. Red.)

Ved at see hen til Danmarks og dets Flaades Historie vil det strax bemærkes, i hvilket Forhold disse staae til hinanden, hvorledes Danmark, i sine mere fremragende politiske Perioder, altid har havt og vedligeholdt en stor, maaskee altfor stor Flaade, og maaskee havt denne for en stor Deel at takke for hine; hvorledes derimod Flaaden, under Fædrelandets mindre lykkelige Perioder, har været forsømt, ringeagtet og betragtet som en Byrde for Staten, en Byrde, som dog altid, og sidstegang i den sidste Krig, har godtgjort, at Landets Frelse, om ikke aldeles, saa dog for en stor Deel har været afhængig af dens Existents. Denne Betragtning, i Forening med Øieblikkets overveiende Vigtighed for Marinen og dens Fremtid, har givet Anledning til følgende Bemærkninger.

Vi antage det godtgjort — ved Forhandlinger i Rigsdagen, ved Folkets udtalte og anerkjendte Ønsker og Villie, ved lange og udtømmende Discussioner i de offentlige Blade, og, klarest af Alt, ved Landets Beliggenhed og politiske Forhold — at Danmark bør have en Flaade. I Nr. 11 af »Fædrelandet« forekommer i »Nogle Bemærkninger om Marinen» denne Sætning: »Danmark skal altsaa nu skabe sig en Flaade, og hvoraf skal denne bestaae?«

Idet vi desværre maae give Forfatteren af hiin Artikel Ret i, at de Skibe, Marinen i dette Øieblik eier, tilvisse ikke udgjøre det man nuomstunder mener med en Flaade, ja ei engang ved den yderste Velvillies og Høfligheds Hjælp *kunne kaldes* saaledes, ville vi gjøre Spørgsmaalet: »hvoraf skal denne bestaae«, til vort eget og forsøge at paavise, ad hvilken Vei de senere Aars og navnlig den orientalske Krigs Erfaringer bør lede Bestyrelsen til praktisk at besvare dette Spørgsmaal.

Danmarks Flaademaximum er bestemt og fastsat ved Kgl. Resolution, og kunde end denne forandres eller modificeres, maa det fornuftigviis antages, at den Grændse, der ad denne Vei er sat os, falder nær sammen med og er begrundet i den naturlige Grændse, som Landets finantsielle Forhold selv stiller os, og vi skulle derfor i det Følgende holde os indenfor de i Resolutionen bestemte Tal.

De Forhold, der betinge den danske Flaades Existents og Sammensætning, kunne maaskee angives at være: *de politiske*, *de somilitaire* og de *oeconomiske*. At lade dem alle faae deres tilbørlige Vægt og Betydning i de Principer, hvorefter der bygges, vilde maaskee overstige menneskelige Evner; men at der bør tages Hensyn til hvert, at intet af disse betingende og bestemmende Forhold bør sættes tilside, er vist, thi Straffen for slig Tilsidesættelse vilde ikke udeblive. Bestyrelsen kan og maa altsaa ikke sige: »byg nu et Skib af dette Slags og byg saa et af dette Slags«; den maa arbeide efter en vel

overveiet Plan, efter et Princip, der ikke alene stilles op for dette enkelte Aar eller Finantsaar, fordi denne eller hiin Minister mener det er det bedste; men som efter en fornuftig Sandsynlighedsberegning kan holde Stik idetmindste i den nærmere Fremtid; og har først en Bestyrelse fattet eller antaget en Plan af denne Natur, saa bør et Ministerskifte neppe kunne kuldkaste den, thi *experimentere* kunne vi nu engang ikke, det maae vi overlade til de Magter, hvis Søstyrke kun betinges af Folkets og Regjeringens Villie og Landets Behov, og hvor Penge kun kaldes *Midlet* og ikke *Betingelsen*. Vi maae lære af de større Magter, bruge deres Erfaringer og Resultatet af deres Forsøg, thi, hvad hos dem er prøvet og fundet godt, *maa* ogsaa, med de Modificationer, som ovennævnte vore betingende Forhold gjøre nødvendige, være godt for os. Disse Modificationer have imidlertid taget os saa lang Tid at udfinde, eller maaskee snarere at udføre, fordi den Deel af Budgettet, der kan anvendes paa Materialet, opsluges af den nødvendige Vedligeholdelse og en Nybygning, der ei kan være tarveligere, at vi i en lang Aarrække have været mindst eet Decennium bagefter de Experimenterende, og først have kunnet optage og indføre det Nye, naar det alt var gammelt og stundom endogsaa fortrængt af noget endnu Bedre.

Idet vi nu gaae over til at undersøge og, saavidt det staaer i vor Magt, at paapege den Indflydelse, hver af de fornævnte tre betingende Forhold maa have paa den danske Flaades Sammensætning, forudskikke vi den Bemærkning, at disse Ord maae kun betragtes som en Meningsyttring, som et Forsøg paa at bringe en Discussion frem over vore Forhold, et Æmne, der af Nødvendighed maa interessere EtatensMedlemmer, gamle og unge; et Forsøg paa at bringe disse, de Yngre, af hvem Marinens Fremtid og Hæder dog maaskee mest afhænger, til at tænke over det, der maa betragtes som et Livsspørgsmaal for dem og deres Stand; thi det er enhver

Officeers Pligt imod sin Stand og imod sig selv, at stræbe efter at erhverve sig en selvstændig Mening om Forholdene i Marinen; kan han det ikke, eller gjør han det ikke, da fortjener han at leve og døe som Subaltern, thi han duer ikke til at være Andet. Det er ikke aldeles tilstrækkeligt at vide, hvad man gjerne vilde; man maa vel ogsaa have et Begreb om, hvad man kan. Lidet nytter det, naar Nogen spørger hvad Marinen vil, at svare: »vi ville have Skibe af samme Styrke og Størrelse som de største i Verden, med saa og saa stor Dampkraft, saa og saa mange Kanoner, en saa og saa stærk Bemanding;« thi gaae Marinens Fordringer udenfor Mulighedens Grændser, blive de kun latterlige og til Skade; hvorimod den Kundskab om vore Forhold og den Fasthed i Anskuelse, som vindes igjennem en aaben Discussion, kun kan være til Gavn, thi den sætter os istand til at sammenligne og til at skjønne, hvad vi kunne vente af Fremtiden. At en slig Kundskab skulde kunne forøge Misfornøielse og Utilfredshed imellem Officererne, er neppe troligt; at den derimod maaskee vilde fremkalde en Opposition imod Bestyrelsen, forsaavidt der i en Militairetat kan tænkes eller være Tale om noget Saadant, er vel muligt; men dette vilde i hvert Fald vistnok vinde dennes Paaskjønnelse, efterdi en loyal og kraftig Opposition er en Regjerings bedste Støtte.

Den sunde Fornuft synes da at sige os, at vort Fædreland neppe nogensinde vil komme til, i en Krig, at staae ene ligeoverfor en stor Sømagt; skulde dette alligevel nogensinde skee, turde det betragtes som ganske uvæsentligt, om Danmark havde det ene eller det andet Slags Skibe, thi der vilde altid blive buden os en saadan Overmagt, at ethvert Forsøg paa Forsvar kun vilde være til Skade, og det er kun som en anden Magts Allierede, at vi ville komme til at tage Deel i en stor Søkrig. En Flaades Styrke vurderes, maales og angives nu som bekjendt efter det Antal Linieskibe, den tæller, og liden

eller ingen Vægt lægges paa de mindre Skibe; ja, et eneste Linieskib veier mere i den politiske Vægtskaal end fire Fregatter, om disse end vare aldrig saa stærke. For det Tilfælde altsaa, at Danmark som frivillig eller tvungen Allieret tager Deel i en saadan Krig, maae vi have og holde Linieskibe; thi, naar en stor Magt spørger: »hvad Fordeel kunne vi høste af denne eller hiin Krig?« saa spørger en lille Magt: »med hvorliden Skade kunne vi slippe fra den?« og det er her ene og alene Linieskibene, der skaffe os bedre Vilkaar under en tvungen Alliance og give os et Slags Ret til at gjøre Indvendinger og stille Betingelser under en frivillig.

Danmark kunde derimod komme til at staae ene i en Krig med en mindre Sømagt, hvilket Erfaring har viist, og det er for denne Mulighed, at vor Opmærksomhed maa være henvendt paa vore nærmeste Naboer. Sverig har og holder fast ved sine Linieskibe, det forandrer i dette Øieblik flere af dem til Skrueskibe for at skaffe dem den Betydning i sømilitair Henseende, som Dampens Anvendelse ene kan give dem. Sverigs og Norges Søstyrke gjør det altsaa (endskjøndt der, Gud være lovet, ikke er Udsigt til noget Fjendtligt med disse Lande i vor Tid) nødvendigt for Danmark, at stræbe efter at naae Grændsen for det Søforsvar, Landet kan anskaffe og underholde; og vil man end sige, at fire danske Linieskibe dog ere for Lidet i en Krig med disse vore Naboer, der jo have flere, maa man for det første erindre, at saagodtsom hele det danske Kystland egner sig fortrinligt til Forsvar med Kanonbaade, og dernæst, at en saadan Krig for Danmarks Vedkommende ikkun kan være en Forsvarskrig, og i saa Fald kunne fire Linieskibe forsvare, hvad der maaskee behøves det dobbelte Antal til at angribe. — Det er den preussiske Regjerings udtalte Hensigt, i Løbet af de nærmeste 10 Aar at skaffe sig tolv Dampfregatter paa 60 Kanoner og nogle mindre Skibe. At endnu ingen af disse ere

færdige, er intet Beviis for, at de ikke kunne eller ville være færdige inden den fastsatte Tid, og det kan kun betragtes som et Held for Danmark, aldenstund det giver os Tid til at følge med. Hvad vi før yttrede, gjælder ogsaa her: 4 danske Linieskibe veie mere i den politiske Vægtskaal end 12 preussiske Fregatter; og har vor farligste Nabo Magten tillands, turde det vel være rigtigst, om vi beholde den paa Søen, saalænge vi kunne.

Vi have hørt den Mening fremsat og forsvaret, at netop Besiddelsen af Linieskibene lettere vilde indvikle Danmark i en eller anden Krig, end om vi ikke havde dem. Dette er vel muligt; men Spørgsmaalet gaaer saa langt ind paa Sandsynlighedernes Gebeet, at Afgjørelsen kun bliver for Politikere ex professo, og vi kunne kun udtale og fastholde som vor Overbeviisning, at med Linieskibene opgiver Danmark Navn og Gavn af at være Sømagt.

Uagtet Kapersystemet kan betragtes som ophørt og afskaffet, vil det dog rimeligviis alligevel indfinde sig under en stor Søkrig, om end under et andet Navn, og hedde Sørøveri. Af denne Grund vil Convoyering af vore Handelsskibe ikke blive nogen Overflødighed under disse Omstændigheder, og dette gjør det derfor til en Nødvendighed for Danmark at have saa store Dampskibe, Fregatter og Corvetter, at de kunne sendes langveis bort over Søen og yde Handelsskibene den tilbørlige factiske Beskyttelse. Saalænge Danmark har Colonier, maae vel Vagtskibe, der ikke koste altfor uhyre Summer, af og til sendes til disse. Det er vigtigt, for den danske Handel i fremmede Farvande, at Krigsflaget undertiden sees der, og ligesaa vigtigt, at Politiopsynet i de danske Farvande, under en Søkrig mellem andre Magter, føres af danske Skibe.

De politiske Forholde tvinge altsaa Danmark til at holde *Linieskibe* og Skibe af Mellemstørrelse d. e. *Fregatter og Corvetter.*

Vi komme dernæst til det *sømilitaire* Hensyn, der gjør sig gjældende i Sammensætningen af vor Flaade, og mene da, hvad dette angaaer, lettest at komme til et Resultat ved at laane af de store Sømagters Erfaring, navnlig Frankrigs og Englands som de mest bekjendte og som dem, der næsten aldrig opstille et Princip, uden at forsøge det i Praxis. Det første og vigtigste Princip, der saaledes er constateret, er dette: et *Skib uden Dampkraft er intet Krigsskib længer*, og det er kun Forholdet mellem Skibets Størrelse og den deri anvendte Dampkraft, der endnu kan siges at være vaklende, endskjøndt man ogsaa heri troer i de respective Landes Mariner at være kommen til et Resultat. Endvidere er det godtgjort, at kun Skruen bør anvendes i Krigsdampskibe, hvorfor Skovlhjulenes Tid ligeledes kan siges at være forbi. Det andet Hovedprincip, der træder frem i Bygning af Krigsskibe i ovennævnte Lande, er dette: *kun Skibe af uhyre Dimensioner, armerede med det sværeste Skyts*, betyde Noget i en Søkrig nu for Tiden. Et tredie Princip er dette: at en *Flaade ikke bør være uden Beleiringsskyts*, og dette Princip, anvendt i Praxis, har frembragt de flydende Batterier og Kanonbaadene.

Vi skulle ikke indlade os paa nogen Beviisførelse for Rigtigheden af disse Principer, men kun udpege Resultaterne af deres Anvendelse; og Enhver, der har fulgt Begivenhederne i den sidste Krig, eller blot læst Beretningen om Flaaderevuen ved Spithead, vil kunne anvende det første af disse Principer paa vore Forhold, og maa da komme til den Anskuelse: *der bør for Fremtiden kun bygges Skrueskibe til den danske Flaade.* Gaae vi ud herfra, er Opgaven alt simplificeret betydeligt, idet det da kun vil dreie sig om at udfinde den Dampkraft og den Størrelse af Skibe, der for vore Forhold maae ansees som de rette.

Hvad Dampens Anvendelse i Krigsskibe angaaer, have Forhold og Fordringer hidtil været meget forskjellige

i de to Lande. Saaledes er Fordringen til de nye franske Skrueskibe den, at de i kort Tid kunne tilbagelægge en betydelig Strækning, altsaa, en meget stor Hastighed; ved at see hen til Frankrigs og de franske Krigshavnes Beliggenhed, bliver det indlysende, at denne Plan for Bygning af nye Skibe er den rette *der*, efterdi det ikke kan være nødvendigt at have Krigsskibe, der kunne gjøre meget lange Reiser, uden at komme til Land, hvorimod den store Hastighed ubestrideligt giver de franske Skibe et langt større Herredømme over Forholdene i en Krig. Derimod tvinge Englands mange Colonier og disses uhyre Afstande fra Moderlandet dette til at anvende Dampen mere som Hjælpekraft, fordi der i Skibene maa skaffes Plads til saa store Kulforraad, som ere nødvendige for de Skibe, der altid skulle over Oceanet. Det sees derfor ogsaa, at de franske Skibe næsten altid med det samme Kanonantal have en betydelig større Dampkraft end de engelske. De franske 90 Kanonsskibe have saaledes fra 450 til 960 Hestes Kraft, hvorimod de engelske kun have indtil 600 Hestes Kraft. De franske 52 Kanons Fregatter have 800, de engelske 50 Kanons Fregatter kun fra 360 til 450 H. K. De franske Corvetter paa 8 til 16 Kanoner have 400, de engelske *sloops* med 8 til 20 Kanoner have fra 60 til 360 H. K., og kun et Par enkelte derover. De franske Skrueskibe ere inddeelte i 3 forskjellige Klasser efter deres forskjellige Dampkraft, nemlig Fuldkraftsskibe, der gjøre 10 Miles Fart og derover for Skruen alene; Mellemfartsskibe, hvis største Hastighed for Damp under de gunstigste Omstændigheder er 8 à 9 Mile, og endelig Skibe med Hjælpekraft, der i stille Veir kunne gjøre 5 à 6 Miles Fart. I stille Veir er Forskjellen vel ikke saa betydelig, som man skulde troe, imellem eensartede Skibe med forskjellig Dampkraft, men den sidste Krig har ved mangfoldige Leiligheder tilfulde godtgjort den uhyre Fordeel, Fuldkraftsskibet har i Bevægelighed fremfor de andre.

Til Exempel herpaa ville vi blot anføre, at *le Napoleon*, 900 Hestes Kraft, har bugseret *Jean Bart*, 450 H. K., med Fyr paa sit halve Antal Ildsteder, og gjort 8 Knobs Fart med et lidet større Kulforbrug end Jean Bart selv forbruger, for i stille Veir at gjøre 9 Knob.

En Seilskib-Blokade af en Havn vil ikke mere blive kjendt gyldig, fordi Storm, Stille, Taage, mørke Nætter ja, Strømmen alene kan, selv paa en klar Solskinsdag, sætte Dampere istand til, uhindrede at løbe ind og ud med Tropper, Krigsmaterial eller hvilkensomhelst anden Transport. Under disse Forhold ere Hjælpekraftsskibe ikke stort bedre end Seilskibe, thi deres 5—6 Miles Fart er langtfra tilstrækkelig; der maa krydses, arbeides med Seil, Maskinen maa aldrig staae stille, og de kunne dog ikke standse de hurtigere Dampere.

Det er i den store Hastighed, at den rette Besparelse ligger, thi det er kun ved den, at Tiden spares, og denne er Moder til alle andre Besparelser. Ved den føromtalte Bugsering have vi et Fuldkraftsskib og et Mellemfartsskib, det første, *le Napoleon*, brugte 13 Tdr. Kul i Timen til at bringe 2 svære 90 Kanonskibe frem med 8 Miles Fart, hvorimod Mellemfartsskibet, *Jean Bart*, vilde have brugt 11—12 Tdr. for alene at gjøre 9 Knob. Fuldkraftsskibet er aldeles uafhængigt af Vind og Veir, hvorimod dette er meget langtfra at være Tilfældet ved begge de andre Klasser Skrueskibe, og vist er det, at den bestandige Manoeuvreren med Seil, med Skruens Optagelse og Nedfiring etc. sluger en stor Deel af den Tid, der kunde og burde anvendes til Mandskabets Øvelse. Dampkraft maae vi have, og det militaire Hensyn siger os, at den bør være saa stor som muligt; thi den, der i kortest Tid kan bringe sine Stridskræfter fra Sted til Sted, har ubetinget Magten; den, der kan transportere sin Armee med den største Hastighed, er Herre over Forholdene. *Le Napoleon*, der tager 5000 Mand ombord og bringer dem 13 Mile i 4 Timer, er i sig selv en Magt, som ei

kan lades uændset, endog i mange Miles Afstand. »Algeziras«, 90 Kanonskib med 900 H. K., gjør 14 Miles Fart med et Kulforbrug af circa 18 Tdr. i Timen og 12 Knob med circa 12 Tdr. i Timen; det forbruger ikke flere Kul til at transportere Tusinder af Soldater, end t. Ex. »Juno« i sin Tid brugte til at transportere ligesaamange Hundreder, og kan desuden gaae med dem i længere Tid end denne. Fem Skibe som »Great Eastern« rumme tilsammen en Armee paa 50,000 Mand, og det en Armee, der gjør over 15 Miles Fart hen ad Veien. Det er sandsynligviis denne de franske Skibes overveiende Hurtighed, der er Grunden til, at man i England nu ogsaa synes at ville forøge Dampkraften; idetmindste var i afvigte Vinter 2 Par Linieskibsmaskiner paa 1200 og 4 Par paa 1000 Hestes Kraft, samt 3 Par Fregatsmaskiner paa 800 H. K. under Arbeide for den engelske Flaade.

Hvad *Størrelse og Dimensioner* af den nyere Tids Krigsskibe angaaer, da har ikke alene hver Marine, men endogsaa hvert Individ i hver Marine, sine egne Anskuelser herom, og alle omtrent med lige Berettigelse; sædvanligt kaldes det senest byggede det bedste, og ethvert nyt Skib danner gjerne sin egen Klasse, undtagen netop i England, hvor man »prøver« med at bygge flere ad Gangen af hver Slags.

Det er indlysende, at i et Skrueskib maae Besætning, Reisning, Seilareal og Kanonvægt aftage, eftersom Maskinkraften forøges, saa at det Skrog, der har Deplacement som et af vore ældre Linieskibe, vil, naar det skal have en Dampfart af 7 Mile, beholde sine Reisninger og sit Seilareal; men kun faae 56 à 60 Kanoner og circa 550 Mands Besætning. Giver man samme Skrog 9-10 Knobs Dampfart, vil det kun blive en 40 Kanons Fregat, med Reisning og Seilareal som en 32—36 Kanons Fregat og circa 340 Mands Besætning. Men vil man give det 12 Knobs Dampfart, da bliver det kun en Corvet. Heri

maa vel søges Grunden til den store Forskjellighed i Skibsbygningen, heri Grunden til, at man seer Seilcorvetter paa 500 tons og 12 Kanoner, og Dampcorvetter med alle mulige Variationer af Dampkraft, ligefra 60 Heste og 4 à 5 Knob i Stille, indtil »*the Niagara*», der har 800 Hestes Kraft, 5440 tons Deplacement, Kul til 15 Dage og — 12 Kanoner. Dette Skib maa tilvisse ansees som Frugten af den Overbeviisning, at nogle faa svære Kanoner, der bringes fra Sted til Sted med stor Hastighed, i mange Tilfælde ere af større Nytte og mere værd end de mange Kanoner, der flyttes langsommere.

Imidlertid bliver det dog tilsidst Artilleriet, der gjør Udslaget, hvor der er Tale om Fægtning og Slag og ikke alene om Transport, og derfor rangere Skibene endnu bestandig efter deres Kanonantal, hvad enten de have et større eller mindre Skrog; vi for vor Part vilde, i Tilfælde af en Fægtning imellem *the Duke of Wellington*, 131 Kan., og Corvetten *Niagara*, 12 Kan., ubetinget foretrække at være ombord i *the Duke*, endskjøndt Corvetten er større end Tredækkeren. Den største Artillerimasse i det rummeligste og hurtigste Skrog vil beholde Magten i alle Krigsoperationer paa Søen, men dog kan dette neppe siges at være saa ubetinget Tilfældet nu, som tidligere med Linieskibene, inden Dampen blev en nødvendig Betingelse for et Krigsskib, thi Erfaring og Forsøg have godtgjort, at de mindre Skibe kunne have ligesaa kraftige og hurtigt virkende Ødelæggelsesmidler som de store, ligesom og, at de flydende Batteriers Jernsider have en Modstandsevne, der er langt større end Linieskibets; ja, kan et flydende Batteri gives en saa stor Hastighed, at det ikke er udsat for at blive løbet isænk af Linieskibet, saa turde det maaskee hænde sig, at det store Artilleri i det store Skrog alligevel trak det korteste Straa.

I alle andre Tilfælde have de store Skibe imidlertid saa mange og saa betydelige Fordele, at man overalt kun

tænker paa at anskaffe og vedligeholde saa mange Skibe af det sværeste Slags, som det kun er muligt, og overlader til Omstændighederne og de mødende Forhold i en Krig at bestemme, hvormange og hvilke Skibe af mindre Dimensioner, der behøves at anskaffes.

Idet vi altsaa følge Strømmen og den almindelige Mening i andre Mariner, komme vi til det Resultat, at det sømilitaire Hensyn, der gjør sig gjældende i vor Flaades Bestanddele og Sammensætning, alene byder os at *have saa store Skibe med saa stor Dampkraft som muligt.* At vi ikke kunne have Skibe af det sværeste Slags, Tredækkere etc., er begrundet i de locale Forhold, idet Dybden i Drogden kun tillader os at have Skibe med 21½ Fods Dybgaaende over Livet, og Længden af den nye Dok heller ikke er tilstrækkelig, saa at Constructeuren kun har Spillerum i een Retning. Hvorvidt altsaa Constructionscommissionens Haab om 90 Kanonskibe vil kunne realiseres, maa Tiden lære; ønskeligt var det jo vistnok, og, at denne Klasse af Linieskibe er saa stærkt repræsenteret i Frankrigs og Ruslands Flaader, at England i dette Øieblik har 6 og Østerrig 3 90 Kanonskibe med 800 Hestes Kraft under Bygning, synes at tale for, at de kunne betragtes som Øieblikkets bedste Linieskibe.

En af den danske Flaades Hovedopgaver under Krigsforhold maa altid blive den, at vedligeholde Forbindelsen mellem de forskjellige Landsdele, navnlig den imellem Sjælland og Fyen, der, paa Grund af det rummelige og dybe Farvand, Fiendens store Skibe ville finde i Store Belt, maa betragtes som den vanskeligste af alle. Al Transport af Tropper og Krigsmateriel maa her skee, saa at sige, under Fiendens Kanoner; thi selv om vi virkelig kunde stille 4 dygtige Skruelinieskibe i Marken, tør det vel antages, at disse vilde faae Andet at bestille, end at besørge og forsvare Transporter. Ei heller tør vi vente, at vore Kanonbaade skulle kunne jage en

fremmed Flaade bort, medens vi overskibe Tropper, allerhelst da de formodentlig ville faae nok at gjøre med at forsvare sig selv mod Fiendens Kanonbaade, forhindre Landgang etc. Det synes derfor uundgaaelig nødvendigt, at der i den danske Flaade maa findes et Slags Skibe, der ere istand til at udføre denne Tjeneste. Ogsaa her har den sidste Krig viist os, hvilken Vei vi bør gaae, idet nemlig de flydende Batterier, eller et lignende Slags Skibe, der maatte forene Usaarlighed med den størst opnaaelige Hastighed, rimeligviis ville være det eneste Middel, hvorved et større Antal Tropper i kort Tid kunne overføres fra den ene Ø til den anden, selv under en stor blokerende Flaades Kanoner. Denne Idee har, saavidt vi vide, alt været omhandlet i Sverig, hvor man har foreslaaet store Corvetter med lukket Batteri, 12 à 16 svære Kanoner, en ubetydelig Reisning, den yderste hidtil opnaaede Hastighed og en Jernklædning som den, der gjør de flydende Batterier til en saa overordentlig farlig Modstander. Med nogle faa Skibe af denne Art vilde vi være vel tjente, baade til Transport og til andet Brug, og der vilde ved dem være den store Fordeel, at man næsten aldeles kunde undgaae den lange Equipering og Forberedelse, som er nødvendig i andre Skibe, der have Reisning, Seil, Tougværk, en Masse af Reservegods af alle mulige Slags, en stor og langsom Proviantering etc., som alt maae være færdigt og indskibet, før Skibet kan komme ud. Rigtignok mangler en af de vigtigste Betingelser for Transport imellem Korsør og Nyborg aldeles, nemlig Plads og Dybde i Havnene ved disse Byer, og Fæstningsværker til Dækning og Forsvar af Indskibning og Udskibning; men dette henhører ialtfald ikke under Betingelserne for den danske Flaades Størrelse og Bestanddele.

Vi behøve ikke at kalde Historien til Hjælp for at bevise, at Kanonbaade nu, som tidligere, maae udgjøre en af Søvæsenets Hovedbestandele; et Blik paa Kaartet

vil tilstrækkeligt godtgjøre, at de nu ere nødvendigere end nogensinde før, thi Byerne og Kysterne langs Smaafarvandene, der i tidligere Krige vare sikkre nok, fordi Fienden kun havde store Skibe, som ikke kunde komme derind, ville nu være udsatte for Angreb og Ødelæggelse af hans Kanonbaade, medens vi, om vi ingen havde, maatte staae udenfor og see til. Til at vogte vore Kyster og Søkjøbstæder, til at beholde Herredømmet i Smaafarvandene, maae vi have Kanonbaade, og det mange Kanonbaade. Ogsaa her er Forandring nødvendig, thi ellers ville de danske Kanonbaade neppe være saa frygtede af Fienden efter den første Krig, vi faae, som de vare i England efter vor sidste Søkrig. Det skulde synes nødvendigt, at vi, efter den nys tilendebragte Krigs Erfaringer, burde opgive det gamle System med Robaade og anvende saameget som muligt paa at skaffe Dampkanonbaade istedet. Vi nære imidlertid en noget anden Anskuelse, den nemlig, at der til Flaaden vel bør høre et Antal Dampkanonbaade, for med dem at gjøre Roflotillen mere mobil, men dog ingenlunde flere en 1 Dampbaad for hver 5 Robaade, eller i det Høieste for hver 4 Robaade, thi det maa vel erindres, at vore Kanonfartøier kun kunne og skulle bruges til Forsvar, og at de Fægtninger, hvori de spille en Rolle, sædvanligt foregaae under Land, hvorfra de da maatte kunne regne paa Assistance, ligesom Fiendens Kanonbaade, selv om de alle have Dampkraft, dog maae være meget vaersomme med at løbe indenskjærs, hvor de ved hver Pynt kunne vente at træffe paa Batterier. Vore Robaade stikke 1½′ mindre dybt end de nye engelske Dampkanonbaade og kunne altsaa søge grundere Vand; de ville neppe kunne erobres af disse ved Entring, eftersom deres Besætning er 20 Mand stærkere. Den eneste væsentlige Feil, vore Kanonbaade have, er maaskee den, at de ikke længere ere nye (saavidt vi vide, ere de yngste fra 1847),

og det tør vistnok antages, at de opfylde de Fordringer, der billigviis kunne stilles til en Robaad.

De nye engelske Dampkanonbaade, der ansees for særdeles hensigtsmæssige og praktiske, have omtrentlig følgende Hoveddimensioner: 110 Fod lange, 21 Fod brede, 6 Fod 6 Tom. Dybgaaende med en Dybde i Lasten af 10 Fod, og 60 Hestes Kraft. De ere armerede med een 68 Pd. og een 32 Pd. Kanon og have 40 Mands Besætning. Under gunstige Omstændigheder er deres Dampfart 7—8 Knob.

Vi kunne ikke undlade her at henlede Opmærksomhed paa det Paafaldende i, at alle vore Kanonbaade bestandig høre hjemme og beroe i Kjøbenhavn, hvor de ere saa langt borte fra deres Tumleplads under en Krig, som de muligt kunne være. Ja, man vilde, om Fiendtligheder pludselig udbrød, og fiendtlige Skibe pludselig viste sig i vore Farvande, aldeles ikke være istand til at skaffe Kanonbaadene ned i Smaafarvandene, saalænge vi endnu ikke have et Skib, der kan maale sig med en stor Dampfregat, og altsaa heller ikke kan yde dem Beskyttelse paa Veien. Man vil sige: de kunne jo søge Landgrunden; men der er ingen Landgrund! Langs Landet ved Stevns kan en Dampfregat meget godt komme dem nær nok til at ødelægge dem i Masse, og vil man sende dem norden om, da kan han besørge det strax nordenfor Lappegrunden. Korsørs indre Havn og Knebelvig i Kalobugt ere som anlagte for Kanonbaade, navnlig den første, der kun ligger $3\frac{1}{2}$ Times Vei fra Orlogsværftet, og hvor Spørgsmaal og Svar, Ordrer og Rapporter kunne vexles i et Øieblik. Omkostningerne ved at holde en Lieutenant, en Regnskabsfører, nogle Tømmermænd og Dagvagt i Korsør, kan dog vist umuligt antages at være Grunden til, at man ikke har Kanonbaadsstyrken, eller noget af den, paa de Steder, hvor den først skal bruges, naar Krig udbryder. At Korsør maatte være befæstet, for at et Marineetablissement kunde haves der, var vel

tidligere nødvendigt; men Jernbanen og Telegraphanlæget kunne maaskee nu gjøre samme Nytte som en Befæstning før, idet den øieblikkelige Underretning og den hurtige Transport af Mandskab og Gods vilde sætte Baadene istand til at forsvare sig selv.

Vi skulle, førinden vi slutte disse Betragtninger, med et Par Ord omtale de to nyeste Ideer, med Hensyn til Søkrigsmateriellet, som begynde at vinde Tilhængere i Frankrig. Til eget Lands Forsvar har man tænkt sig at have meget store Fartøier med svære Batterier og 2 Maskiner, hvoraf den ene var saa stor og kraftig som mulig, medens den anden var lille og kun til Brug der, hvor man kan give sig gode Stunder. Pladsen til den mindre Maskine og det store Kulforraad vil man vinde ved at opgive de svære Reisninger med dertil hørende Reservemateriel, dog vil man i Frankrig have Skonnertmaster, medens man i Rusland aldeles ingen Master vil have. Man har i Frankrig foreslaaet at have Masterne indrettede til at lægges ned; men dette har ved de engelske flydende Batterier vist sig ugjørligt, naar man ei kan bringe Skibet paa Siden af et Linieskib eller under en Kran iland. Disse Skibe skulde aldrig sendes ud i Fredstid, men altid ligge færdige til at gaae. De Fordele, man venter af dem, ere, at Mandskabet ikke vilde have Andet at gjøre end at lære at bruge Kanonerne, og at man stedse og uden stor Bekostning vilde have Skibe, der kunde sendes ud med et Øiebliks Varsel.

Den anden Idee skriver sig fra Oldtiden og bestaaer i, at Skibene forsynes med en »Spore« eller Kile paa Forstævnen, hvilken er saa stærk, at man med den kan løbe en mindre Modstander isænk, og saaledes dannet, at den let slipper, naar man bakker med Skibet. Vi tilstaae, at Fordelene ved en saadan Spore forekomme os meget tvivlsomme; thi at gjøre en slig Paaseilingsmanoeuvre til et selvstændigt Angreb, kan man neppe, og høist tvivlsomt vilde det vistnok være, om Manoeuvren lykkedes, da

dette altid vilde betinges af Modstanderens Fart og Manoeuvrer. Fordelen maatte vel være, at et enkelt Skib skulde i al Stilhed kunne befordre en af Fiendens Blænkere over i den anden Verden, uden at han fik Tid til at avertere Hovedstyrken om, at der var Fiender i Nærheden; men lang Tid tager det jo rigtignok ikke at løsne et Kanonskud eller to, og dette var vel det første, den Overseilede vilde gribe til. At man i et Slag og under fortvivlede Omstændigheder vilde forsøge at sænke en Modstander ved Overseiling, kunde vel hænde; men for det første skal man have hans Ild langskibs, før man naaer ham, og dernæst kan man meget godt seile Folk over med fuldkommen tilstrækkelig Virkning, uden at behøve nogen Spore dertil.

Gaae vi dernæst over til at omtale *det oeconomiske* Hensyn, der gjør sig gjældende ved Bestemmelsen af den danske Flaades Størrelse og Bestanddele — Hovedbetingelsen, ei alene for disse, men for selve Flaadens Tilværelse — maae vi forudskikke den Bemærkning, at der selvfølgelig ikke kan være Tale om Bekostningen under Krigsforhold, der altid ville medføre extraordinaire Udgifter, men kun om at være »i Fred til Krig parat«, kun om, hvilket Materiel — hvormange Skibe af de førømtalte Klasser — Danmark kan anskaffe og vedligeholde saaledes i Fredstid, at det under indtrædende Krigsforhold virkelig kunde være disponibelt og i effectiv Stand. Ei heller skulle vi indlade os paa nogen detailleret Beregning, trættende og uden synderlig Interesse for Læseren, og vanskelig, for ei at sige umulig for os med de Hjælpekilder, der staae til vor Raadighed; vi ville kun forsøge at udpege i store Træk, hvilken Opoffrelse der vil være nødvendig, for at vort Fædrelands Sømagt kan gjenoplives. For at komme til et Resultat, maae vi have et fast Udgangspunkt for Beregningen, og hertil kan vælges Eet af To, enten: *et Normalbudget, den største Sum, Nationen igjennem sin Repræsentation aarligt vil*

kunne tilstaae til Flaaden, og derfra beregne *hvormange Krigsskibe* vi for den kunne anskaffe og vedligeholde; — eller: *et Flaademinimum*, under hvilket vi ikke kunne gaae, uden at vi jo hellere reent maatte opgive Søforsvaret, og da beregne, *hvormeget dette Minimum vil koste Landet i Anskaffelse og Vedligeholdelse.*

Det kunde synes meget dristigt, om vi forsøgte os i Speculationer over, hvad Folkerepræsentationen kunde bevæges til, *by fair means or foul*, at tilstaae Marinen i aarligt Budget; kommer dertil, at der med en Budgetsum af over 1½ Million kun kan afholdes 550,000 Rd. aarligt til Materialfond, d. e. til Nybygning og Vedligeholdelse af Skibe, saa vil det være indlysende, at Marinens Materiel ikke kan gjenfødes paa denne Maade uden igjennem saamange Aars Materialfond, at de følgende Generationer af Officerer vilde komme til at sige ligesom vi — »naar vi engang faae Dampskibe til Flaaden!« — kun en stor, en meget stor Sum, tilstaaet som »*extraordinair Udgift til at bygge en Flaade for*«, kan udrette det, og den Vei, vor Beregning maa gaae, er derfor at tage et Minimum af Flaade til Udgangspunkt og finde den Sum, der er nødvendig for at kjøbe det.

I 1851 samlede det daværende Ministerium om sig »*flere af de Mænd, der, ved Indsigt og Tillid fra Etatens Side, maatte ansees skikkede til at fremme Øiemedet*« (at udarbeide et Forslag til Lov om Flaadens fremtidige Styrke og Bestanddele). Lovforslaget blev udarbeidet, men ikke vedtaget, fordi man antog, at der var Betænkelighed ved at fastsætte Flaadens Størrelse og Bestanddele under den forhaandenværende Overgangstilstand, hvori Dampens, og navnlig Skruens Anvendelse i Krigsskibet havde bragt Søkrigsmateriellet hos de store Sømagter, paa hvis Erfaring vi jo skulle bygge. Hvad der dengang af Mænd, »med Indsigt og som nøde Tillid«, blev fundet passende og godt, kan ikke være meget feil nu, idetmindste ikke hvad Tallene angaae; at man den-

gang endnu ved et Linieskib forstod et Seilskib, men nu derimod et Skrueskib, er en Selvfølge; ligesom naar Commissionen *dengang sagde* 6 Fregatter, saa maatte den *idag* fornuftigviis *mene 6* Skruefregatter, og vi behøvede da blot i det af bemeldte Commission forfattede Udkast at tilføie til hver Klasse: »*med Skrue*«, for at have en Flaadestyrke at anstille Beregninger over.

Den i Lovforslaget opførte Flaadestyrke var følgende:

Linieskibe	4
Fregatter	6
Corvetter	3
Brigger	4
Dampfregatter paa 3 à 400 H. K.	2
— corvetter - 2 à 300 —	4
Dampskibe paa 150 à 200 —	2
— - 100 à 150 —	2
Kanonchaloupper	24
Kanonjoller	18

Det vil af forrige Aargangs sidste Hefte af dette »Tidsskrift« være Læseren bekjendt, hvormange af dette Antal Skibe vi virkelig ere i Besiddelse af, og, skiøndt Seilskibene vistnok kunne siges at være vel vedligeholdte, ere de dog med nogle faa Undtagelser*) gamle og, i Forhold til den nyere Tids Søkrigskunst, altfor let armerede Skibe. Af de i Forslaget opførte Skrueskibe have vi begge Dampfregatterne: *Niels Juel* og *Sjælland*, og af Corvetterne de to: *Thor* og *Heimdal*. Af Hjulskibene have vi vel Antallet, men Skrogene begynde alt at blive gamle og ville neppe i ret mange Aar endnu kunne gjøre Tjeneste, hvorimod Maskinerne endnu ere i fortræffelig Stand.

Idet vi altsaa lægge Antallet af Skibe i ovenstaaende

*) Linieskibet *Dannebrog* 6½ Aar, Fregatten *Tordenskjold* 5 Aar, Corvetterne *Najaden* 3½, *Valkyrien* 11 og *Saga* 8½ Aar gamle.

Liste til Grund, driste vi os til her at opstille en anden, nemlig:

Linieskibe	80 Kan.	6 à 700	H. K.	4			
Fregatter	52 -	450	—	2	} 4		
—	42 -	300	—	2	}	haves	
Corvetter	26 -	300	—	1	} 3		
—	12 à 16 -	260	—	2	}	—	
Damp Avisoskibe	6 à 8 -	100 à 300	—	4	4	—	
Ro-Kanonchalupper				36	}	—	
Ro-Bombejoller				18			
Dampkanonbaade	40 à 60 H. K.			15	2...	—	
Transportskibe	12 Kan.	400	—	3			

Af denne Styrke maatte Linieskibene, de 13 Dampkanonbaade og Transportskibene anskaffes af Ny. De to 52 Kanons Fregatter vilde kunne skaffes af Linieskibene *Dannebrog*, der vel kan betragtes som et nyt Fartøi, og *Skjold*, der alligevel nu maa have en stor og kostbar Hovedreparation. Den 26 Kanons Corvet kan skaffes tilveie ved Ombygning af Fregatten *Tordenskjold*, der ogsaa er saa god som ny. Det er vel sandt, at Erfaringen med Hensyn til Ombygning og Indretning af Seilskibe til Skrueskibe ikke taler for denne Anvendelse af Pengene, idet det bestandig har viist sig, at Seilskibenes Form har været dem meget imod som Skrueskibe, at de have brændt for mange Kul og ikke tilfredsstillet med Hensyn til Fart og Styring; man sælger eller ophugger derfor mere nu end i de nærmest forløbne Aar, og anvender derimod Alt paa at udvide Dokker, Bedinger etc. og paa at bygge Skrueskibe af den nyere Construction. Imidlertid er der et Hensyn, som vi neppe tør lade ude af Betragtning, det er Tiden, det vil medtage at anskaffe de forskjellige Skibe, og da maa man vist komme til den Anskuelse, at en Knob mere eller mindre, at om Skibet dreier rundt i $3\frac{1}{2}$ eller om det bruger 4 Minutter, ikke gjør saameget til Sagen for Øieblikket, som blot at faae Noget igang; thi med endeløse

Debatter og resultatløse Committeebetænkninger kunne vi ikke forsvare os, om vi blive angrebne. Vi skulle derfor tilraade, at begynde paa Forandringen af *Skjold* eller *Dannebrog* saa snart som skee kan, istedetfor at begynde paa en 3die 42 Kanons Fregat, hvis Bygning ikke finder sin Hjemmel i nogen af de her omtalte Betingelser for vor Flaades Sammensætning. At der ikke begyndes paa noget Skruelinieskib, kan være rigtigt, idet Ministeriet uden Tvivl venter, at Nationen igjennem Repræsentationen skal udtale sig, om den vil have en Flaade og da dertil vil give en uhyre Sum, eller om den ingen vil have og hellere spare sine Penge. Øieblikket til Valget imellem disse to Alternativer er kommet, det *kan* ikke skydes bort eller opsættes længere, og Ministeriet vil forhaabentlig ikke lade sig nøie med den sædvanlige Halvhed, der er et Særkjende for os Danske, ikke søge efter gammeldansk Skik at slutte Fred imellem det, som vi vide er feil, og derfor til Udgift og Skade, og det, som vi erkjende for rigtigt.

For at komme til en Anskuelse om, hvad det vil koste at anskaffe en Flaade, ville vi gaae ud fra Bekostningen ved nogle enkelte af de Skibe, vi have, og maae vi herved atter erindre Læseren om, at det her paa ingen Maade gjælder om en nøiagtig detailleret Beregning, men kun om at danne sig et Billede af, opstille en rimelig Figur for, en saadan Sum.

Linieskibet Dannebrog har kostet færdigt 791,103 Rd. 40 Sk., circa 11,000 pr. Kanon.

Fregatten Tordenskjold har kostet færdig 507,980 Rd. 32 Sk., circa 11,500 pr. Kanon.

Dampfregatten Niels Juel har kostet færdig 707,108 Rd. 18 Sk., circa 12,700 pr. Kanon (for Skibet, foruden Dampmaskine med Tilbehør).

Dampcorvetten Thor har kostet færdig 391,287 Rd. 35 Sk.

Maskineriet til Niels Juel har kostet 173,216 Rd. 18 Sk., eller omtr. 577 Rd. pr. nominel Hestekraft.

Maskineriet til Thor har kostet 152,023 Rd. 35 Sk., eller omtr. 585 Rd. pr. nominel Hestekraft.

Skjøndt 12,700 Rd. pr. Kanon kunde synes for stiv en Regning for et stort Skib, vil den dog maaskee, naar Bekostningen for en af Bedingernes Forlængelse og Udvidelse medregnes, ikke falde langt fra det Rette. Antages altsaa, at Skibet koster i dette Forhold, og at Maskinen koster 580 Rd. pr. nominel Hestekraft, ville

4 Linieskibe paa 80 Kan. med 700 H. K. koste omtr.	5,688,000	Rd.
2 Fregatter paa 52 Kan. med 450 H. K. koste omtr.	1,843,000	-
2 Fregatter paa 42 Kan. med 300 H. K. koste omtr.	1,414,000	-
1 Corvet paa 26 Kan. med 300 H. K. koste omtr.	581,000	-
2 Corvetter paa 12 à 16 Kan. med 260 H. K. koste omtr.	783,000	-
4 Avisoskibe paa 6 à 8 Kan. med 100 à 250 H. K. koste omtr.	800,000	-
15 Dampkanonbaade paa 2 Kan. med 60 H. K. koste omtr.	1,200,000	-
36 Rokanonbaade paa 2 Kan. koste omtr.	634,000	-
18 Rokanonjoller paa 1 Kan. koste omtr.	128,000	-
3 Transportskibe paa 12 Kan. med 400 H. K. koste omtr.	2,000,000	-
	15,071,000	Rd.

blev altsaa den omtrentlige Værdi af Flaaden, og maatte denne Sum, igjennem et vist Antal Aar, skaffes tilveie, for ved Nybygning bestandig at kunne holde Antallet. Af denne Sum vilde for Øieblikket kunne bespares circa 5,470,000 Rd. som Værdi af nuhavende Dampskibe, Kanonbaade etc., foruden hvad der maatte kunne vindes ved en eventuel Realisation af Seilskibene, efterhaanden som Hovedreparation bliver uundgaaelig nødvendig; thi, om end Seilskibene selvfølgelig maae vedligeholdes, ind-

til vi faae Noget, der kan remplacere dem, bør det dog skee med den yderste Sparsommelighed, og intet af dem gives ny Hovedreparation, hvortil der i de første Aar ei heller vil være Anledning, idet den sidste Hovedreparation for alle Skibene, med Undtagelse af Briggen *St. Croix*, er foretagen efter 1850. Vilde man altsaa paa een Beding bygge de omtalte 4 Linieskibe, da vilde dette efter de tidligere Forhold medtage 20 Aar, paa hvilke altsaa de resterende 9,600,000 Rd. til Flaadens Anskaffelse maatte fordeles med 480,000 Rd. aarligt, til Nybygning alene. Kommer hertil de stedse voxende Udgifter til Vedligeholdelse af Skibene, eftersom deres Antal voxer, samt Udgifterne til Værftet, da faaer man en Sum, der alt vil overstige de paa Materialcontoen i de tre sidste Budgetter opførte 550,000 Rd., og dette, selv om vi ventede 20 Aar, inden Flaaden blev fuldstændig færdig. Men, har Preussen om 10 Aar sine 12 Dampfregatter paa 60 Kanoner, og Sverig sine Skruelinieskibe, da maa Danmark ogsaa om 10 Aar have sin Flaade færdig, og dette kan ikke skee uden en aarlig Nybygning til et Beløb af circa 1 Million.

Med en ringere Styrke, end den her anførte, have vi, efter vor Overbeviisning, om nogle faa Aar kun liden Sandsynlighed for at kunne forsvare os imod vore Naboer. Have vi overhovedet Raad til at forsvare os, da maa det skee ved, at vore Skibe ere ligesaa store og kraftige som vore Fienders, thi uden Haab om et heldigt Resultat var det jo Daarskab at indlade sig paa Forsvar, Daarskab at betale sine Penge, for Intet at opnaae. Vil altsaa Repræsentationen ikke bevilge de Summer, der ere fornødne til at anskaffe og vedligeholde den mindste Flaadestyrke, Danmark fornuftigviis kan nøies med, da bliver Søforsvaret utilstrækkeligt, ufornuftigt og til Byrde for Landet; men Landet og Folket bærer da selv Ansvaret derfor. Vi kjende ikke Ministeriets Hensigter med Hensyn til Budgettet for det kommende Finantsaar, men det

kunne vi sige, at Marinens Existents afhænger for Øieblikket alene af Ministeriets Optræden. Overgangsperioden er tilende og med den Betænkningstiden; der maa fremlægges en Plan for Flaadens Styrke og Bestanddele, og de fornødne Midler til at gjennemføre den maae forlanges. Skeer dette ikke, da har Ministeriet paataget sig et Ansvar ligeoverfor Nationen, som neppe nogen Bestyrelse vil kunne bære.

Hvoraf bør det danske Søforsvar bestaae?

Fra det Øieblik, Dampkraften anvendtes paa Skibsfarten i en saa udvidet Grad, at det lod sig forudsee, at der ingen Grændse var at sætte for hvorvidt den kunde gaae, blev det indlysende, at den ogsaa maatte faae en betydelig Indvirkning paa Krigs-Marinerne, og Spørgsmaalet, hvoraf Søforsvaret skulde bestaae, gjorde sig derfor gjældende for enhver Søstats Vedkommende; det blev i alle Søstater atter og atter optaget og drøftet og atter og atter lagt tilside. Hvorfor? — fordi, medens Enhver følte, at en Forandring forestod, var Ingen istand til at sige, hvori den skulde bestaae; fordi, medens Enhver kunde forudsige, at det Tidspunkt vilde komme, da Dampskibe maatte blive Hovedbestanddelen af en Flaade, var Ingen istand til at sige, naar dette Tidspunkt vilde indtræffe, og endnu mindre, i hvad Skikkelse Dampkraften endelig vilde blive anvendt paa Skibene, eftersom Hjulskibene, de eneste, der — indtil for faa Aar siden — endnu anvendtes, maatte erkjendes som høist mangelfulde Krigsskibe, medens man endnu famlede i Mørke med Hensyn til andre Fremdrivningsmidler at anvende Dampkraften paa, og man derfor ikke trøstede sig til endnu at kaste Vrag paa Seilskibene, og endelig, fordi der i enhver Marine fandtes et større eller mindre Antal Seil-Krigsskibe,

som var et meget kostbart Materiel, og man veg tilbage for den dristige men tillige nedslaaende Tanke, at dette Materiel var blevet eller vilde blive unyttigt, ubrugeligt.

Spørgsmaalet, hvoraf skal Søforsvaret bestaae, er hertillands som andre Steder blevet fremsat flere Gange og forlangt besvaret med mere eller mindre Hæftighed; det er fremsat og forslagsviis besvaret af dem, der indsaae Dampkraftens Indvirkning paa Krigsførelsens Natur, og, utaalmodige over at see saa betydelige Pengesummer anvendte aarlig paa et Materiales Vedligeholdelse og Fornyelse, om hvis fremtidige Unytte de holdt dem overbeviste, forlangte de med høi Røst en forandret Anvendelse af Statens Midler; de saae i enhver ny Udvikling af Dampens Anvendelse ombord det høieste Trin, eller ialfald det Trin, hvorpaa man med Tryghed kunde blive staaende som Udgangspunkt for det Søværn, der for Fremtiden alene burde komme i Betragtning som Bidrag til Landets Forsvar.

Spørgsmaalet blev enten afviist eller henlagt som tilhørende Fremtiden, deels af dem, der vel indsaae Dampens uimodstaaelige Fremskridt og deraf flydende Indvirkning paa Søkrigsførelsen, men som meente, at Tidspunktet endnu ikke var kommet, og navnlig af dem, som ikke vilde indrømme Hjulskibene Dygtighed som Krigsskibe, fordi deres Maskiner og Hjul vare altfor meget udsatte for Fiendens Ild. Da Skruen kom frem, indsaae man vel, at hermed var gjort betydelige Skridt fremad; men man tøvede endnu og med Rette, thi der var megen Erfaring at indhente, forinden man kunde komme paa det Rene med, hvorledes den hensigtsmæssig burde anvendes, og Erfaring er en dyr Artikel at anskaffe for et lille Land paa egen Bekostning. Endnu turde man derfor ikke give Slip paa Seilskibene, disse gamle Venner, som man kjendte saa godt. At Følelsen har gjort sig gjældende, ved denne Opfattelse af Sagen, lader sig vist ikke nægte, om end forsvare eller idetmindste undskylde.

Der ligger noget meget Nedslaaende i at see den Bygning, hvori man har boet fra sin tidligste Ungdom, hvori man kjender hver en Splint, hvert et Søm, hvis Forbedring og Fuldkommengjørelse har været Gjenstand for Ens Stræben og Virken hele Livet igjennem, at see denne Bygning pludselig reduceret til en ubrugelig Ting, og Ens Kundskaber, Udbyttet af mange Aars stadige Bestræbelser, blive at betragte som mere eller mindre spildt Arbeide. Man kan ikke undres over, at den ældre Sømand med inderlig Hengivenhed hænger fast ved de stolte Skibe med de høie Reisninger, med de vidtspredte Seil, med de herlige, kraftfulde Batterier, paa hvilke han har befaret Oceanets uendelige Overflade og trodset Elementernes voldsomste Rasen. Men alt dette er kun Følelser og ikke Argumenter; det kan ikke hjælpe at tale Poesi, naar Dampens prosaiske men positive Virkninger gjøre sig gjældende, den trænger paa med uimodstaaelig Magt, og vi maae følge med den, hvis vi ikke ville knuses af dens stedse fremad stræbende Vælde.

Skruens Opfindelse bragte som sagt Spørgsmaalet et betydeligt Skridt fremad. Fra det Øieblik, det blev muligt at give Skruen samme fremaddrivende Kraft med en lige saa kraftig Maskine som Hjulene, bortfaldt den oven paapegede meget alvorlige Indvending mod Dampskibenes udelukkende Anvendelse som Krigsskibe. Fra nu af laae Maskinen og den fremdrivende Kraft dybt under Vandet, ikkun Skorstenen var udsat for Fiendens Ild. Sidebevæbningen kunde atter gjøres fuldstændig, og et Seil-Apparat, passende til Skibets Størrelse, kunde anvendes, kort, det var det fordums Krigsskib med den uvurdeerlige Forbedring, at det var istand til at bevæge sig, naar det behøvedes, uafhængig af Vinden, i enhver Retning.

Imidlertid stod der endnu meget tilbage at afgjøre, forinden man kunde betragte Opgaven som løst: skal Skruen være Hovedsagen eller blot Hjælpekraften? i hvor stort Omfang tør man indrømme Maskineriet med dets

tilsvarende Kulforraad Plads i Skibet? hvormeget skal man opoffre af Pladsen til Skibets og Mandskabets Fornødenheder, for at opnaae en større Hurtighed? hvormeget af sin Uafhængighed af Havn, hvor man kan fornye sine Forraad? — alt Dette var Spørgsmaal, som maatte komme under Overveielse og maatte have en bestemt Besvarelse, forinden man kunde tage fat paa at afgjøre, hvoraf Søforsvaret skulde bestaae.

Den orientalske Krig har givet et mægtigt Bidrag til Spørgsmaalets Løsning. To Aars Krig har været nok til aldeles at bandlyse Seilskibene af Krigsskibenes Rækker. Den hele engelske Flaade, som i 1856 skulde have hjemsøgt Østersøen, og som med Store og Smaa talte flere hundrede Fartøier, havde Skrue ombord. I Frankrig gaaer man med Kæmpeskridt frem i den samme Retning. Fra nu af er Skruen med dens Maskine en integrerende Deel af et Krigsskib, ligesaa uundværlig som fordum Master og Seil: *Seilskibenes Dødsdom er fældet!*

Men den orientalske Krig har endvidere klaret betydelig op i Begreberne om, hvor kraftig Maskinen bør være, med andre Ord, om hvad Værd man skal tillægge Hurtigheden. Indtil da var der herom de forskjelligste Meninger. Man gav Skibene Hjælpeskruer (Auxiliairkraft), som netop vare nok til at bringe Skibet gjennem Vandet i stille Veir, med en Fart af 4 à 5 Miil; man indrettede eller byggede andre Skibe med Halvkraft (batiments mixtes), som altsaa havde Kraft til at drive Skibet til en noget større Fart, og man forandrede eller byggede endelig Skibe til fuld Kraft, hvor man da anvendte Maskiner af indtil 1000, ja 1200 Hestes Kraft, der skulde bringe Skibet til den størst mulige Hurtighed. Resultatet af alle disse forskjellige Ideer kan bedst sees af Listerne paa den engelske og franske Flaade.

I 1854 talte den franske Flaade 19 Skrue-Linieskibe, nemlig:

2	Skibe	paa	120	Kanoner,	et	paa	1200	og et paa 160	Hestes Kraft.
7	—	—	100	—	deraf	1	paa 500	Hestes	K.
						1	— 900	—	—
						5	— 650	—	—
10	—	—	90	—	deraf	6	— 900	—	—
						2	— 450	—	—
						2	— 640	—	—

I den engelske Flaade fandtes i 1854:

1	Skib	paa	131	Kanoner,	700	Hestes	Kraft.		
3	—	—	120	—	hvoraf	1	paa 800	Hestes	Kraft.
						2	— 400	—	—
1	—	—	121	—	} begge med	600		—	—
1	—	—	91	—	}				
12	andre	paa	90	—	hvoraf	2	paa 450	—	—
						4	— 400	—	—
						1	— 500	—	—
						4	— 600	—	—

I Fregat- og Corvet-Listerne viser der sig endnu større Afvexling i Anvendelsen af Hestekraften, hvorom Listerne i Captltn. Schönheyders officielle Rapport, trykt som Manuscript 1855, giver den bedste Oplysning.

Der var ikke faa competente Folk, der hældede til den Mening, at Fordringen til Hurtighed burde staae i omvendt Forhold til Skibets Styrke og Størrelse, i det man gik ud fra, at, jo mindre Skibet var istand til at forsvare sig, jo mere maatte det være istand til at undgaae Kamp, medens det omvendte maatte være Tilfældet for det større Skib. Det undgik vist ikke Vedkommendes Opmærksomhed, at, fordi et Skib er istand til at gaae meget hurtigt, er det derfor ikke nødvendigt at det altid skal anvende sin fulde Kraft; det kan meget godt gaae saa langsomt, som det passer for dets Hensigt i et givet Øieblik, men man meente, at var hiint Argument rigtigt eller rettere af overveiende Betydning, saa burde man

heller ikke ødsle med Penge og Plads for at tilveiebringe en Hastighedskraft, der ikke strængt taget var nødvendig.

Men hiint Argument er ikke af overveiende Betydning. Det fremgaaer klart af den orientalske Sökrigs-Historie, af hvor uendelig Vigtighed Hastigheden er, og hvilke store Resultater, der ere opnaaede ved de kraftige Dampskibe. Jeg skal her tillade mig at citere den franske Skribent Xavier Raymonds Mening i denne Anledning i hans *lettres sur la marine militaire apropos de la revue de Spithead.* Efter en Udtalelse, hvori han, udviklende en Idee, som man af den hele Samling af Breve kan see er hans Yndlingstanke, sammenstiller en Sö- og Land-Armee, og ligner Linieskibet med en Bataillon, der ved at have en stor Hastighedskraft har den Fordeel, tillige at være sit eget Cavallerie, siger han:

»Efter at Spörgsmaalet saaledes er fremsat i Udtryk, »hvis Nøiagtighed formeentlig ikke lader sig betvivle, »kommer man let til Løsningen af et Problem, som hos »os har ydet Stof til utallige Memoirer og uendelige »Discussioner. Hvad Slags Skibe skal man antage til »Dannelsen af vor Flaade? Er det Skibet med Hjælpe-»skrue som *Montebello**)? er det det halvkraftige Skib »som *Jean Bart, Navarin* eller *Fleurus***) etc.? eller er »det det egentlige Dampskib som *Napoleon****)? Jeg »troer ikke man noget Øieblik kan betænke sig paa at »tage *Napoleon* til Model, med de Forbedringer, som »maatte findes passende. For dem, der have seet dette »prægtige Skib i Virksomhed, og som have forsøgt at »gjøre sig klart, hvad Tjeneste dette Skib har gjort, er »endog Tvivl ikke mere tænkelig. Jeg var i Constanti-»nopel i 1853, da de allierede Flaader erholdt Ordre at »gaae Dardanellerne ind, og jeg erindrer grant det dybe

---

*) Montebello, Tredækker paa 120 Kanoner og 160 Hestes Kraft.
**) Alle Tre Todækkere paa 100 Kanoner og 650 Hestes Kraft.
***) Napoleon, Todækker paa 90 Kanoner og 900 Hestes Kraft.

»Indtryk, som dette herlige Skibs Idræt gjorde paa alle »tilstedeværende Sømænd af alle Nationer. Det syntes »næsten, som om alle Omstændigheder havde forenet sig »for at afsige en endelig Dom imellem Halvkraft-Skibet »og Skibet forsynet med den største Kraft, som fornuftig»viis kan gives. Ved Siden af *Napoleon* laae der i den »fransk-engelske Flaade to Halvkraft-Skibe, *Charlemagne**) »og *Sans pareil***), den første Fransk, den anden Engelsk. »Af disse To lykkedes det kun det franske Skib at gaae »imod Strømmen Dardanellerne ind, og endda kun ved »at kaste *Valmy* los, som den skulde bugsere ind. Det »engelske Skib kunde ikke engang ganske alene stoppe »Strømmen, men drev af, medens *Napoleon* ved Siden »af det gik stolt igjennem Strædet, slæbende det 120 »Kanons Admiralskib *la Ville de paris*. Vi vare ganske »stolte af denne Seir. De Engelske indrømmede den »oprigtig, og jeg hørte dem imellem dem selv i deres »Fortrydelse udtale, at de haabede *Sans pareil* maatte »svare til sit Navn, saa at der ikke kom flere af den »Slags i den engelske Flaade. Men her var iøvrigt »Spørgsmaal om noget mere Alvorligt, end om en Seir i »et Væddeløb eller om saaret Egenkjærlighed. Krigen »mellem Rusland og Tyrkiet rasede allerede en Maaned. »Hvad vilde der være skeet, dersom Flaaden i Sebastopol »havde benyttet de samme nordlige Vinde, som holdt de »allierede Flaader tilbage i Middelhavet, og pludselig havde »viist sig i Bosphorus med 15 à 20,000 Mand Landgangs»tropper ombord? Den havde kun behøvet 3 Dage til »denne Overfart — den havde vist ikke ladet sig afspærre »af de elleve tyrkiske Linieskibe, som laae under Bujukderes »Terrasser. Hvad var der blevet af det tyrkiske Rige, der»som en russisk Armee, transporteret paa denne Maade, »havde bemægtiget sig Constantinopel? medens den

*) Charlemagne, 90 Kanon-Skib, 450 Hestes Kraft.
**) Sans pareil, 70 Kanon-Skib, 350 Hestes Kraft.

»engelske Flaade gjorde forgjæves Forsøg paa at komme »fra Middelhavet ind i Marmorahavet? Dersom man havde »havt at gjøre med en mere foretagende og bestemt Fiende, »hvilket Skrig vilde der da ikke have reist sig i Europa? »med hvilken Bitterhed vilde ikke Regjeringen have be»breidet sig selv, at den ikke havde hele Flaader af Skibe, »som Napoleon? Hvem vilde da have tænkt paa at be»breide dette Skib den større Bekostning ved dets Maskiner, »sammenlignet med Sans pareil's? Og endvidere: da det var »blevet nødvendigt at forøge den allierede Armees Styrke »paa Krim fra 60 til 230 à 250,000 Mand, da man maatte »overføre til de chersonesiske Høisletter, hvor der knap »var Vand at faae at drikke, det uendelige Beleirings»Materiel, den utrolige Mængde Proviant, Ammunition, »Beklædning og Leir-Reqvisiter til en saa talrig Armee, »hvem vilde da tænke paa de 110,000 Daler*), som man »har anvendt mere paa Napoleons Maskiner end paa et »Halvkraft-Skib med samme Antal Kanoner? Det tænkte »man sandelig ikke paa, dengang man saae dette Skib »slæbe, fra Bosphorus og fra Varna til Kamiesch, tolv, »fjorten, ja, om jeg ikke husker feil, sexten Transport»skibe, ladede med Tropper, Proviant og Materiel. Det »var vore Soldaters Liv, vore Faners Ære og Krigens »heldige Udfald, som dette Skib slæbte med sig over »Havet. Har noget af vore Krigsskibe været til større »Nytte? eller betalt sig bedre? og uden at regne Landets »moralske Interesser og hvad vore Soldaters Liv er værd, »thi det er Ting, som ikke kunne vurderes i Penge, saa »vil jeg blot spørge, om man ikke har Ret til at sige, »at Napoleon med sin Kraft og sine ypperlige Egenskaber »har besparet os over tyve Gange Værdien af Renterne »og Amortisationen af den Sum, som dens Maskines »Bekostning overstiger Halvkraft-Skibets? At forstaae at »udgive Penge i rette Tid, er den største Besparelse;

*) Écus, formeentlig à 3 fr.

»den nu fuldendte Krig har givet os hundrede Exempler »derpaa. Napoleon er et af disse« (her citeres andre, som ligge udenfor denne Sag).

»Men desuden maa man ikke troe, at et Fuldkrafts-»Dampskibs Tjeneste nødvendigviis koster mere end et »Halvkraftskib, fordi dens Maskiner ere kraftigere, og altsaa »kunne til en given Tid gjøre et større Kulforbrug nødven-»digt. Tvertimod, det Modsatte kan ofte være Tilfældet, »naar Skibet er i Hænderne paa dygtige Officerer, som for-»staae at gjøre rigtig Anvendelse af Expansionens herlige »Opfindelse. Saaledes have vi seet Napoleon paa en »Reise fra Toulon til Algier og fra Algier til Krim føre »3000 Mand Tropper ombord, og vedligeholde en Gjennem-»snitsfart af 9,9 Miil i Vagten, med et Forbrug af 50 Tons »Kul i Etmaalet, medens vore Halvkrafts-Skibe af anden »Rang, som kun førte 2000 Mand ombord, vilde have »været nødte til, for at naae denne Hastighed, i den »samme Tid at forbruge 72 à 75 Tons Kul, og Charlemagne, »ogsaa med færre Tropper ombord, vilde have forbrugt »over 60 Tons. Kort, hvem kan beregne Vigtigheden »af Hastigheden, bragt til dens Maximum?! Skibets Frelse, »Udfaldet af et Slag kan beroe derpaa« — — —

Saavidt jeg formaaer at skjønne i denne Sag, forekommer det mig rigtignok, at disse Argumenter ere slaaende, og at følgelig alle Bestræbelser fra nu af bør gaae ud paa, at give Skrue-Krigsskibet Kraft til at gjøre den størst mulige Fart; det faaer herved en Overlegenhed, hvis Nytte er uberegnelig. Alt tyder paa, at man i Frankrig og England er kommet til denne Erkjendelse; Listerne for 1856 vise det tydeligt — alle Nybygninger have de stærkest mulige Maskiner. I Frankrig bygges Fregatter paa 50 Kanoner og 800 Hestes Kraft; det er kun de omdannede Seilskibe, som have eller som gives svagere Maskineri.

Og har dette viist sig at være Sandhed for de store Sømagter, hvor meget mere maa det da ikke

gjælde for de smaa?! Thi her kommer hiint Argument, som ovenfor er omtalt, først til sin rette Betydning. De store Sømagter ere Herrer paa Søen, de kunne blive der, naar de ville, og saalænge de ville; have de først fordrevet deres Fiende, saa have de ikke nødig at haste for at komme bort; for dem kan altsaa mulig Oeconomi i Penge komme i Betragtning, især da de have saamange Skibe at tage Hensyn til, og navnlig for de store Skibes Vedkommende; for dem kan Oeconomi i Plads ombord maaskee blive af overveiende Vigtighed. Men for de smaa Magter, navnlig for os Danske, maa Hastigheden blive det Alt overveiende Hensyn. Vi slaaes kun, naar vi nødes dertil; vi seile ikke for at levere Slag, vi slaaes kun for at faae Lov at seile, og vore Distancer ere saa smaa, at Hensynet til Pladsen ombord falder bort.

Jeg har hørt udtale som Grund for, at vi Danske ikke bør gaae over til det største Hastigheds-System, men holde fast ved Auxiliair-Kraften, at, da vi ere afhængige af fremmed Kulforsyning, saa bør vi beflitte os paa at have Skibe, som i fornødent Fald kunne undvære Kul og da være kraftige Seilkrigsskibe. Hertil maa jeg bemærke, at jeg ingenlunde kan indrømme, at et Skib bliver et mindre dygtigt Seilskib, fordi det har et kraftigere Maskineri ombord, men vel, at Pladsen ombord bliver mindre til Skibets Fornødenheder og Mandskabets Forpleining, alt som Maskiner og Kul optage mere Rum. Men dernæst skal jeg bestemt udtale, at jeg ikke kan tillægge Udsigt til en eventuel Kulmangel nogen Indflydelse paa Constructionen af vore Skibe. Vi forsynes fra England med Kul, og skulde, hvad Gud forbyde, den Ulykke virkelig ramme os, at vi indvikledes i en Krig med England, saa er jeg bange for, at al Verdens Kul ikke vilde redde vort lille Land fra at maatte bukke under i en meget kort Tid. Paa denne Eventualitet maa vort Søforsvar ikke bygges. Vort Søforsvars Opgave kan, efter min Formening, i faa Ord udtrykkes saaledes:

i Krigstid med forsvarlig væbnet Magt at kunne opretholde Forbindelsen mellem vore Øer og vort Fastland; hurtigst muligt at kunne bringe vore Tropper fra den ene Landsdeel til den anden, og at kunne blokere fiendtlige Havne med kraftige, velseilende Skibe;

i Fredstid at kunne beskytte vore Colonier med de efter Omstændighederne nødvendige Skibe, og at kunne vise vort Flag til Handelens Beskyttelse, hvorsomhelst det skjønnes passende;

i det Hele, at vi, som en selvstændig Stat i Norden, have en ligesaa kraftig Marine som Sverigs og Norges, for at en Alliance med vore Nabolande maa være ligesaa ønskelig for dem, som deres for os.

Forinden jeg gaaer videre, maa jeg endnu omtale et Udbytte af den orientalske Krigs Erfaringer, det er Dampkanonbaade som integrerende Deel af enhver Flaade. Nødvendigheden af at have smaa, lidet dybgaaende, med enkelt langtrækkende Skyts bevæbnede Fartøier, som auxiliairt Apparat ved de opererende Flaader, gjorde sig under Krigen gjældende paa en saa indtrængende Maade, at man i England ved Revuen i Spithead ikke mynstrede mindre end 162 saakaldte *gunboats*. Men Sagen var saa ny og saa lidt overveiet, at der herskede den mest barokke Uovereensstemmelse mellem disse Fartøier, der dog alle vare fremkaldte af den samme Trang, med det samme Maal for Øie. Der fandtes, ifølge Xavier Raymonds Breve, 21 Kanonbaade med 20 Hestes Kraft, 2 med 40, 119 med 60, 14 med 200 og 6 med 350 Hestes Kraft, alle under Navn af Kanonbaade. Det kan ikke betvivles, at endeel af denne uhyre Masse forskjelligartede Fartøier maa være mere eller mindre mislykket, men England vil nok vide at finde Brug for dem, og er desuden et Land, som har Raad til at experimentere efter en stor Maalestok. I Frankrig har man ogsaa bygget et betydeligt Antal Kanonbaade, hvormange og efter hvilke Principer er mig ikke bekjendt, men her vil man ikke mangle at

benytte Freden til at indvinde Erfaringer og bringe Sagen i System; Frankrig er Systemernes Land.

Medens det saaledes endnu ikke er afgjort, hvorledes Skrue-Damp-Kanonbaade skulle være, hvor store, hvor smaa, hvorledes bestykkede, hvor hurtige o. s. v., er det derimod ganske afgjort, at deres Nytte og Nødvendighed er anerkjendt endog som Angrebsvaaben. Det er deraf en Selvfølge, at de blive endmere nødvendige som Forsvarsvaaben for de Søstater, hvis Farvande egne sig til deres Anvendelse. Da nu Danmarks Farvande, maaskee nok saa meget som noget andet Lands, egne sig til dette Forsvar, saa turde det ansees som en paatrængende Opgave, snarest muligt at faae besvaret, hvorledes den danske Damp-Kanonbaad hensigtsmæssig bør være.

Dersom jeg har Ret i, hvad jeg saaledes har udviklet, saa have vi her en fast og bred Grund til at bygge paa, og Øieblikket turde derfor nu være det rette til at bestemme, hvoraf Danmarks Søforsvar for Fremtiden bør bestaae. Vi have nemlig som givet: 1) at der bør haves en Skrue i ethvert Krigsfartøi, stort eller lille; 2) at denne Skrue bør drives af et Maskineri, der kan udvikle den størst mulige Fart, som fornufligviis kan opnaaes i Forbindelse med Fartøiets hensigtsmæssige Afbenyttelse som Krigsskib; 3) Nødvendigheden af, at en Deel af vort Søforsvar bestaaer af Damp-Kanonbaade, og endelig, 4) et Udtryk for, hvad der forlanges af vort Søforsvar i det Hele taget, i Krigstid og i Fredstid.*)

*) Til et eventuelt skandinavisk Riges Forsvar behoves et betydeligt Søværn, ikke alene til hurtigt og sikkert at bringe Armeerne til Rigets Grændser, hvor Fare kan true, og som kan være ved Elben, eller ved den botniske Bugt, eller ved Lapland, — og ikke alene for at forsvare Rigets umaadelige Kyststrækninger, i det Hele taget, men ogsaa og især fordi der igjennem et saadant skandinavisk Rige vil strække sig en bred, alfar, militair Søvei, som er folkeretlig og factisk

Spørgsmaalet er imidlertid af et saadant Omfang og af saamegen Vigtighed, at det kun kan besvares fyldestgjørende ved Samarbeide af mange og flerartede Kræfter, med Raadighed over en stor Mængde Hjælpekilder. Det vilde derfor være et ørkesløst Arbeide, om jeg her vilde udvikle min mere eller mindre velbegrundede Mening om dette Spørgsmaals hensigtsmæssigste Løsning. Dertil udfordredes større Plads end dette Tidsskrift kan indrømme, maaskee har jeg allerede misbrugt den. Men det er min Hensigt at give en Impuls til at tage fat for Alvor paa Sagen; thi har jeg end indrømmet, at der hidtil ikke hensigtsmæssig har kunnet gives noget Svar paa det fremsatte Spørgsmaal, hvilket jeg maa gjentage er min bestemte Mening, saa maa jeg paa den anden Side stærkt fremhæve, at *nu*, da der formeentlig ikke længer er nogen Hindring i Veien, saa maa der tages alvorlig fat, *thi Sagen taaler ingen Opsættelse længer*. Det er desværre en bedrøvelig Sandhed, at vor Flaade, langt fra at svare til sin Bestemmelse, i sin nuværende Tilstand ikkun er en Byrde for Staten, og i en mulig kommende Krig kun vil yde os saare liden Nytte, men sandsynligviis vil forberede os store Tab og

---

tilgængelig for alle sofarende Nationer, og som leder lige ind til de forenede Rigers Hjerter. Denne Bemærkning er ikke fremsat for at føre noget Beviis enten for eller imod den skandinaviske Idees Realisation, thi det er et Spørgsmaal, som det ikke er min Hensigt at indlade mig paa; men det er fremsat til Overveielse for dem, der ønske at begrunde vort Fædrelands Lykke i en saadan Forening af de tre nordiske Riger under een Krone. Et skandinavisk Rige maa have et meget betydeligt Søforsvar; uden det kan dets Selvstændighed ikke opretholdes, og de, der ville Skadinavismen praktisk, maae ogsaa ville, at Danmark itide forbereder sig paa, ikke alene at kunne indtræde i Forbundet paa lige Vilkaar, men paa at maatte bære sin Part af de nye Forpligtelser, som der ved en saadan forenet Stats Oprettelse maa komme til at paahvile ethvert af de forenede Lande.

dybe Ydmygelser. Og derfor vil jeg til Slutning i korte Træk fremsætte min Mening om, hvad der bør skee.

Der bør nedsættes en Commission, hvis Hverv det skal være, at afgive en motiveret Betænkning over, hvoraf det danske Søforsvar i Fremtiden bør bestaae.

Denne Commission bør det paalægges at arbeide uafbrudt, for saasnart som muligt at faae en Plan, hvorefter der kan gaaes frem.

Den bør i sit Commissorium erholde Regjeringens Udtalelse over, hvad der forlanges af Søforsvaret.

Der bør endvidere gives den bestemte Grundtræk at rette sig efter; hertil kunne henføres:

a) at, da vort Hovedværft er i Kjøbenhavn, saa bør vore Skibe af første Rang være begrændsede af Drogdens Dybde, da det vilde være en Absurditet at have Skibe, som ikke kunde komme i Østersøen uden at gaae Nord om Sjælland.

b) at der bør være saa faa Klasser Skibe som muligt, og disse bør bestaae af eensartede Fartøier, med eens Bestykning og eenskraftige Maskiner, og at alle Klasser forsynes med Maskiner, proportionerede saaledes, at de alle erholde den muligst eensartede Hastighedskraft.

Paa samme Tid bør den paa Stabel staaende Jernkanonbaad hurtigst muligt gjøres færdig og underkastes Prøver, for at komme til et Resultat om, hvorledes vore fremtidige Dampkanonbaade bør være.

Det bør endvidere paalægges Commissionen hurtigst muligt at indkomme med specielt Forslag til, hvilke af vore nuhavende Skibe der egne sig til at erholde Skrue, og hvilke ikke. Regjeringen bør da snarest muligt tage Beslutning, og fra det Øieblik bør der ikke anvendes en Skilling mere paa de andre Skibes og Fartøiers Vedligeholdelse, men de bør forsøges afhændede eller paa anden Maade gjorte frugtbringende, eller bragte i Anvendelse.

Endelig bør det paalægges Commissionen at fremkomme med Forslag til, hvor stort et Antal Transportfartøier der bør haves til Marinens og Armeens fælles Fornødenhed, og om hvor disse Fartøier hensigtsmæssigst kunne oplægges.

Commissionens Betænkning maa være ledsaget af en Plan til, i den korteste Tid, det med fornuftig Oeconomi lader sig udføre, at realisere Forslaget, og med Overslag over, hvor stor en Sum der vil udfordres hertil aarlig, udenfor Marinens ordinaire Fornødenheder.

Støttet paa en saadan Betænkning, bør da Regjeringen forelægge Rigsraadet et Lovforslag, som bemyndiger til en bestemt aarlig extraordinair Udgivt til at bringe Søforsvaret i planmæssig Stand i et begrændset Tidsrum.

At nævne nogen Sum, som et saadant extraordinairt Tilskud vilde beløbe sig til, er aldeles umuligt; ethvert Tal, man vilde opstille, vilde være grebet ud af Luften, før man kjendte, hvad Resultat Commissionen kom til, og i hvor lang Tid dens Forslag skulde udføres; men det kan ikke skjules, det kan med Vished siges, at den vilde blive betydelig, ligesom at, da Dampskibenes Antal betydelig vil blive forøget, ville ogsaa Omkosningerne ved Flaadens Vedligeholdelse blive større, og altsaa det ordinaire Budget forøget.

Vil Rigsraadet bevilge en saadan Sum? vil man lægge saa stor Vægt paa Statens Søforsvar, at man vil finde det nødvendigt at paalægge sig et saadant Offer? dette er Spørgsmaal, som først kunne finde deres Besvarelse naar Sagen foreligger.

Skulde Rigsraadet nægte en saadan Bevilling, skulde man finde et saadant Søforsvar for dyrt, da, — ja da bærer Rigsraadet Ansvaret for at have udslettet Danmark af Søstaternes Række!

Steen Bille,
Contre-Admiral.

Efterskrift.

Efter at ovenstaaende Betragtninger vare nedskrevne og afsendte til Redactionen, er dette Tidsskrifts 1ste Hefte kommet mig tilhænde. Jeg finder deri et Stykke betitlet: »Et Par Ord til Hr. 2 i Fædrelandet Nr. 11«, som er Begyndelsen til en Controvers over det af mig omhandlede Æmne, og som bevæger mig til at tilføie denne Efterskrift.

Jeg troer ikke at feile, naar jeg antager saavel Hr. 2 som den ærede Forfatter i Tidsskriftet for competente Dommere i denne Sag, og da de i Hovedsagen ere enige, og enige med mig, kan jeg ikke undlade at fremhæve dette, og at støtte min Mening paa to Allierede, der, om end staaende maaskee lige langt fra mig paa hver Side, dog aabenbar styre den samme Cours, til det samme Maal: en Reorganisation af vort Søforsvar til en Samling af forsvarlige Skruedampskibe.

Jeg kan ikke dele den ærede Forfatters Mening, naar han i Tidsskriftet bebreider Hr. 2, at han i et meget udbredt Dagblad »raaber sin Utilfredshed ud over hele Landet«. Han kan derved ganske vist svække Folkets *Tillid* til, men neppe dets *Interesse* for Søforsvaret; det danske Folk har ikke isinde at give sig værgeløst i den første den bedste Fiendes Vold. Men det er godt, om *Tilliden* svækkes til hvad vi nu factisk have og ere reducerede til, thi desto mere Haab er der om, at Rigsraadet (ikke Rigsdagen) vil lægge mere Mærke til Marinens uafviselige Krav, for hvilket dets *Interesse* næst Gud aldrig vil svækkes.

Jeg skal ikke videre fremhæve Hr. 2's Kraft-Udtryk om »Brændebunkerne«, det er vel saa hans Maade at skrive paa, som jeg imidlertid ikke kan billige, fordi jeg ikke troer at den gavner Sagen, men kun giver ondt Blod og leder Opmærksomheden fra Hovedsagen paa Afveie; men naar

den ærede Forfatter i Tidsskriftet, gaaende ud fra denne eller en lignende Betragtning, taler om vore 4 sødygtige Linieskibe, som ere det af »Navn om ikke af Gavn«, og mener, at dette dog ogsaa betyder Noget, saa maa jeg bestemt udtale mig herimod, thi her er ikke længere Spørgsmaal om en mere eller mindre heldig Skrivemaade, men her er et Forsøg paa at indgyde Tillid til Noget, som ikke fortiener det. Vel ere vore Linieskibe saavelsom vore Fregatter sødygtige, men de ere ikke Krigsskibe, thi de have ingen Dampkraft ombord, og de kunne derfor ikke »veie noget i den politiske Vægtskaal«. Bryder der i Aar eller næste Aar pludselig en Krig ud paa ny, fornye Begivenhederne fra 1848 sig, og vi da ville blokere Østersøens Havne eller holde Elben og Veseren lukkede, saa betvivler jeg meget, at de neutrale Magter, navnlig England og Nord-Amerika, ville anerkjende vor Blokade for effectiv, naar vi ikke have i det mindste et Krigsdampskib for hver Station.

Men derfor ere hine Skibe ikke »Brændebunker«, jeg nærer det faste Haab, at det ikke skulde blive umuligt, men befindes udførligt og tillige hensigtsmæssigt, at forandre i det mindste to af vore Linieskibe, og to, eller i det mindste een, af vore Fregatter til Skrueskibe. At de ikke blive saa kraftige Skrueskibe, som jeg, ifølge hvad jeg ovenfor har udtalt, ønsker det, er vist; men Spørgsmaalet er, om det ikke er rigtigt dog hellere at tage det nærmere liggende ufuldkomne, men dog nyttige, fremfor det langt fjernere liggende, men fuldkomne, al den Stund Ingen kan vide, naar Øieblikket kommer, at man har Brug herfor. For de to ældre Linieskibe, som det efter min Mening er aldeles afgjort at der ikke kan være Spørgsmaal om at ombygge, eftersom de nylig have erholdt en meget kostbar Reparation, har jeg dog ogsaa en bedre Anvendelse at foreslaae, end at brænde dem, idet det ene hensigtsmæssig kan anvendes

til Exerceerskib, og det andet kan indrettes til Logiskib, saaledes som i England er Brug, hvorom Captltn. Schønheyders seneste Rapport giver en saa interessant Meddelelse, og Hr. 2 veed sikkert ligesaa godt som jeg, at saadanne Ting ogsaa ere nødvendige, naar man vil have en Marine.

Dersom Hr. 2's Fordringer (jeg har ikke hiint Nr. af »Fædrelandet« for mig) gaaer ud paa, at vore Fregatter bør være saa stærke som de stærkeste, saa hurtige som de hurtigste o. s. v., da maa jeg ganske give den ærede Forfatter i »Tidsskriftet« Medhold, naar han finder disse Fordringer overdrevne og uopnaaelige, absolut betragtede — der er ingen Tvivl om, at ethvert Skib, hvor stærkt det end er, altid vil finde sin Overmand, og naar, især en lille Nation vil stræbe til et saa fiernt og ophøiet Maal, saa kan den let synke kraftesløs til Jorden, før den naaer det.

Men ethvert Skib bør være saa kraftigt og saa hurtigt som dets Dimensioner tillade, for at det kan bestaae mod sin Ligemand. Dette vil vist Ingen bestride og det tør derfor haabes, at man vil benytte de Erfaringer, som ere indvundne ved Niels Juels Søtogt, og som fremdeles kunne ventes indvundne, til at bestemme Maskinkraften for de i Bygning værende Fregatter af samme Tegning.

Jeg giver den ærede Forfatter i »Tidsskriftet« ubetinget Ret, naar han alvorlig foreholder Hr. 2 det Urigtige i at udtale, at »vi burde have havt« en Dampkanonbaadsflotille, thi den *kunde* vi ikke have havt — det var *umuligt*. Men naar den ærede Forf. taler om Ønskeligheden af at faae 12 smaa, let armerede Dampbaade, til at bugsere vore Robaade, da maa jeg, saa nødig jeg vil, atter afvige fra ham. Vore Rokanonbaade ere nutildags det allerfarligste, allerdaarligste og det allerkostbareste Forsvarsmiddel, vi kunne lade flyde paa Vandet

— det allerfarligste og allerdaarligste, fordi det kun bevæger sig med høist 4 à 5 Miles Fart, medens dets eventuelle Modstander bevæger sig med 9 à 10, og det allerkostbareste, fordi det kræver Menneskekraft til at bevæge sig, og absorberer 64 kraftige Mand for hver Baad, det er for hver Kanon, der skal betjenes.

Den ærede Forf. i »Tidsskriftet« har Ret, naar han ikke vil tage Hensyn til Krig med store Sømagter ved Dannelsen eller Styrken af vort Søforsvar, men mener, at vi nærmest bør have vore Naboer Preussen og Sverig for Øie, og, siger han os: den preussiske Regjering vil i ti Aar bygge 12 60 Kanonsfregatter og 10 Skruecorvetter. I Sverig lægger man Skruer i ældre Linieskibe og dermed vil man først være færdig 1860, altsaa om tre Aar. Den ærede Forf. mener derfor, at det har Tid endnu, og vi kunne læge vor Sygdom mildt uden Convulsioner. Jeg kan nu forsikkre den ærede Forf., at der er Ingen, der er mere Hader end jeg af Hastværksarbeide, og at jeg sandelig ingen Convulsioner ønsker, men just derfor, og just fordi jeg ikke ønsker vi skulle faae Hastværk naar det er for sildigt, ønsker jeg at der skal lægges Haand paa Værket. Iøvrigt har det glædet mig at see af hvad den ærede Forf. har meldt os om hvad der foregaaer i Preussen og Sverig, at man just i disse vore Nabolande har lagt en Plan, hvorefter man gaaer frem; dette vil da være et Motiv mere til, at man hertillands snarest muligt gjør det samme.

Men i Hovedsagen ere vi, som alt ovenfor fremhævet, Alle enige, deri nemlig, at en Flaade, som for Størstedelen bestaaer af Seilskibe og Rofartøier, ikke længere er brugbar, og at vi altsaa, dersom vi ville forsvare os paa Søen, snarest muligt maae skaffe os et tidsvarende Søforsvar. At dette ikke kan skee uden efter forudgaaet bestemt lagt Plan, troer jeg ikke behøver noget Beviis; at en saadan Plan ikke har kunnet lægges hidtil,

af Mangel paa en solid Grundvold at bygge paa, men at Øieblikket nu er kommet dertil, og at der følgelig bør tages fat derpaa, det er hvad jeg har villet bevise. Maatte det være lykkedes mig! og maatte det være lykkedes mig at oplyse — ikke Marinen, thi den veed sandelig god Besked derom — men alle Danske, som have Interesse for vort Søforsvar om, at dette paa meget faa Skibe nær kun existerer af Navn, men ikke af Gavn!

Oversigt over Udrustningerne i 1856.

I Aaret 1856 have følgende Skibe været udrustede:

Fregatten *Rota*, som Exerceerskib,

Chef: Capitain F. Paludan.

Commandoen blev heist den 29de April og strøgen den 19de August. Fregatten var stationeret udfor Vedbek. Ved Exerceerskolen, der forestodes af Premierlieutenant Kraft, bleve 200 Mand indøvede, nemlig 42 Halvbefarne, 102 Søvante og 56 Usøvante.

Dampfregatten *Niels Juel*,

Chef: Commandeurcapitain Irminger.

Commandoen blev heist den 25de August og strøgen den 14de November. Fregatten foretog et Øvelsestogt til Nordsøen, Norden om Skotland ud i Atlanterhavet og hjem igjennem Kanalen; paa denne Reise anløb den Leith fra 14de til 19de September og Plymouth fra den 1ste til den 21de October. En Commission, bestaaende af Commandeur Braëm, Commandeurcapitain Irminger (Chef) og Capitainlieutenant Albeck (Næstcommanderende), var beordret at iagttage Fregattens Egenskaber under Togtet og derom afgive Beretning.

Dampcorvetten *Thor*,

Chef: Capitain Gottlieb.

Commandoen blev heist den 17de Marts og strøgen den 2den Juli. Corvetten var stationeret ved Kiel fra 21de Marts til 17de April; afgik derfra til et 8 Dages Kryds

østerefter, omtrent til Bornholm; ankrede ved Kjøbenhavn den 26de April og afgik den 3die Mai til et Øvelsestogt i Nordsøen, med Tilladelse at anløbe Færøerne.

Corvetten *Najaden*,
Chef: Capitain Meinertz.

Commandoen blev heist den 27de April. Corvetten var beordret at gjøre et Togt til Sydamerika og derefter at indtage Station ved de danske Øer i Vestindien. Den afgik fra Kjøbenhavns Red den 10de Mai, anløb Cadix og Madeira, ankom til Montevideo den 7de August, anløb derefter Buenos Ayres, Montevideo, Santos, Rio Janeiro og Bahia, og ankom til St. Croix den 18de November.

Corvetten *Valkyrien*, som Cadetskib,
Chef: Capitain C. A. Meyer.

Commandoen blev heist den 15de Mai og strøgen den 15de August. Corvetten foretog et Øvelsestogt med Cadetterne i Nordsøen, og anløb den 26de Juni Vlissingen, hvor den opholdt sig i nogle Dage.

Corvetten *Saga*, Vagtskib i Sundet,
Chef: Capitainlieutenant Holst.

Commandoen blev heist den 17de Marts og strøgen den 13de December. Corvetten var stationeret paa den sædvanlige Vagtskibsstation ved Helsingør fra den 20de Marts til den 4de December.

Desuden vare Skonnerten *Pilen*, Chef: Capitainlieutenant E. Wulff, og Skonnerten *Elben*, Chef: Capitainlieutenant Bjelke, udlagte paa de sædvanlige Vagtstationer i Store Belt og ved Altona. Da der fremtidig ikke skal haves noget Vagtskib paa Station ved Altona, blev Skonnerten Elben ved Udgangen af Aaret overført fra Altona til Kjøbenhavn og indlagt i Flaadens Leie.

Briggen *Ørnen*, Chef: Capitainleutenant Sommer, der i 1855 blev udrustet og afsendt til den vestindiske Station (vide Oversigten for 1855), afgik fra Vestindien den 1ste April og ankom paa Kjøbenhavns Red den

18de Mai, hvorefter den blev indlagt og Commandoen strøgen den 30te Mai. Under Chefens Sygdom var Næstcommanderende, Capitainlieutenant Wilde, Interims-Chef fra 13de Februar til 1ste April, og under dennes Commando foretog Briggen deels en Krydstour Nord paa for at recreere Mandskabet i Anledning af en ombord udbrudt Feber-Epidemie, og deels en Tour til Martinique.

En Opmaalingsexpedition blev foretagen i Kattegat med Dampskibet *Hertha* og Jagten *Karen Knuth*, under Commando af Capitain Bøcher, i Maanederne Mai og Juni, hvorefter den fortsattes i Store Belt og udfor Kielerfjord med Jagten Karen Knuth, under Commando af Premierlieutenant Bruun, indtil Slutningen af September Maaned.

Dampskibet *Hekla*, Chef: Capitainlieutenant Hagen, udrustet en flöte, var overladt Deeltagerne i et Studentertog til Stockholm til Afbenyttelse.

Hs. Majestæt Kongens Dampskib *Slesvig*, Chef: Capitainlieutenant Frølich, var udrustet og foretog Reiser fra 1ste til 16de August til Kiel og Stockholm, og fra 6te til 12te September til Bornholm.

Af det udskrevne søværnepligtige Mandskab var udcommanderet c. 550 Mand, der indtil deres Udcommando vare indlogerede paa et af Skibene i Flaadens Leie, under Capitain Raffenbergs Commando.

Strandinger og Forliis ved de danske Kyster i Aaret 1856 (sluttet).

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Hjemmehørende.	Paa Reise: fra	til	Last.	Skibets Skjæbne.	Hvor	Øvrige Oplysninger.
Novbr.	10.	hollandsk Kuf.	Annechicun.	—	Gotheborg.	Hull.	Jern og Trælast.	strandet og Vrag.	Horns Strand.	Mandskabet bjerget. Vraget staaer næsten tørt.
—	10. Emd.	engelsk Brig.	Hepsa.	—	Wyburg.	dito.	Trælast.	dito.	Skagens Rev.	Storm. Masterne kappedes, Skibet blev Natten til den 11te kastet ind over Revet, dog lykkedes at holde Skibet fri af Stranden ved et Anker. Mandskabet, 9 Mand, bjergedes den 12te ved Redningsbaaden.
—	10—11. Nat.	norsk Jagt.	Severine Lydiane.	—	Malmø.	Christianssand.	Byg.	strandet og totalt forliist.	dito.	Mandskabet bjerget. Ladningen bortskyllet.
—	11.	engelsk Brig.	Regine.	London.	Port Talbot	Gothenborg.	Kul og Jernbaneskinner.	grundstødt og senere sunket i Nordsøen.	Hirtshals.	Mandskabet, 8 Mand, reddede sig i Baaden, og 4 af dem kom iland den 13de ved Huusby, hvorimod Resten omkom.
—	11.	svensk Skonnert.	Alexander.	—	Flensborg.	dito.	Muursteen.	strandet og Vrag.	Sønden af Læsø.	4 Mand omkom af Kulde og Anstrengelse, Resten, 3 Mand, bjerget.
—	12.	svensk Slup.	Delphin.	—	Gottland.	dito.	Kalk.	strandet og sønderslaaet.	Nord af Læsø.	Mandskabet bjerget.
—	14.	norsk Brig.	Oscar.	Sandefjord	Götheborg.	Hartlepool.	Trælast.	strandet og Vrag.	Skagens Rev.	dito. dito.
—	14. Aften.	finsk Brig.	Toivo.	Åbo.	Åbo.	Gibraltar.	dito.	inddrevet som Vrag.	Klitmøller.	Uden levende Folks Medfølge ved Strandingen. Mandskabet bjerget i et andet Skib.
—	14. Aften.	preussisk	Paul	—	Sunder-	Stettin.	Jern og	strandet og	Skagens	1 Mand druknet, de Øvrige bjergede.

Novbr.	14. Aften.	et stort Skib.	Guilford?	—	—	—	Bjelker og Staver.	inddrevet som Vrag med Kjølen iveiret.	Vorupoer.	Var uden levende Folks Medfølge ved Strandingen. Det anførte Navn fandtes paa et opfisket Navnebrædt.
—	15.	norsk Galease.	Forsøget.	Tønsberg.	Sarpsborg.	Southampton.	Trælast.	strandet og Vrag.	Aggercanal.	Mandskabet, 7 Mand, bjerget ved Raketapparat og Redningsstol.
—	—	svensk Jagtbaad.	Tre Brødre.	Engelholm	—	—	Sirup og Porter.	inddrevet som Vrag.	Staunshoved Klint (Randers).	Uden levende Folks Medfølge ved Strandingen, Fartøiet var mærket HDB. Nr. 68.
—	17.	dansk Jagt.	—	—	Kjøbhvn.	Varde.	Stykgods.	strandet.	Huusby Klit (Ringkjøbing).	1 Mand omkom, Resten af Besætningen bjerget.
—	17. Aften.	engelsk Skonnert eller Brig.	—	—	—	—	Tømmer.	inddrevet som Vrag.	Vangsaa Strand.	Uden levende Folks Medfølge ved Strandingen. Paa en Skibskiste fandtes malet det engelske Flag og Navnet Geo. Carman Cambridge.
—	17—18. Nat.	dansk Jagt.	Marie Christine.	—	Alloa.	Nykjøbing.	Kul.	strandet.	Skagens Nordstrand.	Mandskabet bjerget.
—	18.	et Dampskib?	—	—	—	—	—	forulykket.	i Nærheden af Skagen?	Sluttes af dersteds opfiskede Vragstykker, hvoriblandt Stykker med Kojenummere indtil 46; en Baad, hvorpaa udvendig er malet Roslyn Leith og indvendig Lawrence Smith.
—	18. Aften.	engelsk Skonnert.	William Elan?	London.	Cronstadt.	London.	Hørfrø.	strandet og Vrag.	Hasle (Bornholm).	3 Mand omkom, Resten af Besætningen bjerget.
—	18.	preussisk Brig.	Jason.	—	England.	—	Kul.	forladt i synkefærdig Tilstand.	Skagerak.	Et Stykke af et Agterspeil med det anførte Navn er opfisket ved Skagen. Mandskabet er med stor Møie og Fare bleven bjerget af et andet Skib.
—	18.	dansk Skib?	Andreas.	—	—	—	—	forulykket.	i Nærheden af Skagen.	Et Navnebrædt med det anførte Navn i forgyldte Bogstaver er opfisket dersteds.

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Hjemmehørende.	Paa Reise fra	Paa Reise til	Last.	Skibets Skjæbne.	Hvor.	Øvrige Oplysninger.
November.	18.	norsk Brig.	Providentia.	Østerriis-øer.	Bjørne-borg.	Hull.	Planker	fundet drivende og forladt af Mandskabet.	3—4 Mile nordenfor Løkken.	Skibet er bragt tilankers ved Løkken. Lasten bjerget.
—	21. En d.	svensk Bark.	Emma & Theresia.	Stockholm.	Lissabon.	Götheborg.	Salt.	strandet og sønderslaaet.	Skagens Nordstrand.	Mandskabet bjerget.
—	22.	engelsk Bark.	Albion.	London.	Danzig.	Southamp-ton.	Jernbane-tømmer.	inddrevet som Vrag og sønderslaaet.	Klitmøller sondre Strand.	Skibet af Fyr. Var uden levende Folks Medfølge ved Standingen. Mandskabet bjerget af Everten Hertha.
—	22.	hollandsk Kuf.	Concordia.	—	Newcastle.	Aalborg.	Kul.	overseilet og sunket	ved Skagen.	Styrmanden omkom, Resten, 7 Mand, bjergedes af det andet Skib (Skonnert Emilie).
—	22.	Tjalk.	Gebroeders?	—	—	—	—	fundet drivende og forladt af Mandskabet.	Kattegattet mellem Vingå og Trindelen.	Saavidt kunde skjønnes er Tjalken forladt efter et Sammenstød med et andet Skib.
—	22.	norsk Jagt.	Freia.	—	Calmar.	Norge.	Rug.	strandet og fuld af Vand.	Dragør.	
—	24. Aften.	hollandsk Kuf.	de Tróno.	Groe-ningen.	Danzig.	Bayonne.	Trælast.	strandet og Vrag.	Poulsker Sogn (Bornholm.)	Besætningen, 9 Personer, bjerget.
—	25.	svensk Skonnert.	Jenny Martina.	Ystad.	Ystad.	Leith.	Byg.	dito.	Klegod Strand (Ringkjøbing).	2 Mand omkom. Resten, 7 Mand, bjerget ved Redningsapparaterne.
—	26.	—	—	—	—	—	—	—	Klitmøller.	Er opfisket et Navnebrædt med „Minna“ i hvide Bogstaver.
—	27—28. Nat.	Blankenes. Ewert.	—	—	Randers.	—	Ballast.	strandet.	Mols.	
—	28. Aften.	svensk Fartøi.	Goda Hoppet.	—	Wester-wick.	Götheborg.	Stobegods.	dito.	Hasle (Bornholm.)	Mandskabet bjerget.

November.	28—29. Nat.	dansk Slup.	Immanuel.	—	Karrebeksminde.	Bergen.	Byg.	strandet og Vrag.	Omosund.	Storstedelen af Lasten gaaet tabt. Mandskabet bjerget.
—	30. Morg.	dansk Skonnert.	J. H. Lund.	—	Hartlepool.	Kallundborg.	Kul.	strandet og total forlist.	Madsbøl Strand (Thisted.)	Snetykning. Mandskabet bjerget.
December.	4. Emd.	dansk Galease.	Falken.	—	Trondhjem	Kbhvn.	Sild, tør Fisk, Tran m. m.	strandet og Vrag.	Skagens Rev.	Regn og Tykning. Mandskabet bjerget.
—	5.	hannoveransk Galiot.	Marie Elise.	—	Stettin.	Delfzyl.	Rug og Ærter.	dito.	Grønhøi Forstrand (Løkken).	Mandskabet bjerget.
—	—	Tjalk.	—	—	—	—	—	sunket.	1½ Miil SSV for Drogdens Fyrskib.	Ifølge Bekjendtgjørelse fra Overlodsen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Amrum.	bjerget en ny Skibsbaad samt endeel Peber;
									Wyck paa Føhr.	bjerget en Skibsbaad, et Navnebrædt med Navnet „Christine" samt et Skibsroer, tilsyneladende af en Kuf.
—	17. Aften.	svensk Skonnert.	Ida Charlotte.	Götheborg.	Sunderland.	Götheborg.	Kul og tomme Flasker.	strandet og Vrag.	Kjøbsted Strand (Hirtshals)	Mandskabet bjerget.
—	19-20. Nat.	dansk Jagt.	Maries Minde.	Skjelskør.	Leith.	Skjelskør.	Kul.	dito.	Vorupøer.	Mandskabet, 4 Mand, bjerget.
—	20.	norsk Bark.	Minerva.	Christiania	Malaga.	Christiania	Ballast.	dito.	Agger.	do. 12 Mand do.
—	20—21. Nat.	mecklenburgsk Galease.	Iris.	Rostock.	Sunderland.	Rostock.	Kul.	strandet og sønderslaaet.	Skagen.	Storm. Capitainen bjergede sig til Land paa et Vragstykke, Mandskabet, 7 Mand, omkom.
—	21. Aften.	svensk Jagt	Hilda.	Kullen.	Hull.	Kjøbenhavn.	Jern.	strandet og Vrag.	Klitmøller Strand.	Mandskabet, 6 Mand, bjerget den næste Dag ved Raketapparatet.

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Hjemme-hørende.	Paa Reise: fra	Paa Reise: til	Last.	Skibets Skjæbne.	Hvor.	Øvrige Oplysninger.
December.	21.	—	—	—	—	—	—	—	Vangsaa Strand.	Inddrevet et sort Navnebrædt hvor paa med gule Bogstaver stod „Cornelia", og et lyseblaat do., hvori indskaaret: „Patriot".
—	21.	—	—	—	—	—	—	—	Klitmøller Strand.	Inddrevet et sort Navnebrædt hvor paa med forgyldte Bogstaver „Paulus" og et Agterspeil, hvor paa: „Ameri" — „Helsingfors".
	I Slutningen af Decembr.	—	—	—	—	—	—	—	Sylt.	Inddrevet et Navnebrædt med: „der Pfeil". dito dito med „Gazellen" dito et Stykke fast Skandseklædning mærket "five Sisters".
	dito	—	—	—	—	—	—	—	Fano.	dito et Navnebrædt med "Amanda."
—	25. Morg.	—	Wolga.	—	Riga.	Boston.	Hør og Hamp.	strandet.	Høgstrup. sydfor Stevns.	
—	26. Aften.	dansk Jagt.	Severine & Kirstine.	Lønstrup.	Drammen.	Lønstrup.	Trælast.	drevet med Ankerne, strandet paa en Steengrund; fuld af Vand.	Lønstrup Red.	Storm af NO. Mandskabet bjerget om Aftenen den 27de ved Fartøi fra Land.
—	26—27. Nat.	engelsk Skonnert.	Pallas.	Montrose.	Petersborg.	London.	Havre.	strandet.	sydfor Hornbæk.	
—	26—27. Nat.	engelsk Brig.	Aurora.	Dundee.	Riga.	Kirkaldy.	Hør og Hamp.	dito.	Hornbæk.	
—	26—27. Nat.	dansk Skonnert.	Tordenskjold.	Flensborg.	Stettin.	Flensborg.	Trælast.	strandet og Vrag.	Puttgardens Rev (Femern).	Mandskabet bjerget.

De her optegnede 125 Strandinger, der i Løbet af 1856 ere forefaldne ved de danske Kyster, fordeles altsaa paa de forskjellige Maaneder saaledes:

Januar	5	Strandinger,	hvoraf	1	dansk	Fartøi.
Februar	6	—	—	2	—	
Marts	11	—	—	3	—	
April	17	—	—	3	—	
Mai	7	—	—	1	—	
Juni	3	—	—	1	—	
Juli	3	—	—	1	—	
August	14	—	—	5	—	
September	8	—	—	2	—	
October	4	—	—	»	—	
November	34	—	—	5	—	
December	13	—	—	4	—	
	125			28		

Af disse 125 Skibe ere, saavidt vi af Efterretninger i de offentlige Blade, navnlig de hamborgske, have kunnet erfare, kun 11 atter udsatte og reparerede, hvorimod de 114 ere blevne Vrag. Foruden de ovenfor nævnte 28 ere følgende 26 danske Skibe forliste i Aaret 1856:

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Paa Reise: fra	til	Skibets Skjæbne.	Hvor.	Øvrige Oplysninger.
Januar.	7.	Brig.	Condor.	Flensborg.	Hull.	strandet og Vrag.	den norske Kyst.	Mandskabet bjerget.
—	12.	dito.	Rapid.	Rio Janeiro.	Canalen.	forladt som Vrag.	34° { NBr. VLgde.	Mandskabet bjerget af Skibet "Truro", efterat have været 8 Dage i Vraget, det var uden Master.
—	22.	dito.	Neptun.	Newcastle.	Constantinopel.	strandet og sunket.	Shipwash ved Harwich.	Mandskabet bjerget.
Febr.	3.	Skonnert.	Thora Ålvilda.	Cardiff.	dito.	strandet og Vrag.	Gallipoli.	Captainen og 5 Mand omkom. (En senere Efterretning lyder anderledes.)
—	?	Brig.	Zodiacus.	St. Domingo.	England.	totalt forliist.	NO Kyst af Samana.	
—	11.	Bark.	Fidentia.	Newport	St. Thomas.	dito.	St. Thomas.	Mandskaket bjerget.
—	12.	Galeas.	Marine.	Horsens.	Stettin.	strandet og Vrag.	Dembeck, $\frac{1}{4}$ Miil østfor den pommerske Grændse.	dito dito
Marts.	7.	dito.	Phœnix.	Aarhuus.	Königsberg.	strandet.	Stutthof ved Danziger Nehrung.	dito dito med stor Fare og Anstrengelse.
—	12.	dito.	6 Sødskende.	Newcastle.	Aalborg.	sprunget læk og sunket.	30 Mile fra den norske Kyst.	dito dito af et hollandsk Skib.
April.	17.	Skonnert.	Terpsichore.	Port au Prince.	Cowes.	strandet og Vrag.	San Salvadore.	dito dito saavelsom en Deel af Lasten (Kaffe.)
		Brig.	Baldur.	Kjøbenhavn.	Grønland.	ubekjendt.		Forlod Kjøbenhavn den 26. Marts, ingen Efterretninger senere.

Juni.	9.	Brig.	Odin.	Kjøbenh.	St. Croix.	strandet og total forlist.	Belfast Rev Antigna.	Mandskab og Indventarium bjerget.
August.	Begyndel-sen.	Skonnert.	Prøven.	Liverpool.	Kjøbenhavn.	strandet og con-demneret, solgt ved Auction.	Cap Grisnez.	
Septbr.	7.	Brig.	Lykkens Prøve.	Torrevieja.	Riga.	strandet og sønder-slaaet 2 Dage efter Strandingen.	Arcona (Rügen).	Mandskabet bjerget, Ladningen, Salt, smeltet.
—	8.	dito.	Ballum.	Island.	Kjøbenhavn.	strandet og Vrag.	Niven Point (Ronaldshay).	
—	29.	Slup.	Magdalene.	Nysted.	Newcastle.	dito.	Sunderland.	Mandskabet bjerget.
October.	1.	Brig.	—	—	—	forulykket.	Grand Turc.	Nærmere Oplysning mangler.
—	8.	—	Hans Jørgensen.	—	—	strandet.	Nore Sand.	
Novbr.	—	Brig.	Dan.	Hartlepool.	Rio Janeiro.	grundstødt ved Havnedæmningen i Hartlepool, kantret ved Elben og løbet fuld af Vand.	Hartlepool.	Skibet optaget og repareret.
—	9.	Kuf.	Solid.	Cronstadt.	Stockholm.	strandet og sønder-slaaet.	Aspø.	Mandskabet bjerget.
—	16.	Brigantine.	Adolph.	Petersborg.	London.	grundstødt paa Girdler Sand og forladt.	Girdler Sand.	1 Mand omkom, Resten 5 Mand, bjergedes ind til Gravesend. Skibet bragt ind til Whitstable.
—	18.	Et dansk Skib paac. 43 Læster	—	—	—	strandet og Vrag.	Stolpemünde (Pommern.)	Det eneste Kjendetegn paa Vraget er det danske Vaaben, som er indbrændt i Storlugen.

Maaned.	Datum.	Skib.	Navn.	Paa Reise: fra	til	Skibets Skjæbne.	Hvor.	Øvrige Oplysninger.
Novbr.	21.	Slup.	Anne Christine.	Lübeck.	Reval.	kantret.	Østersøen.	Mandskabet omkom.
—	23.	Skonnert.	Euphrosyne.	Grange-mouth.	Messina.	strandet og Vrag.	6 Mile østfor Dünkerquen.	3 Mand omkom. Resten bjerget.
—	—	dito.	Carl Martin Wittusen.	Nestved.	England.	totalt forliist.	Nordsøen.	Mandskabet omkom.
—	26.	dito.	Theodor.	Windau.	Rendsborg.	strandet og Vrag.	—	Mandskabet bjerget.
Decbr.	16.	Jagt.	Catharine Margaretha.	Kjøbenhavn.	Apenrade.	dito.	Darserort.	dito dito

Indstilling fra den ved Kongelig Resolution af 8de September 1856 naadigst anordnede Commission til at udarbeide Forslag angaaende hvert af de forenede Rigers (Sverig-Norges) Bidrag til Fællesforsvaret.

(Dateret Stockholm den 24de December 1856.)

Til Kongen!

Under 2den August d. A. har det naadigst behaget Deres Majestæt i combineret Norsk og Svensk Statsraad at tilkjendegive:

»Dertil opfordret af Min Pligt som Unionskonge, »har Jeg til Hensigt med Sveriges Riges Stænders og »det Norske Storthings fædrelandske Medvirken at søge »istandbragt en Lov, som i billigt Forhold til ethvert »Lands Folkemængde bestemmer og for Fremtiden fast»sætter de forenede Rigers Bidrag til Opretholdelsen af »fælles Selvstændighed og Ære.

»Denne for den skandinaviske Halvøes Fremtid saa »vigtige Sag fremgaaer af Foreningens Grundtanke, den »nemlig, at de forenede Riger, om end hvert for sig »selvstændigt, af samme Konge regjerede, dog i alle »Forhold til fremmede Magter, som angaae Krig og »Fred, staae fælles og udgjøre en uadskillelig forenet »Magt. Den ovenomhandlede Lov skulde ved en sam»stemmig Ordning af deres Stridskræfter i væsentlig

»Grad betrygge Brødrefolkenes Selvstændighed. Den »skulde trykke et nyt Indsegl paa den lykkelige For- »ening, der snart i et halvt Aarhundrede har beredet »tvende ædle Folks Held og Styrke, samt givet dem »fornyet Krav paa deres Bundsforvandtes Agtelse og »Tillid.

»Mellemrigsloven angaaende de forenede Rigers For- »svarsvæsen til Lands og Vands bør bestemme:

»a. Sveriges og Norges Bidrag, efter en vis Procent »af deres Befolkning, til Dannelse af Unionshæren;

»b. Contingenternes passende Fordeling i Land- og Sø- »tropper;

»c. det Forhold, i hvilket Cavalleri, Felt-Artilleri og In- »genieur-Tropper bør staae til Unionshærens samlede »Styrke;

»d. Minimum af Troppernes Vaabenøvelser;

»e. Hovedgrundene for Søforsvarets Materiel;

»f. Forraadenes Forsyning med Vaaben, Beklædning og »øvrige Felt-Udrustning;

»g. Dannelsen af Reserver i Krigstid;

»h. Creditivers Anviisning i begge Riger, i Lighed med »hvad den svenske Regjeringsforms § 63 allerede »bestemmer for Sveriges Vedkommende;

»i. Maaden, paa hvilken Krigsomkostningerne, der bør »betragtes som fælles, skulle udredes og af hvert »Rige erlægges i Forhold til Folkemængden.

»For at udarbeide et Forslag i ovenstaaende Ret- »ning, hvilket senere af Mig vil blive drøftet i sammen- »sat Svensk-Norsk Statsraad, er det Min Hensigt at ned- »sætte en af sex Norske og sex Svenske Medlemmer »sammensat Commission med Kronprindsen som Ord- »fører.«

I combineret Norsk og Svensk Statsraad den 8de September næstefter behagede det derefter Deres Majestæt naadigst at resolvere:

»At en Commission af 6 Svenske og 6 Norske »Medlemmer den 22de indeværende Maaned skal sammen»træde i Christiania, for med Hans Kongelige Høihed »Kronprindsen som Ordfører at udarbeide Forslag til en »for de forenede Riger fælles Lov angaaende hvert af »disses Bidrag til Fællesforsvaret til Lands og Vands, »i hvilken Lov Bestemmelser skulle indeholdes ikke »alene om:

»a. Sveriges og Norges Bidrag til Dannelsen af Unions»forsvaret saavel af Landmagt som Sømagt og disses »Reserver i Krigstid,
»men tillige:

»b. Minimum af saavel Armeens som Marinens aarlige Vaabenøvelser;

»c. Forraadenes Forsyning med Vaaben, Beklædning og »øvrige Feltfornødenheder;

»d. Creditivers Anviisning til Afbenyttelse i overordent»lige Tilfælde, og

»e. Principerne for Fordelingen af Krigsomkostningerne »mellem begge Riger.«

Derhos behagede det Deres Majestæt samme Dag i Norsk Statsraad til Medlemmer af Commissionen at udnævne:

Oberst H. N. S. Wergeland, Major N. C. Irgens, Sognepræst G. P. Harbitz, Premierlieutenant C. T. H. Geelmuyden, Bankadministrator A. B. Stabell, Lensmand A. Baggerud;

samt i Svensk Statsraad ligeledes:

Forhenværende Statsraad J. Wärn, Oberst C. M. Thulstrup, Krigsraad C. D. Forsberg, Commandeurcapitain A. F. Pallander, Handlende C. G. Koch, Vice-Talemand A. W. Svartling.

De saaledes af Deres Majestæt udnævnte Commissions-Medlemmer sammentraadte første Gang i Christiania den 25de September d. A., hvorefter man i flere Møder punktviis overveiede de Commissionen forelagte

Spørgsmaal, med Veiledning af Deres Majestæts naadigste Dictamen af 2den August næstfør og de Udkast og Oplysninger, der vare Commissionen meddeelte og som Bilage her vedlægges. Ligeledes vedlægges som Bilage de i Møderne førte Protocoller.

Efterat man foreløbig havde gjennemgaaet og var kommen til Enighed om, hvorledes de Commissionen forelagte Spørgsmaal i det Væsentlige maatte besvares, sammentraadte Commissionen paa nyt i Stockholm for, saaledes som Protocollerne udvise, nærmere at gjennemgaae og fremstille de forskjellige Forhold og Motiver, der indeholdes i Forslaget.

Commissionen har eenstemmigen erkjendt Vigtigheden af, at der lægges en Plan for de forenede Rigers Forsvarsvæsen i Overeensstemmelse med de bestaaende Statsforhold, at denne Plan gaaer ud fra og støtter sig til samme Princip, samt heelt igjennem er grundet paa den lovbestemte Lighed imellem Rigerne. Dersom man i noget af Rigerne nærede den Tanke, at man bidrog forholdsviis meer til det fælles Forsvarsvæsen end det andet Rige, saa vilde deraf ligefrem avles Misnøie og Utilfredshed; thi en saa kostbar Institution som Forsvarsvæsenet trykker og maa ifølge sin Natur overalt trykke Statens Finantser og svække Evnen til Istandbringelsen af en Mængde andre Indretninger og Foranstaltninger, der ere meer lønnende, meer befordrende Folkets Velvære, dets intellectuelle og materielle Fremskridt. Det maa derfor ansees som en Sag af største Vigtighed, saafremt Interessen for Rigernes Union skal udbrede sig og trænge ind i Folkenes Overbeviisning som det nødvendige Vilkaar for deres Fremskridt, politiske Lykke og Uafhængighed, — at det bliver klart for Enhver, at de store Statsudgifter, som Forsvarsvæsenet kræver, tynge lige meget i ethvert af Rigerne og ere beregnede med Plan og Omtanke for at fremkalde en saa stor unionel Forsvarskraft, som maa ansees uom-

gjængelig fornøden, for at Rigerne med Haab om Held skulle kunne modstaae et fiendtligt Anfald, altid lige farligt for begge Rigers Selvstændighed.

At fjerne enhver Anledning, der kunde fremkalde en anden Forestilling om Forholdene og til paa dens Grundvold at udstrøe Mistillidens Sæd mellem Brødrefolkene, er isærdeleshed af stor Vigtighed under saadanne alvorlige Tidsomstændigheder som dem, vi i de senest forløbne Aar have oplevet.

Thi det maa erkjendes, at Krigen har staaet for Døren. Vistnok lykkedes det Deres Majestæt ved Krigens Udbrud at faae de forenede Rigers Neutralitet anerkjendt, endog og tilsidst af Rusland; men de vundne Erfaringer lade med høi Grad af Sandsynlighed forudsee, at det ikke vil lykkes en anden Gang under lignende Omstændigheder at undgaae Deeltagelse i Krigen, om de forenede Rigers Territorium end ikke bliver en kommende Krigs egentlige Gjenstand. Exempler savnes ikke, der vise hvorledes en mindre Stat lettelig kan blive inddragen i større Magters Kamp, endog uden at den har en saadan Interesse i Udfaldet, som de forenede Riger havde i den Kamp, som nylig er sluttet.

At Freden denne Gang blev sluttet, inden de forenede Riger bleve nødsagede til at tage Deel i Krigen, kan saaledes ikke berettige os til at nære noget Haab om, at vi ved næste Leilighed ville være ligesaa heldige. Der er meget mere Anledning til at befrygte, at de forenede Riger fremtidig ville trues af større Farer end tidligere, idet Ruslands Udvidelsespolitik nu vil vende sig mere directe mod de forenede Riger, og det er denne Anskuelse, som har foranlediget Tractaten af 21de November 1855, hvorved de forenede Rigers Territorium er garanteret af England og Frankrige.

Ved denne Tractat er de forenede Rigers Politik ligeoverfor Rusland kommen til europæisk Anerkjendelse, og visselig i fuld Overeensstemmelse med den herskende

Tænkemaade hos begge Landes Befolkning. Men den bestemte Stilling, som de forenede Riger derved har indtaget, gjør det i høiere Grad end tidligere fornødent, at de — som Forpost i Norden — ere rustede til at modstaae det første Anfald, for at de ikke, saa ofte den politiske Stilling lader befrygte, at et Anfald skulde være at vente, skulle see Rigerne besatte med fremmede Tropper til deres Værn og Beskyttelse; — de maae være rustede saaledes, at de saavel kunne undgaae en saadan altid byrdefuld, om ikke fordærvelig, Besættelse af fremmede Hjælpetropper, som at blive Krigens Skueplads. Thi er en Krig en Ulykke for ethvert Folk, som er indviklet deri, saa er dog selve Krigstheatret i en endnu høiere Grad udsat for Hjemsøgelser og Herjinger, hvorfor den vigtigste Opgave for et Lands Forsvarsvæsen bestaaer i at holde Krigsskuepladsen saavidt muligt udenfor Landets Grændser.

Naar man ikke kan dølge for sig selv, at de forenede Riger føle sig og sin Selvstændighed truet af en overlegen Nabo, og at det derfor har været beroligende, at de have fundet Støtte hos andre Magter, saa kræver paa den anden Side Rigernes Ære og deres Fordring paa Selvstændighed, at de udvikle forholdsviis ligesaa store Stridskræfter som andre Stater; thi vi kunne hverken stole paa fremmed Hjælp alene, da politiske Forviklinger kunne gjøre denne usikker, ikke heller kunne vi have Krav paa at nyde fornøden og tilbørlig Anseelse og Vægt mellem Staterne, naar vi ikke have forhaanden eller ere istand til at udvikle en militair Styrke, der staaer i passende Forhold til de øvrige europæiske Staters.

Imidlertid har det ikke ligget i Deres Majestæts Meddelelser og er ikke heller blevet en Følge af denne Commissions Overveielser, at de forenede Riger herefter skulle opstille større personelle Forsvarskræfter end hidtil paaregnet. Man tilsigter hovedsagelig kun at istand-

bringe en Plan, som paa eengang stiller ethvert af de forenede Riger paa lige Fod, og saaledes udelukker enhver Forestilling om, at det ene Rige har Fordeel paa det andets Bekostning eller gjør Opoffrelser for fælles Interesser, hvori det andet ikke forholdsmæssigen deeltager, og som derhos angiver det Maal, hvortil der maa arbeides, og den Udvikling, der maa søges opnaaet ved Anvendelsen af Bevilgningerne til Forsvarsvæsenet i begge Riger, hvorved det som et særdeles væsentligt Moment maa haves for Øie, at de Stridskræfter, som de forenede Riger kunne opstille til fælles Forsvar, med Hurtighed og Lethed ere tilgjængelige og disponible paa hvilketsomhelst truet Punct. Krigsmagtens Evne til at opfylde dens Hensigt beroer nemlig ikke alene paa dens Størrelse, men ogsaa, og det meget ofte i langt høiere Grad, paa den Hurtighed og Sikkerhed, med hvilken den kan bringes i Anvendelse, hvorfor en ringere Styrke i fuldt udrustet, øvet og disponibel Stand maa være at foretrække for en større, men mindre udviklet, isærdeleshed om dennes betimelige Anvendelse paa et truet Punct ikke staaer til en aarvaagen og kraftig Styrelses fulde Raadighed.

Efterat Commissionen fra saadant Standpunct har gjennemgaaet de den forelagte Opgaver, maa den som Resultat af dens Overveielser herved i Underdanighed fremlægge følgende

Forslag til Grundsætninger for Ordningen af Norges og Sveriges Stridskræfter til de forenede Rigers Betryggelse.

---

1. De forenede Rigers Bidrag til det fælles Forsvarsvæsen maa blive at bestemme til en vis Procent af Folkemængden.
2. Bidraget af Mandskab bør bestemmes til $2\frac{1}{2}$ Procent af Befolkningen.

3. Da Folkemængden udgjør i Norge 1,500,000 og i Sverige 3,600,000 Individer, saa bliver den totale Mandskabsstyrke for Tiden at bestemme for Norge til 37,500 Mand og for Sverige til 90,000 Mand.
4. Forholdet mellem Rigernes Bidrag bliver saaledes som 5 : 12, eller for Norge $\frac{5}{17}$ og for Sverige $\frac{12}{17}$ af det Hele.
5. Rigernes Contingenter af Mandskab bør deles i Land og Sømagt saaledes:

for Norge, Armee	24,000	Mand.
Marine	13,500	—
Tilsammen	37,500	Mand.
for Sverige, Armee	70,000	Mand.
Marine	20,000	—
Tilsammen	90,000	Mand.

6. Forholdet mellem Linie- eller Stam-Tropper, Reserve eller Beväring og Ikke-Stridende bør bestemmes til:

For den Norske Armee:

Linietropper	12,000	Mand.
Reserve og Ikke-Stridende	12,000	—
Tilsammen	24,000	Mand.

For den Svenske Armee:

Stamtropper	29,600	Mand.
Beväring, Reserver og Ikke-Sridende	40,400	—
Tilsammen	70,000	Mand.

For den Norske Marine:

Stamme	5,000	Mand.
Reserve	8,500	—
Tilsammen	13,500	Mand.

For den Svenske Marine.

Stamme	7,800	Mand.
Reserve	12,200	—
Tilsammen	20,000	Mand.

7. Forholdet mellem Vaabenarterne i begge Rigers Landarmeer bør bestemmes efter følgende Regler:

Cavalleriet bør udgjøre mindst 6 Procent af den hele Armee.

Feltartilleriet mindst 2½ Kanon pr. 1,000 Mand af Armeen.

Ingenieurtropperne mindst 1 Procent af den hele Armee.

Ikke-Stridende tildeles enhver Vaabenart i Forhold til dens Styrke og Behov.

8. Ved Armeens Overgang til Krigsfod bør de til dens Complettering fornødne Depoter oprettes.
9. Minimum af Øvelse for Landarmeen bør fastsættes til:
   a. for Dannelsen af en Recrut:
      ved Infanteriet . . . . . 40 Dage
      » Cavalleriet . . . . . 90 —
      » Artilleriet og Ingenieurtropperne . . . . . 70 —
   b. Aarlig Exercitie ved Linie- eller Stamtropperne i samlede Afdelinger . . . . 20 —
   c. Over- og Underofficierssamlinger aarlig 12 —
   d. Saavidt muligt Leirsamlinger hvert andet Aar af Tropper for begge Riger.
10. For Marinens Vedkommende bør bestemmes, at ethvert af Rigerne skal holde Befalingsmænd og Stamtropper for sit Contingent til Søforsvaret behørigen øvede.
11. Ethvert af Rigerne skal være forsynet med alt det Materiel, som udfordres for Contingentens første Udrustning, samt desuden behørige Reserveforraad af de Gjenstande, som egne sig til Oplag.
12. Marinens Materiel bliver desuden at bestemme saaledes:
   a. Den samlede Vægt af Kanoner, som Unionsflaaden fører, skal være:

for Sverige	3,000	engelske Tons,
» Norge	1,250	Do. Do.
Tilsammen	4,250	engelske Tons.

b. Skibene skulle være forsynede med en til deres Hensigt passende Dampkraft.

c. Intet af Contingenterne maa føre mere end høist $\frac{4}{10}$ af deres Kanonvægt paa Roflotille.

13. Materiellet bør tilveiebringes efterhaanden som Midler dertil erholdes.

14. I Norge bør tvende Creditiver stilles til Kongens Disposition til Anvendelse ved extraordinaire Tilfælde efter samme Regler, som nu ere gjældende i Sverige.

15. a. Alle Udgifter ved Krigsmagtens Opsætning og Udrustning paa Krigsfod, ligesom ved den fornødne Complettering og Erstatning af Tab under Krig, saavel af Personel som Materiel, bærer hvert Rige særskilt.

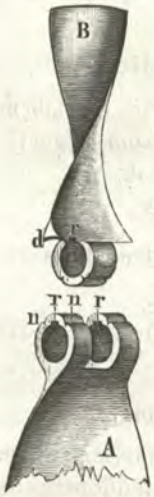
b. De løbende Udgifter til de opererende Troppers Underhold, samt de tilfældige Udgifter, der opstaae ved Krigsoperationerne, skulle udredes af begge Riger i Fællesskab i det Forhold, som ved Folkemængden er givet.

c. Naar Tvivl opstaaer om, hvorvidt en Udgift bør bæres i Fællesskab eller særskilt af noget af Rigerne, afgjøres Sagen af Kongen i combineret Statsraad.

(Vil blive fortsat med et Uddrag af Motiverne, forsaavidt vedgaaer den svensk-norske Marine).

Blandinger.

Forbedring af Skruen.



Hr. William Lynn, Assistent ved Portsmouth's Værfts Maskinværksted, har nylig faaet Patent paa en simpel, men vigtig Forbedring af Skruen. Istedetfor at støbe samtlige Skruens Blade i et Heelt sammen med Navet, som derpaa udbores til at passe om Axlen, støber han Bladene enkeltviis sammen med en Deel af Navets Længde, saa at de kunne forenes paa en solid Maade til en heel Skrue paa Axlen, hvortil de fæstes som sædvanlig ved Kiler. Hosstaaende Figur viser Bladene af en tobladet Skrue. Fordybningerne n n, i Bladet A's Nav, optage tilsvarende Fremspring ved d af Bladet B. r er en Fordybning i Navet for Kilen.

Ved denne Construction af Skruen opnaaes den væsentlige Fordeel, at hele Skruen ei er cassabel, om end et Blad beskadiges; man behøver i dets Sted blot at indsætte et nyt. Ombordbringelse af Vare-Skruen og dens Henstuvning i Lasten eller andetsteds, lettes herved ogsaa i væsentlig Grad.

Efterretninger for Sofarende.

(Fortsatte fra Side 80.)

Fyrskibene naar indtaget Station.

Ifølge de officielle Bekjendtgjørelser, have Fyrskibene atter indtaget deres Stationer og viist Fyr som følger:

Fyrskibet i *Drogden* d. 27de Februar d. A.
— i *Læsø Rende* d. 1ste Marts
— ved *Anholts Knob* } d. 2den Marts
— ved *Kobbergrunden* }
— ved *Trindelen* d. 3die Marts.

(Bekjendtgjørelser fra Marineministeriet af 3die og 4de Marts 1857.)

Undersøisk Telegraphtraad i Liimfjorden.

Det bringes herved til offentlig Kundskab, at en undersøisk Telegraphtraad er nedlagt i Liimfjorden tæt Vesten for Aalborg, og at Traadens Beliggenhed er betegnet paa den sydlige Side af Liimfjorden ved 8 og paa den nordlige Side ved 7 rød- og hvidmalede Pæle, der fra Fjordens Bredder strække sig op i Landet i Forlængelse af den Linie, hvori Traaden er nedlagt i Fjorden.

Alle Søfarende, der passere Liimfjorden, advares imod at gaae til Ankers i den ovenangivne Linie, da Opankring over Telegraphtraaden kan medføre betydelig Skade og Uleilighed, ikke alene for det Offentlige derved at Telegraphtraaden kan bringes i Uorden, men ogsaa for ankrende Skibe, der udsætte dem for ikke at kunne

faae deres Ankere hjem igjen, og for at sprænge Ankerkjæder eller Touge, og blive de Advarsler eller Anviisninger, som gives med Hensyn til Telegraphtraaden af Opsynsmænd, Lodser eller andre Vedkommende, uvægerligen at tage til Følge.

Saafremt Telegraphtraaden ved Nogens Uagtsomhed tilføies Skade, ligesom ogsaa hvis Nogen forsætligen skulde beskadige samme, vil den Paagjeldende derfor blive dragen til Ansvar til Straf og Erstatning efter Lov af 29de December 1853.

(Marineministeriet, Kjøbenhavn den 2den April 1857.)

Sunket Vrag ved Skagens Rev.

Syd for Skagens Rev er i 11 Favne Vand c. $^3/_4$ Miil fra Land, sunket et Vrag, paa hvis Mast er anbragt en Stage med et *grønt Flag*.

Fra Vraget peiles: Skagens Fyrtaarn i V. t. N. (pr. Compas); Tønden for Enden af Skagens Rev i N. t. V.

(Bekjendtgjørelse af 5te Marts 1857 fra Overlodsen i Jylland og Fyen.)

Sunken Jagt ved Treaa Mølle — Østkysten af Jylland.

I N. $^1/_4$ V., $^3/_4$ Miil fra *Treaa* Mølle, der ligger under 56° 31$^3/_4$′ N. Br. og 10° 43$^1/_2$′ Lgd. Ø f. Gr., paa Østkysten af Jylland, er i 3 Favne Vand sunken en Jagt, hvis Mastetop rager over Vandet.

(Bekjendtgjørelse af 18de Marts 1857 fra Overlodsen i Jylland og Fyen.)

Forandring ved nogle af Sømærkerne paa Vestkysten af Hertugdømmerne Holsten og Slesvig.

Ifølge Bekjendtgjørelse af 2den Marts d. A. fra Fyr- og Vagerinspectionen paa Vestkysten, ere følgende For-

andringer foretagne ved efternævnte, derværende Sømærker:

1. Knudedyb.

De under Nr. 23, 24, 28 og 29 i Fortegnelsen af 1855 over Sømærkerne i det danske Monarkies Farvande opførte 4 Fods flaskedannede Tønder, forandres til Vagere med sort Stage og Kost.

2. Smaldyb.

De under Nr. 76 og 78 i samme Fertegnelse opførte 7 Fods flaskedannede Tønder, forandres til 5 Fods flaskedannede Tønder med samme Betegnelse som hine.

3. Heveren.

Den under Nr. 104 opførte 9 Fods flaskedannede Tønde, forandres til en 7 Fods og den under Nr. 109 opførte 7 Fods til en 5 Fods flaskedannet Tønde, begge med samme Betegnelse, som de ældre.

De under Nr. 131 og 132 i nævnte Fortegnelse opførte Vagere i Ny Heverstrøm borttages, da denne Deel af Farvandet næsten ikke mere benyttes, og henlægges i den benyttede Deel af Ny-Hever imellem Vagerne Nr. 130 og den sorte Ballontønde Nr. 115, som danner Overgangen fra Ny-Hever til Middel-Hever.

Glückstadt Farvande.

Den under Nr. 162 opførte 5 Fods flaskedannede Tønde, forandres til en 4 Fods flaskedannet Tønde.

(Ovennævnte Fortegnelse over Sømærkerne i det danske Monarkies Farvande, faaes i Søkortarchivets Udsalg.)

Lanterne-Fyr imellem Tønningen og »Drøgden«. Eideren.

Imellem Tønningen og Drøgden vil der fra 1ste April til 30te November d. A. blive tændt følgende smaa Lede-Fyr, nemlig:

ved *Tønningens Havn*: 2 hvide Lanterne-Fyr
- *Wollerwieck* tæt ved Catingsiel 2 hvide do.
- det derværende saakaldte Batteri 2 - do.

(Landinspectoratet i Tønningen den 31te Marts 1857.)

Udlandet.

Norge. Fyrskibet ved Lepsø Rev er bortdrevet.

Fyrskibet ved *Lepsø Rev* (see Tidskr. f. Søv. 1857 S. 69) er bortdrevet fra sin Station og vil for det Første ikke blive udlagt.

Nærmere Underretning om naar det atter udlægges vil blive meddeelt.

(Det norske Marine-Departementet, Christiania d. 11te Marts 1857.)

Mecklenburg. Kjendings-Signal for Warnemünde Lodsbaade.

Lodsbaadene fra Warnemünde ville fremtidigen føre et blaat-hvidt-rødt Flag, som Kjendings-Signal.

(Rostock den 5te Marts 1857.)

Rusland. Yderligere Betønding af Farvandet ind til Cronstadt. — Finske Bugt.

Fra Skibsfartens Aabning i 1857, vil der, foruden de Sømærker, der hidtil findes udlagte i Farvandet ind til Cronstadt, for Fremtiden hvert Aar blive udlagt Tønder, i en Afstand af 2 Kabellængder fra hverandre, for at betegne de farlige Grunde ved Forterne: Paul I og Constantin, saaledes at Tønderne paa Nordsiden af Rheden blive *røde* og de paa Sydsiden *blaa*. Paa Vestsiden af Fort Paul I vil der blive sat Kostvagere. Selv flad-

bundede Fartøier, kunne ikke, uden Fare, løbe inden for Linien af de omtalte Tønder og Kostvagere.

(Bekjendtgj. af 27de Marts 1857 fra det kgl. russiske Generalconsulat i Kjøbenhavn.)

Synsvidden af Revals sydlige Fyr udvidet.

Fra 13de Juli d. A. vil Synsvidden af Katherinenthal (det sydligste af Revals 2 Fyre) blive udvidet saameget, at det bliver synligt fra N. $7\frac{1}{4}^{0}$ O. igjennem Nord til N. 56^{0} V. Kommer man Øster fra vil det derved vise fri Vesten for Devilsey og Vester fra vil det, under Krydsning imellem Nargø og Surepodde, vise fri af det sydlige Rev fra Nargø.

Ligeledes vil *Seskär* og *Hoglands* Fyrene, til Forsøg, iaar blive holdte i Brand hele Aaret rundt.

(Bekjendtgj. af 21de April 1857 fra det russiske Generalconsulat i Kjøbenhavn.)

Oprettelse af de Reynold'ske Telegrapher i de russiske Havne ved Østersøen, det Sorte og Stille Hav.

For at lette Communicationen imellem de russiske Havne og de fremmede Skibe, som anløbe disse, er der ved Fort Menschikoff i Cronstadt, ligesom i de andre russiske Havne ved *Østersøen*, det *Sorte* og *Stille Hav*, oprettet Telegrapher efter det Reynold'ske System, saaledes som dette angives i »Telégraphie nautique polyglotte internationale« af Reynold de Chauvancy, Officeer i den franske Marine.

(Bekjendtgj. af 27de Marts 1857 fra det russiske Generalconsulat i Kjøbenhavn.)

England. Sunket Vrag ved Cromer.

Under 5te Marts d. A. har Trinity-House bekjendtgjort, at en grøn Tønde, hvorpaa er paamalet »Wreck«,

er udlagt 15 Favne i NO. fra et ved Cromer, i 3 Favne Vand ved Springtids Lavvande, sunket Fartøi.

Herfra haves: Cromer Fyrtaarn i V. t. N.
Cromer-Rock Tønde i Nord, c. ½ mile.

Haisbro Fyrtaarn haves 2 Gange dets Høide fri Vesten for Kirken, i SSO. ¼ O.

(Børsen-Halle, den 11te Marts 1857.)

Klokkeboie ved Dover — Canalen.

Ifølge Bekjendtgjørelse fra Trinity-House af 24de Marts d. A., er der, 250 Fod i retv. SO. fra det Yderste af den under Bygning værende »Admirality-pier« ved Dover, udlagt en *hvid Spiraltønde*, der er forsynet med en *Taage-Klokke* og som er paamalet »Admirality Pier Works«.

Tønde ved Cardiff-Grounds i Bristol Canal.

Ifølge Bekjendtgjørelse af 20de Februar d. A. fra Trinity-House, har den vestlige Deel af den i Bristol Canal beliggende Sandbanke Cardiff-Grounds, skudt sig ud i en NNV. Retning fra den vestlige Cardiff-Tønde, hvorfor en ny *sort* og *hvid vertical stribet Tønde*, mærket *N. W. Spit* er udlagt for NV. Enden af bemeldte Grund i 2 Favne Vand ved Springtids Lavvande.

Herfra haves: *Steep Holm's* Østside overeet med det vestlige Høivandsmærke paa *Flat Holm*; Flat-Holms Fyrtaarn i S. ½ O.
Det nordligste lave Land af Sully island netop aabent Syd for Ball Point i V. ½ S.; West-Cardiff-Tønde i SSO., lidt østligere, c. 2 Kabellængders Afstand.
Penarth Kirke i N. ½ V.

(Børsen-Halle, den 7de Marts 1857.)

Forandret Betønding ved North Tongue Sand, Themsens Munding.

Ifølge Bekjendtgjørelse af 4de Febr. d. A. fra Trinity-House, vil den ved *North-Tongue Sand* hidtil udlagte *store Spiraltønde*, først i April blive ombyttet med en mindre *sort Spiraltønde* med Stage og Ballon, efter at det nye Fyrskib, i *Princes Channel* ved Indløbet til Themsen, er blevet udlagt.

Vrag i Swin. — Themsens Munding.

Ifølge samme Bekjendtgjørelse, er en *grøn Vragtønde* udlagt i 9 Fod Vand ved Springtids Lavvande, c. 10 Favne Syd for det paa den sydlige Kant af *Whitaker-Sand* sunkne Skib.

Herfra haves: Whitaker Varde 120 Favne i N. ¼ V. misv.

(Børsen-Halle, den 14de Februar 1857.)

Straf for at beskadige engelske Sømærker og Fyrskibe.

Under 7de Febr. d. A. har Trinity-House udstædt en Bekjendtgjørelse, hvori der, paa given Foranledning, advares imod, enten forsætlig eller af Ligegyldighed, at beskadige nogen af de under Trinity-House-Corporation henhørende Søtønder, Varder og Fyrkibe, idet »*The Merchant Shipping Act, 1854*« bringes i Erindring, i hvis Sect. 414 er anordnet som følger:

»Beskadigelse af Fyr, Søtønder og Varder.«

»Dersom Nogen forsætlig eller af Ligegyldighed begaaer nogen af efternævnte Forseelser, nemlig:

1) beskadiger noget Fyrtaarn eller det deri værende Fyr, eller nogen Søtønde eller Varde;

2) flytter, forandrer eller ødelægger noget Fyrskib, Søtønde eller Varde;
3) fortøier i (rides by), gjør fast ved eller paaseiler noget Fyrskib eller Søtønde; han skal, foruden Skadeserstatning for den af ham saaledes foraarsagede Skade, endvidere paalægges en Mulct af indtil 50 £.«

Bureau i London hvor Chronometre kunne hensættes til Prøve og Sammenligning.

The Board of Trade har ladet opsætte et Apparat i the General Register and Record office of Seamen, Adelaide Place, London Bridge, for at prøve Chronometre under forskjellig Temperatur; for tillige at kunne bestemme deres Stand og Gang er det ved en electromagnetisk Traad sat i Forbindelse med det kgl. Observatorium i Greenwich.

Skibsførere, der ønske deres Chronometre prøvede, maae, for at erholde nærmere Oplysninger, henvende sig til ovennævnte Contoir imellem Kl. 11 og 3.

Holland. Fyr ved Renesse-Nord-Schouwen.

Ifølge Bekjendtgjørelse fra den hollandske Marineminister, ere Fyrene paa Nordsiden af *Schouwens Dyner*, i Nærheden af Landsbyen Renesse, blevne forhøiede og forbedrede og brænde atter siden den 16de December 1856 regelmæssig fra Solens Nedgang til dens Opgang.

De bestaae af 2 *faste* Lindsefyr af 3 Orden: det *østlige* i det tidligere »Steen-Taarn«, hvilket er forhøiet til 143 Fod (45 nederl. Alen) over alm. Høivande; *det vestlige*, er anbragt i et Jerntaarn, 111 Fod over alm. Høivande. Fyrene staae i OSO. og VNV., 2687 Fod (845 nederl. Alen) fra hinanden.

Fra Søen ere de synlige i Vinkelen fra V. ½ N. til NV. ½ N., i en Afstand af 4 à 4½ Miil, seet fra

Dækket; det *østlige* Fyr lyser tillige, om end mindre kraftigt, ind efter fra NO. t. O. til SO. t. O.

Holdes bemeldte Fyr overeet i OSO, tjene de som Indseilingsmærke til Seegattet ved Brouwershaven, indtil *Verklikker* Fyret og Blinkfyret paa West Schouwen faaes overeet, da man kan ankre, eller ogsaa med en østligere Cours søge ind efter Rheden ved Browershaven.

Beliggenhed: *østlige Taarn* 51° 44′ 31″ N. Br. og 3° 48′ 12″ Lgd. Ø. f. Gr.
vestlige — 51° 44′ 32″ N. Br. og 3° 47′ 20″ Lgd. Ø. f. Gr.

Peilingerne ere misvisende.

(Borsen-Halle, den 13de Februar 1857.)

Rednings-Tønde bortdreven i Slykgatt ved Goederecde.

Istedetfor den i *Goederecde Slykgatt* f. A. udlagte Peacock's Rednings-Tønde, der er bortdreven, er der udlagt en stor *sort Spidstønde*. Denne ligger i samme Mærke, som den bortdrevne Redningstønde.

(Borsen-Halle, den 14de Februar 1857.)

Sunket Vrag i Goereeschen Seegatt.

I Goereeschen Seegatt er der, omtrent 1½ Skibslængde Nord for Farvandet og omtrent midt imellem den 2den og 3die sorte Tønde, paa 36 Palmers Dybde, sunket et tremastet Skib, hvis Master endnu stode i Skibet og hvis Dæk er synligt ved daglig Lavvande.

Fra Vraget haves: Goedereede Taarn i SSO.
Westhoofd — i V. t. S.
Ouddorp vestlige Mølle, en Haandspages Længde østen for Mastebaaken.

Peilingerne ere misvisende.

(Borsen-Halle, den 11te Marts 1857.)

Oltgensplaat og Farvandet langs med Hillegatt.

Efter at Farvandet langs med Hillegat er udbedret, ere 5 sorte Tønder blevne optagne, i det nu for større Skibe ubrugelige Løb over den saakaldte Oltgensplaat, nemlig de 3 nordligste ved Udgangen til *Hollandsch Diep*, og de 2 sydligste af de 3 sorte Tønder, der ligge Nord for Havnen ved Oltgensplaat.

(Børsen-Halle, den 14de Februar 1857.)

Vrag i Nærheden af Elb- og Weser-Mundingen.

En engelsk Nordsøs Lods har fundet Vraget af et paa Wangeroog forliist engelsk Skib — John Bartlett — at staae med Stænge-Topperne 3 à 4 Fod over Vandet, paa 10 à 11 Favne Vand i NV. 10 à 11 Qml. fra Wangeroog's Kirke.

(Børsen-Halle, den 12te Februar 1857.)

Spanien. Fyr ved Cap Oropesa. Middelhavet.

Ifølge Bekjendtgjørelse at 4de Marts 1857 fra den hydrog. Direct. i Madrid, vil der fra 1ste April d. A. blive tændt et *fast Fyr varieret med Glimt* hver 3die Minut, ved *Oropesa*. Apparatet er et catadiopt. Lindseapparat af 3die Orden.

Beliggenhed: 40° 6′ 36″ N. Br. og
0° 9′ 7″ Lgd. Ø. f. Gr.

Flammens Høide over Mid. Vandst. 73 Fod (81 sp. Fod).

Tyrkiet. Fyr ved Kara Burun. — Sorte Hav.

Paa *Kara Burun* eller det sorte Forbjerg, paa Kysten af Rumelien, omtrent 5½ Miil NV. for Indløbet til Bosporus, skulde fra den 5te Decbr. 1856 oprettes et *Glimtfyr* med 10 Secunders mørkt Mellemrum imellem hvert Glimt. Apparatet er et catadioptrisk Lindseapparat af 1ste Orden. Taarnet er 27 Fod eng. høit.

Beliggenhed: 41° 19′ 15″ (?) Nr. Br. og
28° 40′ 9″ (?) Lgd. Ø. f. Gr.
Flammens Høide: 302 eng. Fod over Middel Vandst.
Synsvidde: 5½ Miil, fra Dækket.
I klart Veir vil Mellemrummene imellem Glimtene først vise sig mørke, naar man er udenfor en Afstand af 2 Miil.
(Nr. 49. Hydrographic Office, London 22de Decbr. 1856.)

Ny-Foundland. Fyr paa Green isle, Catalina Havn.

Paa *Green isle*, paa Sydsiden af Indløbet til Catalina Havn, Trinity-Bugten, paa Østkysten af Nyfoundland, er opført et Fyrtaarn, der er 32 eng. Fod høit og hæver sig op over Midten af Fyrmesterens Bolig.

Fyret, der er et *fast* Fyr, skulde tændes 1ste Marts 1857 og vil fra Søen være synligt fra ONO. igjennem Syd til SV. i en Afstand af c. 2 Miil. Fra 1ste Juni d. A. vil dette midlertidige Fyr blive ombyttet med et kraftigere Lindsefyr af 4de Orden, der i sigtbart Veir vil kunne sees i 2½ Miils Afstand.

Beliggenhed: 48° 30′ 45″ N. Br. og
53° 6′ Lgd. V. f. Gr. (omtrentlig).
Misv. 31° 45′ V. i 1857; tiltager aarlig omtrent 5′.
(Nr. 13. Hydrographic Office, London den 2den Marts 1857.)

Vestindien. Midlertidigt Fyr ved Piedras Cay. — Cuba.

(See Tidssk. f. Søv. 1857 S. 74.)

Det ved Orkanen i August f. A. ødelagte Fyr ved *Piedras Cay*, er fra 1ste Januar d. A. erstattet ved et midlertidigt *fast Fyr*, der vil blive holdt i Brand, til det nye, under Bygning værende Fyrtaarn, er færdigt.

Flammens Høide over Mid. Vandst. 63 Fod (70 sp. Fod).

Beliggenhed: 23° 14′ 21″ N. Br. og
81° 8′ 9″ Lgd. V. f. Gr.
(Direct. de Hidrog., Madrid 28de Februar 1857.)

De forenede Stater i Nordamerika.

Fast Fyr paa Nayat Point, Rhode island.

Fra 25de Decbr. 1856 skulde et *fast Fyr* tændes i det nye Taarn, der er opført paa *Nayat Point*, Rhode island ved Mundingen af Providence Floden.

Det nye Taarn, der staaer 22 Yards i Nord — lidt østligere — fra det gamle, som skal nedrives, er fiirkantet og hvidmalet, med et Lindseapparat af 4de Orden.

Beliggenhed: 41° 43′ 29″ N. Br. og
71° 20′ 2″ Lgd. V. f. Gr.

Flammens Høide over Middel Vandst.: 40 eng. Fod.

Synsvidde: 11 Qml. seet fra Dækket.

Fyrskib udfor Cornfield Point, Connecticut.

Midt i Decbr. 1856 skulde et *Fyrskib* udlægges udfor *Cornfield Point*, Connecticut, for at betegne Long-Sand Grunden i Long island Sund.

Det skulde vise *enkelt Fyr* og fortøies i 7 à 8 Favne Vand, midt for Sydsiden af Grunden, omtrent i Syd for Cornfield Point.

Fyrskibet takles som Slup og males rødt med Stationens Navn: *Cornfield Point*, paamalet med sorte Bogstaver paa hver Side.

Forandring af Fyr ved Faulkner island.

Fra Midten af December 1856, skulde det *faste Fyr*, der hidtil var viist fra Fyrtaarnet paa Faulkner island udfor Guildford Havn, Long island Sund, ombyttes med et *fast Fyr varieret med Glimt.*

(Nr. 50. Hydrographic Office, London 22de Decbr. 1856.)

Fyr paa Sandhagen ved Cap Hatteras. North-carolina. Atlantiske-Hav.

Paa Enden af den Sandhage, der i sydlig Retning skyder ud fra Cap Hatteras Fyrtaarns Plads, er opført en *rødmalet Varde* af Træ, 43 eng. Fod høi over Mid. Vandst., med et Lindseapparat af 6te Orden, hvorfra der fra 15de Decbr. 1856 skulde vises et *fast Fyr.*

Flammens Høide over Middel Vandst. 35 eng. Fod.

Synsvidde: 7 Qml. seet fra Dækket.

(Nr. 48. Hydrographic Office, London 12te Decbr. 1856.)

Fast Fyr ved Winter-Harbour, Maine.

Den 1ste Januar 1857 skulde et *fast* Lindsefyr af 5te Orden, tændes i det paa den sydlige Pynt af *Mark island*, i Winter-Harbour, Frenchman Bay, opførte runde hvide Fyrtaarn.

Flammens Høide over Middel Vandst. 42 eng. Fod.

Synsvidde: 11 Qml., seet fra Dækket.

Rødt Fyr paa Kennebunk Bro, Maine.

Den 1ste Januar 1857 skulde et *rødt fast* Lindsefyr af 6te Orden tændes, i det paa Enden af den ved Mundingen af *Kennebunk Floden* værende Bro, opførte firkantede Trætaarn.

Flammens Høide: 25 Fod over Middel Vandst.

Synsvidde: 2 Miil.

Der er kun 3 Fod paa Barren ved Lavvande og den almindelige Forskjel imellem Høi- og Lavvande, er 9 Fod eng.

Man maa vogte sig for ikke at forvexle dette Fyr med det ½ Miil Nord for værende Fyr paa *Goat island*, Cap Porpoise Havn, hvilket imidlertid er af naturlig Farve.

(Nr. 9. Hydrographic Office, London 10de Februar 1857.)

Fast Fyr ved Humboldt-Bay. — Californien.

Ved Indløbet til Humboldt-Bay, er der paa *the North Sands*, 3/4 Miil fra Indløbet og omtrent midt imellem Bugten og Kysten, opført et hvidmalet Fyrtaarn, der hæver sig 21 eng. Fod over Midten af Fyrmesterens Bolig. Fyret er et *fast* Lindsefyr af 4de Orden og skulde tændes den 20de December 1857.

Beliggenhed: 40° 46′ 4″ N. Br. og
124° 12′ 21″ Lgd. V. f. Gr.

Flammens Høide: 56 Fod eng. over Middel Vandst.

Synsvidde: 3 Miil, seet fra Dækket.

(Nr. 10. Hydrographic Office, London 11te Februar 1857.)

Taage-Klokke ved Point Conception (Santa Barbara) og Cap Hancock (Columbia River). — Californien.

Ved det vestlige Indløb til Farvandet ved Santa Barbara, er der paa *Point Conception*, foran for det derværende Fyrtaarn, opsat en *Taage-Klokke* paa 316 *ft* i en hvidmalet Bygning.

I taaget og tykt Veir slaaes der paa den hver 13 Secunder — Dag og Nat.

Taage-Klokken paa *Cap Hancock*, (see Tidsskr. f. Søv. for 1857 S. 76) slaaes derimod paa, hver 5 1/2 Secund.

(Borsen-Halle, den 25de Februar 1857.)

China. Kjendings-Taarn ved Kiu T'Oan-Yang-tse-Kiang.

De chinesiske Autoriteter i Shanghae have bekjendtgjort, at der, for at veilede Seiladsen op af Floden Wu-sung, er opført et *Kjendings-Taarn* ved Kiu T'Oan paa Sydkysten af Yang-tse-Kiang nær ved et Sted kaldet »de tre Træer«.

Taarnet er opført af Muursteen, malet rødt og hvidt og er 70 eng. Fod høit. Derfra haves Fyrskibet i S. 63° O., 16 miles, og Træerne paa Blockhouse island i N. 15° V., 8 miles. Taarnets Plads er paa 31° 14′ N. Br. og 121° 43′ Lgd. Ø. f. Gr.

Fyrskibet, der er rødmalet og har 2 Master med Ballon paa hver Top, er fortøiet 1 mile fra den sydlige Kant af North Tung-scha Banken i 4½ Favne Vand ved Lavvande. Fra Gutzlaff island haves det i N. t. V. ¾ V., 23 miles. (Denne Pladsbestemmelse svarer imidlertid ikke med den tidligere Bekjendtgjørelse).

Naar Gutzlaff Øen tabes afsigte i S. t. O., 16 Qml. Afstand, styres en nordvestlig Cours, indtil man faaer Fyrskibet isigte i NV. da man kan holde ned efter det; kun maa man vogte sig for ikke at faae det sydligere end Vest, naar man er Østen for det og ikke sydligere end OSO. ½ S. naar man er Vesten for det, ligesom man maa rette sin Cours for Strømsætningen over Nordbanken. Saasnart Fyrskibets Skrog er ved at vande, vil Kjendings-Taarnet komme isigte og man kan da følge den i Sailing Direction opgivne Cours.

Naar et Skib sees at være i Fare, affyres et Opmærksomheds Skud fra Fyrskibet, hvorefter den Cours, der skal styres, signaleres ved Hjælp af Marryat's Signalsystem. I Fyrskibet brænder en Skibs-Signallanterne fra Solnedgang til dens Opgang.

Courser og Peilinger misv. Misv. O° 30′ V. i 1856.

(Nr. 11. Hydrographic Office, London 12te Februar 1857.)

Australien. Blinkfyr paa Cape Moreton. — Østkysten.

Den 1ste Marts 1857, skulde et *Blinkfyr*, med Blink hver Minut, og som lyser Horizonten rundt, tændes paa *Cape Moreton*, Nordenden af Moretonisland paa Østkysten af Australien.

Blinket varer 15 Secunder og det paafølgende Mørke 45 Secunder.

Taarnet er opført af hvide Steen, 67 eng. Fod høit, og har et Speilapparat.

Beliggenhed: 27° 2′ 24″ S. Br. og
153° 28′ 56″ Lgd. Ø. f. Gr.

Flammens Høide over Middel Vandst. 385 eng. Fod.

Synsvidden: 26 miles, seet fra Dækket.

Skibe, der ere bestemte til Moreton Bay, bør ikke kunne forvexle Point Lookout paa Stradbroke island med Cape Moreton, naar de blot ville erindre, at der paa hele Kyststrækningen fra Port Macquarie til Cape Moreton, en Strækning af henved 300 miles, ikke findes nogensomhelst Slags Bygning.

Misv. 9° 30′ Ø i 1856; tiltager aarlig omtr. 2′.

(Nr. 14. Hydrographic Office, London 10de Marts 1857.)

Indiske Hav. — Augustina Banken.

Den hydrog. Direction i Madrid har bekjendtgjort Efterstaaende om en i det indiske Hav funden Banke:

»Den spanske Fregat (skib) Maria Augustina, befandt sig pludselig i grundet Vande, da den d. 18de August 1856 Eftermiddag Kl. 7 med SO. Vind styrede NO. ¼ O. hen. Man holdt strax af til modsat Cours, og opdagede i det samme i en Afstand af 1½ spanske Miil (millas) i ret Nord, en sort Masse, der havde Udseende af en Klippe. Ved at lodde fik man Bund paa 12, 10, 8, 6 og 15 Favne (brazas), fiint, hvidt Sand, og ved at styre retv. S. 31° V., under smaa Seil, fik man 19, 25 og 32 Favne, til man Kl. 8½ Eftermiddag var udenfor Banken, efter ved ovennævnte Cours at have løbet 7½ spanske Miil over den. Ved nøiagtige Observationer, foretagne den næste Dag med gode Chronometre, befandtes Klippen at ligge paa 14° 5′ S. Br. og 104° 55′

50″ Lgd. Ø. f. Gr., og Bankens sydligste Kant paa 14° 11′ 24″ S. Br. og 104° 51′ 54″ Ø. f. Gr.

(Børsen-Halle, den 11te Februar 1857.)

Philippinske Archipel. — Magellanes Banken.

Den 7de September 1856 opdagede det spanske Krigsdampskib Magellanes, i en Afstand af 7 Millas i O. t. N. (O. ¼ NO.) fra Øen Delian og SSO. fra Alonzon Pynten, en Banke med sorte Steen, paa hvilken fandtes 7, 6, og 5 Favne Vand, der paa en Længde af 1 Qml. dybnede til 12 Favne. Ifølge Indberetninger fra Skibets Chef og tidligere Meddelelser til den hydrographiske Direction i Madrid, ligger Midten af Banken paa 11° 52′ N. Br. og 120° 21′ L. Ø. f. Gr.

(Børsen-Halle, den 11te Februar 1857.)

Ostindien. Midlertidigt Fyrskib ved Indløbet til Mutlah.

Et Fyrskib er midlertidigt blevet udlagt ved Indløbet til Floden Mutlah i 10 Favne Vand ved Springtids Lavvande, omtrent 7 miles SO for Yder eller Bulcherry-Revs Tønden.

Omtrentlig Beliggenhed: 21° 6′ N. Br. og
88° 48′ Lgd. Ø. f. Gr.

Dette Fyrkib, for Øieblikket en Lodsbrig, vil om Dagen vise et *rødt* Flag fra Stortoppen og fra Sol-Nedgang til dens Opgang et enkelt *fast* Fyr. Desuden vil der, hver Nat fra 15de Marts til 16de October, blive kastet en Raket Kl. 8 Eftermiddag, 12 Midnat og 4 Formiddag fra bemeldte Fyrskib, dersom det vedbliver at beholde sin Station.

(Off. Bekjendtgj. dat. Fort William, den 9de Jan. 1857.)

Nogle Bemærkninger ved den paa Parisercongressen i f. A. vedtagne Søretsdeclaration.

(Indsendt fra Norge.)

Den forskjellige og som oftest temmelig vilkaarlige Behandling, den neutrale Skibsfart har været underkastet af krigsførende Magter, har flere Gange fremkaldt Ønsket om, at der maatte istandkomme en almindelig forbindende Overeenskomst, der ialfald kunde afgjøre de vigtigste Tvistepunkter i denne Materie. Hidtil har man nemlig alene havt den almindelige Folkeret at tye til i Forbindelse med de Overeenskomster, der ere trufne mellem de enkelte Stater indbyrdes; men da Folkeretten i næsten alle Spørgsmaal vedrørende Neutrales Skibsfart er omtvistet, og da de specielle Overeenskomster som oftest have opstillet forskjellige Principer, samt derhos hyppigen snart ere blevne ophævede snart forandrede, har den uundgaaaelige Følge heraf været, at de neutrale Staters Handlende og Søfarende, ved Udbrudet af enhver ny Søkrig, have svævet i en beklagelig Uvished om de Grundsætninger, de krigførende Magter havde til Hensigt at følge. Den paa Parisercongressen i forrige Aar vedtagne Søretsdeclaration — der er tiltraadt af de forenede Riger og sandsynligviis af flere andre Stater, der ikke vare repræsenterede paa Congressen — er saaledes det første Skridt, der er gjort til en almindelig Indførelse af faste Principer i de internationale Forhold, og, da den opstiller liberale, for den neutrale Søfart fordeelagtige

Betingelser, vil den sikkerlig modtages med Glæde af alle søfarende Nationer. Denne Declaration indeholder følgende Bestemmelser:

1. Kaperiet er og forbliver afskaffet.
2. Det neutrale Flag beskytter fiendtligt Gods med Undtagelse af Krigscontrebande.
3. Neutralt Gods, med Undtagelse af Krigscontrebande, kan ikke angribes under fiendtligt Flag.
4. Blokader maae, for at være forpligtende, være effective, det vil sige, haandhævede af en Magt, der er tilstrækkelig til i Virkeligheden at forbyde Adgangen til Fiendens Kyst.

En i Congressens Møde samme Dag (16de April) ført Protokol (Nr. 24) indeholder derhos Følgende:

»Paa Forslag af Grev Walewski og i Erkjendelsen af, at det er i Alles Interesse at haandhæve Udeleligheden af de fire Principer, der omhandles i den i Dag undertegnede Declaration, ere de Befuldmægtigede enige i, at de Magter, der have vedtaget eller tiltræde den, for Fremtiden ikke skulde kunne træffe nogen Overeenskomst med Hensyn til Neutrales Rettigheder under en Krig, som ikke er baseret paa samtlige fire Principer, der ere Gjenstand for denne Declaration.

Congressen tiltræder en af de russiske Befuldmægtigede fremsat Bemærkning om, at, da nærværende Beslutning ikke kan have tilbagevirkende Kraft, kan den ikke ophæve tidligere Overeenskomster.«

1. Kaperværsenet.

Kaperværsenets Afskaffelse for stedse er stillet i Spidsen for de fire Punkter, og af de Udtalelser, der fandt Sted paa Parisercongressen, synes ogsaa at fremgaae, at ialfald England betragtede dette som et Slags Vederlag for de Rettigheder, der tilstodes det neutrale Flag. Lord Clarendon bemærkede nemlig*), at England,

*) Den trykte Forhandlingsprotokol.

saavelsom Frankrig, ligefra Krigens Begyndelse til Fordeel for de Neutrale havde opgivet Principer, som de tidligere stedse havde hævdet, og at England, dersom *Kapervæsenet blev afskaffet*, for bestandigt vilde give Afkald derpaa. Kaperi var ikke bedre end Sørøveri, og en civiliseret Tid uværdig.

Af de Magter, der, da de ikke deeltoge i Pariserconferencen, senere have været opfordrede til at tiltræde Søretsdeclarationen er — saavidt bekjendt — de nordamerikanske Stater den eneste, der hidtil har vægret sig herfor. I en udførlig Note fra den nordamerikanske Udenrigsminister, hvori denne Vægring begrundes, hedder det, at de forenede Staters Regjering fuldkommen bifalder det 2det og 3die Punkt i Declarationen, da den stedse har søgt at forsvare de deri udtalte Principer, og for ikke længe siden (nemlig den 22de Juli 1854) endog afsluttet en Overeenskomst med Rusland, der gaaer ud paa at anerkjende de samme Principer som faste og uforanderlige og at opfordre andre Magter til at slutte sig hertil. Men den nordamerikanske Regjering vil ikke, for at faae disse Principer almindelig anerkjendte, opgive den ved Folkeretten hjemlede og almindelig erkjendte Rettighed til at udruste Kapere til Forsvar i Krigstid — en Rettighed, som efter dens Formening er en af de virksomste til at sikkre Friheden paa Havet.

»De Grunde,« hedder det videre, »som bevægede Congressen i Paris til at erklære Kapervæsenet for ophævet, ere ikke anførte, men man maa antage, at de alene ere de samme, som sædvanligviis opstilles mod Udøvelsen af denne en Krigførende tilkommende Ret.«

»Christendommens Aand og Civilisationens Fremskridt have meget formildet den haarde Maade, hvorpaa Krige tidligere førtes. Krig er nu en Sag mellem Regjeringerne; det er den offentlige Myndighed, der fører Krigen, og Private tilstedes ikke at tage Deel i den, med mindre de hertil autoriseres af deres Regjering. Det er en

almindelig anerkjendt Regel i den nyere Krigsførelse, idetmindste forsaavidt angaaer Operationer tillands, at den Privates Person og Eiendom respecteres. En Armees tøilesløse Plyndren eller Bemægtigelse af privat Eiendom, uden herfor at erlægge Betaling, er, selv om den er i Besiddelse af Fiendens Land, stridende mod den nyere Tids Sædvaner. En saadan Fremgangsmaade vilde nu blive fældet af Verdens oplyste Dom, medmindre den kunde forsvares ved særegne Omstændigheder. Enhver Betragtning, der støtter denne Mening med Hensyn til Krigførelsen tillands, taler ogsaa for at bringe den samme Regel i Anvendelse paa Søen mod Person og Eiendom, tilhørende de krigførende Parters Borgere.«

»Det vilde være en smuk Tanke, dersom Ønsket om at formilde den strænge Krigsbrug, ved at fritage privat Eiendom paa Oceanet fra fiendtlig Bemægtigelse i den Udstrækning, som er sædvanlig tillands, var Hovedgrunden, der ledede til den Declaration i Pariser-congressen, at Kapervæsenet er og forbliver afskaffet.«

»Undertegnede er det paalagt af Præsidenten at erklære, at denne øieblikkelig og med Glæde er villig til, uden nogen Indskrænkning at bifalde det Princip, at frigjøre privat Eiendom saavel paa Oceanet som tillands. Undertegnede kan ikke bedre udtrykke Præsidentens Anskuelse om denne Gjenstand, end ved at citere hans egne Udtryk i Budskabet til Congressen af 4de December 1854:

> »Forslaget, at slutte en Overeenskomst om at opgive Anvendelsen af Kapere i det Tilfælde, at dette Land skulde blive nødt til at føre Krig mod en stor Sømagt, fortjener ikke nogen gunstigere Modtagelse end et Forslag om at forpligte sig til, ved Operationer tillands ikke at benytte sig af Frivilliges Tjeneste. Naar vort Lands Ære eller Rettigheder gjøre det nødvendigt at antage en fiendtlig Holdning, stoler det tillidsfuldt paa Patriotismen af dem af sine

Borgere, som ikke have offret sig til den militaire Stilling, for at kunne forøge Armeen og Flaaden og gjøre disse fuldt rustede for ethvert mødende Tilfælde. Den foreslaaede Opgivelse af Retten til at benytte Kapere er aabenbarlig grundet paa det Princip, at privat Eiendom, om den end tilhører Fienden, bør være fritagen for Krigens Ødelæggelser; men Forslaget er altfor indskrænket efter dette Princip, der med samme Ret fordrer, at saadan privat Eiendom heller ikke skal kunne bemægtiges eller molesteres af Krigsskibe. Dersom de ledende Magter i Europa maatte foreslaae som en almindelig international Lov, at fritage privat Eiendom paa Oceanet for at angribes saavel af Orlogsskibe som af Kapere, ere de forenede Stater villige til at komme dem imøde paa et saadant bredere Grundlag.»

»De Grunde, der tale for den Sætning, at privat Eiendom under Krigsoperationer bør gaae fri, har i vor oplyste Tidsalder bevirket, at den i dens ene Anvendelse er optagen af alle civiliserede Nationer; men det vil være vanskeligt at finde holdbare Grunde for den Forskjel, som gjøres, idet den alene anvendes paa privat Eiendom paa Land, men ikke naar denne træffes paa Søen.«

Den nordamerikanske Udenrigsminister bemærker dernæst, at saalænge man ikke vil hæve denne Forskjel i Krigførelsen tillands og tilsøes, er der ingensomhelst Grund til at afskaffe Kapervæsenet. Enhver Nation, der udsteder Kaperbreve, er forpligtet til at paasee, at disse ikke misbruges og er ansvarlig for saadanne Skibes Adfærd, paa samme Maade som for sine Orlogsskibe. Det vilde derfor efter vor Formening være meget vanskeligt, om ikke ugjørligt, at skjelne imellem Kapere og Krigsskibe, ligesom dette synes egnet til at fremkalde beklagelige Tvistigheder, da enhver Nation maatte have utvivlsom Ret til at bestemme, af hvilke Skibe dets Flaade skulde bestaae, og hvad der maatte udfordres

for at give disse Charakteer af offentlige Krigsskibe.

»Ingen Nation« — anfører han videre — »der har den rette Selvfølelse, vil tillade nogen, det være sig krigførende eller neutral Magt, at bestemme Beskaffenheden af de Kræfter, som den finder det hensigtsmæssigt at benytte sig af under Udøvelse af Fiendtligheder; heller ikke vilde det være klogt at opgive Retten til at tage sin Tilflugt til et hvilketsomhelst, af den internationale Lov billiget Middel, der maatte kunne benyttes med Fordeel til Forsvar eller Angreb.«

»De forenede Stater antage, at mægtige Flaader og store staaende Hære ere skadelige for Almeenvelstanden og farlige for den borgerlige Frihed. Omkostningerne ved deres Vedligeholdelse ere byrdefulde for Folket, og de ere til en vis Grad en Trudsel mod Fred mellem Nationerne. En stor Styrke, der altid er rede til Krig, er en Fristelse til at styrte sig deri. De forenede Staters Politik har stedse, og ingensinde mere end nu, været imod saadanne Indretninger, og de kunne aldrig bringes til at samtykke i nogen Forandring i Folkeretten, som kunde gjøre det nødvendigt for dem, i Fredstid at holde en mægtig Flaade eller en stor staaende Armee. Dersom de tvinges til at forsvare deres Rettigheder med Vaaben, maae de paa de internationale Forholds nuværende Standpunkt lade sig noie med, i Krigsoperationer tillands, hovedsagelig at stole paa frivillige Tropper, og til Beskyttelse af deres Handel i ikke ringe Grad paa deres Handelsflaade. Hvis dette Land blev berøvet disse Hjælpekilder, vilde det blive nødsaget til at forandre sin Politik og indtage en militair Stilling ligeoverfor Verden. Ved at modsætte sig alle Forsøg paa at forandre den nuværende Søret, der kunne frembringe et saadant Resultat, seer det ud over sin egen Interesse og omfatter i sin Synskreds alle de Staters Vel, der ikke kunne blive herskende Sømagter. Disses Stilling er i denne Henseende den samme som de forenede Staters, og for dem inde-

holde Handelens Beskyttelse og Opretholdelsen af de internationale Fredsforhold en ligesaa stærk Opfordring, som for dette Land, til at modsætte sig den foreslaaede Forandring i den bestaaende Folkeret. For saadanne Nationer vilde Opgivelsen af Retten til at benytte sig af Kaperi blive fulgt af de mest skadelige Følger for deres Handel, uden nogen tilsvarende Fordeel. Der kan sikkerligen ikke anføres bedre Grunde for en saadan Fraskrivelse, end for en Opgivelse af Retten til at tage Frivillige i Tjeneste, og Forslaget om en saadan Fraskrivelse fortjener ikke bedre Optagelse end et lignende Forslag om at opgive den sidstnævnte Ret. Den her udtalte Mening om Kaperes Vigtighed for Nationernes Handelsforbindelse — alene med Undtagelse af de Nationer, der ere i Besiddelse af store Flaader — er hævdet ved Historien og støttes af ansete Autoriteter«. (Her paaberaabes et i Frankrig netop dengang udkommet Værk *Des prices maritimes*, hvori den samme Anskuelse om Kapervæsenet udtales).

»Det bør vistnok ikke vække den mindste Overraskelse, at stærke Sømagter kunne være villige til at opgive den sammenlignelsesviis for dem unyttige Praxis, at anvende Kapere, under Betingelse af, at svage Magter gaae ind paa ikke at benytte sig af det virksomste Middel, de have til at forsvare deres Rettigheder tilsøes. Opgiver man at benytte Kapere, maa det alvorligen befrygtes, at Herredømmet over Havet vil blive overgivet de Magter, som følge den Politik at holde store Flaader, og som have Midler hertil. Den Magt, der har en afgjort Overlegenhed tilsøes, vil i Virkeligheden være Oceanets Herre, og naar Kapervæsenet afskaffes, vil dette Herredømme blive end mere befæstet. Naar en saadan Magt kom i Krig med en i Søstyrke ringere Nation, vilde den for at sikkre og beskytte sin Handel ikke have Andet at gjøre, end at iagttage Fiendens Orlogsskibe. Disse kunde holdes i Skak med den ene Halvdeel eller mindre

af dens Søstyrke, medens den anden vilde bortfeie Fiendens Handel fra Oceanet. Heller ikke vilde de skadelige Virkninger for svagere Stater af saadan stor Overlegenhed tilsøes blive meget formindsket, om denne Overlegenhed deeltes mellem 3 eller 4 store Magter. Det er uimodsigeligt i saadanne svagere Staters Interesse, at misbillige og modsætte sig en Forholdsregel, som vil fremkalde en Forøgelse af regelmæssige Krigsflaader.«

»Naar man undersøger Virkningen af den foreslaaede Forholdsregel — Kapervæsenets Ophævelse, — er det uundgaaeligt at see hen til Nationernes nuværende Stilling. Et Exempel frembyder sig strax af sig selv med tvende Nationer, hvis Handel er omtrent lige og i lige høi Grad spredt over hele Verden. Som Handelsmagter ere de hinanden lige, men som Sømagter er der stor Forskjel imellem dem. Den enes regelmæssige Krigsflaade overgaaer langt den andens. I Tilfælde af Krig mellem dem, vilde der kun udkræves en ubetydelig Deel af den enes Flaade, for at hindre den andens fra at blive benyttet til Forsvar eller Angreb, medens den øvrige Deel uhindret kunde blive anvendt til at forstyrre den anden i Søstyrke svagere Stats Handel. De fordærvelige Følger af den store Ulighed i Søstyrke mellem tvende saadanne krigførende Stater, vil der for en Deel kunne raades Bod paa ved at benytte Kapere; thi, naar enhver af dem paa alle Have gjør Anfald paa den andens Handel, ville de blive nødsagede til at fordele og anvende deres respective Skibe til Handelens Beskyttelse. Dette ene Exempel oplyser, hvad der med nogen Forandring vil blive Tilfældet i enhver Krig, hvori der er en stor Ulighed mellem de krigførende Magters Søstyrker.«

»Historien kaster meget Lys over dette Spørgsmaal. Frankrig var i en tidligere Periode uden Flaade og i dets Krige med Storbrittanien og Spanien, begge dengang Sømagter, tog det med mærkelig god Virkning sin Tilflugt til Kapere, ikke alene til Beskyttelse men ogsaa

til heldigt Angreb. Det erholdt mange Kapere fra Holland og vandt med denne Styrke afgjørende Fordele over sin Fiende paa Oceanet. Medens Frankrig befandt sig i denne Stilling, kan man neppe antage, at det vilde have fremsat eller tiltraadt et Forslag om at afskaffe Kapervæsenet. Mange af de mindre Staters Stilling i Verden er nu, i Forhold til Sømagterne, ikke meget forskjellig fra Frankrigs i Midten af det 16de Aarhundrede. Senere under Ludvig den 14des Regjering bleve flere Expeditioner udrustede, alene bestaaende af Kapere, som med megen Virkning bleve anvendte under Fiendtlighederne med Sømagterne.«

»Til enhver Tid ville de, der have nogen Myndighed paa Oceanet, være stærkt fristede til at ordne dets Benyttelse paa en Maade, der befordrer deres egen Interesse og ærgjerrige Planer. Oceanet er alle Nationers fælles Eiendom, og istedetfor at underkaste sig en Forholdsregel, som sandsynligviis vilde lede til at sikkre nogle faa eller muligviis een Stat Overherredømmet over dette, burde enhver Stat haardnakket holde paa alle Midler, den er i Besiddelse af til at forsvare den fælles Arv. En dominerende Magt paa Oceanet er mere truende for Andres Velvære, end en saadan Magt paa Land, og alle ere lige interesserede i at modsætte sig en Forholdsregel, der er beregnet paa at befordre en vedvarende Bestaaen af et saadant Herredømme, hvad enten dette udøves af een Magt eller det deles mellem nogle faa.«

»De skadelige Følger, der vilde opstaae af, at Herredømmet over Havet overgaves een eller nogle faa Nationer, der ere i Besiddelse af mægtige Flaader, have hovedsagelig sit Udspring fra den Praxis, at krigførende Magter kunne bemægtige sig privat Eiendom paa Oceanet. Retfærdighed og Menneskelighed kræve, at denne Praxis opgives og at Regelen med Hensyn til saadan Eiendom paa Land ogsaa gjøres gjældende tilsøes.«

»Præsidenten fremsætter derfor det Forslag, at give den første Artikel i Parisercongressens Declaration følgende Tillæg:

»Privat Eiendom, tilhørende Undersaatter eller Borgere af en krigførende Magt, skal i aaben Sø ikke kunne tages i Besiddelse af den anden krigførende Magts Krigsskibe, medmindre det er Contrebande.« — Med dette Tillæg, vil de forenede Staters Regjering antage denne Artikel i Forening med de tre andre Principer, der indeholdes i Declarationen.«

»Dersom dette Tillæg ikke kan antages, er jeg af Præsidenten paalagt at meddele, at han bifalder den anden, tredie og fjerde Proposition, uafhængig af den første. Dette Tillæg er understøttet af saa mange vægtige Betragtninger, og det Princip, der kræver det, er i i saa lang Tid eftertrykkeligen sanctioneret af alle oplyste Nationer under militaire Operationer tillands, at Præsidenten ikke kan troe, at det vil møde nogen alvorlig Modstand. Uden den foreslaaede Modification i det første Princip, kan han ikke overbevise sig om, at det vilde være tilraadeligt eller klogt at forandre den bestaaende Folkeret med Hensyn til Kapervæsenet.«

»Antages ikke dette Forslag, vil det blive nødvendigt for de forenede Stater at have Indseende med den Maade, hvorpaa deres Kapere behandles, naar de maatte have Anledning til at besøge de Magters Havne, som have tiltraadt eller maatte tiltræde Parisercongressens Declaration. De forenede Stater ville fordre for dem den samme Behandling, som de efter Folkeretten ere berettigede til, og som blev dem til Deel førend Congressen gjorde Forsøg paa at forandre denne.«

I Forbindelse hermed har den nordamerikanske Udenrigsminister henledet Opmærksomheden paa, at et billigt Hensyn til de Neutrales Rettigheder synes at fordre, at Læren om Krigscontrebande undergives en Modifikation, om den end ikke ganske opgives. Krigens Ulykker burde

strengt indskrænkes til de Krigførende selv, og de Neutrale tilstedes saavidt muligt uhindret Handel med hver af Parterne. De gjældende Regler, der forbyde al Handel med beleirede eller blokerede Steder, tilbyde alle de Midler mod de Neutrale, som de krigførende Parter med Billighed synes at kunne kræve. Dersom denne Anskuelse kunde blive antagen af alle civiliserede Nationer, vilde Visitationsretten, der har været en Kilde til saa mange Krænkelser og saa megen Overlast mod den neutrale Handel, alene blive indskrænket til saadanne Tilfælde, som retfærdiggjøre Mistanke om et Forsøg paa at drive Handel med Steder, der virkelig ere beleirede eller blokerede.

De forenede Stater have imidlertid ikke villet fremsætte noget Forslag til Forandring i Reglerne om Contrebande, af Frygt for at forvikle de andre svævende Underhandlinger om de Neutrales Rettigheder; men de ere villige til at samtykke i en saadan Forandring, naar der er nogen Udsigt til, at denne vil finde gunstig Modtagelse hos andre Sømagter.

Uagtet dette talentfulde og energiske Forsvar, der er blevet Kapervæsenet tildeel af de forenede nordamerikanske Staters Regjering, tør man nu vel ansee det for afgjort, at det har udspilt sin Rolle blandt alle civiliserede Nationer. Da ingen af de Stater, der have antaget Søretsdeclarationen, for Fremtiden ville kunne tilstede Kapere Adgang til deres Havne, ere disse allerede nu saagodtsom forviste fra de europæiske Farvande. Allerede under den sidste Krig udstedte næsten alle de Stater, der havde erklæret sig neutrale, udtrykkelig Forbud mod, at Kapere maatte løbe ind i deres Havne.

En ganske anden Opmærksomhed fortjener den nordamerikanske Regjerings Forslag, om at stille Krig tilsøes under samme Betingelser som tillands, saa at en Fiendes private Eiendom skulde være ligesaa uantastelig paa Havet som paa Landjorden. Antagelsen af dette

Forslag vilde fuldkommen forandre Søkrigens Charakteer; den ene krigførende Magt vilde da ikke længere kunne forstyrre den andens Søhandel, uden ved Blokade af de fiendtlige Kyster, og et fiendtligt Handelsskib maatte ved Udøvelsen af Krigens Rettigheder blive at stille i Kategori med et neutralt — altsaa kun opbringes ved Brud paa Blokade eller naar det førte Krigscontrebande. Den Tanke, der ligger til Grund for den nordamerikanske Regjerings Forslag, er allerede udtalt af Keiser Napoleon i et Decret, som han den 21de Novbr. 1806 udstedte fra Berlin, og hvori han paabød Fastlandets Afspærring imod England, en Foranstaltning, der efter Decretets Ord skulde vedvare saalænge, »indtil England anerkjendte, at Krigens Ret er en og den samme tilsøes som tillands, og at den hverken bør udstrække sig til privat Eiendom eller til Personer, som ikke henhøre til den væbnede Styrke.«

Der er imidlertid kun ringe Udsigt til, at England vil gaae ind paa at adoptere et nyt Princip, der under en Krig vilde hindre det fra at benytte sin Overlegenhed tilsøes til at tilintetgjøre en Modstanders Søhandel. Spørgsmaalet har allerede været bragt paa Bane i Parlamentet (i Underhuset den 9de Marts d. A.), ved hvilken Leilighed der af Flere blev yttret, at England ved Pariserdeclarationen var gaaet saa langt, som dets Interesser paa nogen Maade tillode. Den nordamerikanske Regjerings Forslag vilde — trods det philantropiske Udseende, det har — ikke være skikket til at forebygge Krig. Nu frygte fremmede Stater for at indlade sig i Krig med England, fordi de vide, at deres Eiendom paa Havet vilde blive prisgiven for engelske Krydsere; var dette ikke Tilfældet, vilde næsten ingen Stat længere skye en Krig med dette Land. Dets mægtige Flaade, der ingen Modstander vilde møde paa Søen, vilde ikke længere være til nogen Nytte, naar de fiendtlige Handelsskibe skulde kunne passere uantastede; den vilde alene være

istand til at skade Fienden gjennem Blokade, men efter den Begrændsning, Blokaderetten har faaet ved Pariser-declarationen, vilde det blive en Umulighed at sætte en Fiendes vidtstrakte Kyster i Blokadetilstand. Kun een af Talerne (Cobden) var gunstigt stemt for Forslaget. Han gik ud fra, at England ved Declarationen allerede havde opgivet sine Rettigheder som krigførende Magt, og Spørgsmaalet var derfor, efterat dette uigjenkaldelige Skridt først var gjort, om man ikke burde gaae endnu videre i den af den nordamerikanske Regjering foreslaaede Retning. Han vilde ikke ved denne Leilighed indlade sig videre paa Sagen, men han troede at kunne anføre saa stærke Grunde herfor, hentede fra Englands nuværende Stilling, at de muligen kunde forandre de hidtil yttrede Meninger. Debatten sluttede med, at Lord Palmerston bemærkede, at den engelske Regjering intet Svar endnu havde afgivet paa den nordamerikanske Regjerings Forslag. Regjeringen havde taget Sagen under alvorlig Overveielse, og den var saa overtydet om Spørgsmaalets Vigtighed, at den ikke vilde komme til et Resultat, uden først nøie at have overveiet alle dertil knyttede Interesser. I den engelske Presse er Forslaget blevet forskjelligt bedømt. Times fandt det af den største Betydning og betvivlede ikke, at det vilde blive Gjenstand for den alvorligste Opmærksomhed*), medens Morning Post har omtalt det med Spot og bemærket, at Princípet er umuligt, forinden de lykkelige Tider komme, da Freden skal herske evigt paa Jorden.

I det Budskab, som de nordamerikanske Staters Præsident i Slutningen af forrige Aar forelagde for Congressen,

*) (Times ved en anden Leilighed.) Om Kaperiets Afskaffelse har Mr. Marcy paa de forenede Staters Vegne fremlagt en Forestilling, som man ikke vel kan overse, og betragtet Sagen fra et Standpunkt, hvorved han gjør de europæiske Statsmænds Middelveis-Liberalitet til Skamme.

udtalte han det Haab, at dette Forslag, der er bygget paa et saa retfærdigt og humant Princip og saa betydningsfuldt for Nationernes Velfærd, vilde blive bifaldet af alle Sømagter og saaledes komme til at udgjøre en Deel af den internationale Lov. Forslaget var, bemærkedes der, antaget af Rusland, medens flere andre Regjeringer tøvede med at give deres fulde Samtykke.

2 og 3. Flaget dækker Ladningen; neutralt Gods kan ikke angribes, selv under fiendtligt Flag.

Saavel i den almindelige Folkeret som i de specielle Overeenskomster synes, indtil ind i det 17de Aarhundrede, det Princip at have været det raadende, at *neutral Eiendom* — med Undtagelse af Krigscontrebande — *stedse skulde respecteres*, altsaa neutralt Gods i fiendtligt Skib være frit, derimod ikke fiendtligt Gods i neutralt Skib. Senere gjenfinder man i de fleste Overeenskomster imellem de enkelte Stater dette Princip i en omvendt Skikkelse, nemlig saaledes, at *Skibets* Nationalitet skulde være det afgjørende, altsaa fiendtlig Eiendom respecteres i neutralt Skib, men neutral Eiendom i fiendtligt Skib anholdes. Noget saadant Princip vilde imidlertid England ikke anerkjende i dets Almindelighed. Følgen heraf var, at, da der efter de nordamerikanske Coloniers Løsrivelse udbrød Søkrig mellem England og flere andre Stater, fandt de østersøiske Magter, for at beskytte deres Handel mod Overgreb, det nødvendigt i Aaret 1780 at indgaae den saakaldte første bevæbnede Neutralitet, og blandt de Sætninger, der vedtoges af dem, var først og fremmest den, at det neutrale Flag dækker Ladningen, forudsat at denne ikke er Krigscontrebande. Den bevæbnede Neutralitets Grundsætninger vedtoges af de fleste Magter; fra Frankrigs Side yttredes endog Ønske om, at de maatte komme til at danne Grundlaget for en almindelig Søcodex, medens England, uden at indlade sig paa nogen udtrykkelig Anerkjendelse, erklærede at ville rette

sig efter de bestaaende Overeenskomster og den almindelige Folkeret. Ved Freden til Versailles (1783) bortfaldt den bevæbnede Neutralitet, og i de nærmest paafølgende Aar afsluttede selv flere af de Stater, der havde tiltraadt de opstillede Principer, forskjellige Overeenskomster, hvori disse fuldstændig abandonneredes. Under den Krig, der mod Aarhundredets Slutning paany udbrød mellem England og Frankrig, optoge atter de østersøiske Magter den bevæbnede Neutralitet og afsluttede i December Maaned 1800 en Overeenskomst, hvori foruden de tidligere Principer fra 1780 indtoges en Bestemmelse om, at Skibe, der seilede under Convoi, ikke skulde kunne visiteres af de krigførende Magters Krigsskibe. Da imidlertid Danmark kort forud i en Overeenskomst med England havde forpligtet sig til, ikke at lade sine Skibe convoiere, forinden det omtvistede Spørgsmaal om Visitationsretten var bleven gjort til Gjenstand for yderligere Forhandlinger, ledede dets Tiltræden til den anden bevæbnede Neutralitet til et Brud med England. Slaget paa Kjøbenhavns Rhed den 2den April 1801, i Forbindelse med et Thronskifte i Rusland, opløste snart den bevæbnede Neutralitet, og endnu samme Aar ($^5/_{17}$ Juni 1801) bragte England Rusland til at afslutte en Tractat, som senere tiltraadtes af Danmark og Sverig, og hvori saavel det forfegtede Princip, at Flaget dækker Ladningen, som Convoiretten bleve opgivne. I de paafølgende Aar under det franske saakaldte Continental-System og de Repræssalier, England fandt det fornødent at tage, blev det neutrale Flag underkastet en endnu haardere Behandling.

Denne korte historiske Oversigt vil vise, hvilken stor Fordeel der er vunden for det neutrale Flag ved Parisercongressens Declaration, der ikke alene anerkjender den Sætning, at det neutrale Flag dækker Ladningen, men ogsaa beskytter neutral Eiendom under fiendtligt Flag. Den fuldstændige Mangel paa folkeretlige, for Alle

bindende Regler, har hidtil bevirket, at de store Sømagter ved enhver ny Krigs Udbrud egenmægtigen have kunnet dictere Love for den neutrale Søfart, og ihvorvel England, hovedsagelig paa Grund af Alliancen med Frankrig, under den sidste Krig anerkjendte de nu vedtagne Principer, blev det dog saavel af den engelske som af den franske Regjering udtrykkelig fremhævet, at det var en Begunstigelse, som de *for Tiden* vilde vise det neutrale Flag, idet de ikke agtede i deres fulde Omfang at benytte sig af de Rettigheder, der efter Folkeretten tilkom dem som krigførende Magter.

Declarationen fastsætter, at krigførende Magter kunne bemægtige sig *Krigscontrebande*, uden at bestemme, hvad der skal forstaaes herved. En nærmere Begrændsning af dette Begreb havde vistnok været ønskelig, da det er meget omtvistet i den almindelige Folkeret, hvilke Gjenstande man kan henregne hertil. I mange Tractater finder man derfor udtrykkelig opregnet, hvad der skal ansees for Krigscontrebande. Den ovennævnte Tractat af 1801 imellem England, Rusland, Sverig og Danmark bestemmer saaledes, at herved alene skal forstaaes alle Slags Vaaben, Armatur, Krud, Kugler, Lunter, Salpeter, Svovl, Sadler, o. s. v., hvilken Opregning er gjentagen i Forordn. om Søfart i Krigstid af 4de Mai 1803.

De forenede Rigers og Danmarks fælles Neutralitetserklæring under den sidste Krig bevirkede, at der blev udfærdiget lignende Bestemmelser om, hvad der skulde ansees som Krigscontrebande. Til Grund herfor lagdes den nævnte Opregning i Tractaten af 1801, med nogen Udvidelse af Begrebet, idet hertil føiedes, at desuden andre Tilvirkninger, som umiddelbart vare anvendelige til Krigsbrug, skulde betragtes som Krigscontrebande — et Tillæg, der nærmest var fremkaldt ved den udstrakte Anvendelse, Dampkraften i de nyere Tider har faaet under

Krig*) (Plct. af 15de Marts og 17de Mai 1854 for Norge, Kundgjørelse af 8de April for Sverig og Pl. af 20de April for Danmark). En Forestilling fra den engelske og franske Regjering, der havde til Hensigt at hindre Udførsel af Bly fra Sverig til Finland, foranledigede derhos, at det for de forenede Riger ved kgl. Kundgjørelse af 13de Sept. samt Plct. af 29de Sept. 1855 bestemtes, at Bly i Plader, Klumper eller hvilkensomhelst anden Form skulde betragtes som Contrebande. Lignende Bekjendtgjørelse om, hvad der skulde ansees som Krigscontrebande udstedtes af de øvrige Stater, som under sidste Krig indtoge en neutral Stilling; dog, at man har følt, at man her bevægede sig paa en usikker Felt, fremgaaer af det Forbehold, som i de fleste Tilfælde blev taget om muligviis senere nøiere at bestemme eller udvide Begrebet. I den hannoveranske Regjerings Kundgjørelse, hvor de ovennævnte Gjenstande ere opregnede, tilføies endog, at disse *utvivlsomt* ere at ansee for Krigscontrebande, men at man ikke maatte antage, at herunder var indbefattet *alle* Gjenstande, som efter den almindelige Folkeret kunde gjælde for Contrebande; saalænge man ikke kjendte de krigførende Magters Anskuelse herom, advares derfor om at bruge den største Forsigtighed ved Befragtninger med Gjenstande af tvivlsom Beskaffenhed.

Hverken den engelske eller den franske Regjering udstedte under den sidste Krig nogen Kundgjørelse om, hvilke Gjenstande de vilde betragte som Krigscontrebande, hvortil vel Grunden var, at de ønskede at holde Begrebet elastisk, for i indtræffende Tilfælde at give det en saa udstrakt Anvendelse som Omstændighederne kunde tillade. Efter de Indrømmelser, som nu ere gjorte til Bedste

*) I England og Frankrig var der ved Conseilsordre af 18de Febr. og 24de April samt Decret af 24de Febr. 1854 udstedt Forbud mod Udførsel af Dampmaskiner og Dele deraf til Skibsbrug.

for den neutrale Skibsfart, er det at forudsee, at Begrebet Krigscontrebande, dersom en Søkrig atter skulde udbryde, ikke vil blive mindre strengt forstaaet af de store Sømagter end tidligere. Nogen Veiledning til Bedømmelse af den engelske Regjerings Opfatning af dette Begreb, vil man kunne søge i de Udtalelser, som ved sidste Krigs Udbrud fandt Sted i det engelske Parlament. I et Møde i Underhuset den 30te Marts 1854 bemærkede saaledes et Medlem, at der herskede stor Tvivl om, hvilke Artikler der kom ind under Contrebande, og fremsatte derfor en Forespørgsel herom, hvortil Generalprocureuren (Attorney-General) svarede, at dette var en af de vanskeligste og mest complicerede Qvæstioner i Folkeretten, som han ikke kunde paatage sig det Ansvar at besvare paa Stedet. I Almindelighed taget vilde han henføre Contrebande under tvende Hovedcategorier, nemlig først Artikler, som efter deres Beskaffenhed vare *directe* anvendelige til Krigsbrug, saasom Vaaben og Ammunition, og dernæst Artikler, som *indirecte* maatte kunne benyttes hertil ved at sætte en Fiende istand til at fortsætte Kampen, saasom Levnetsmidler (provisions). I et senere Møde, den 4de Mai, blev der stillet en Forespørgsel til den første Admiralitetslord om Kul som Krigscontrebande var forbudt at udføres i neutrale Skibe til russiske Havne, der ikke vare blokerede. Hertil svarede denne (Sir Graham), at Spørgsmaalet var af stor Vigtighed og til samme Tid meget vanskeligt at besvare. Kul var efter Ordene ikke indbefattet under de Artikler, som det paa Grund af Krigen var forbudt at udføre, men de brittiske Krydsere vare instruerede om at betragte denne Vare som en Artikel af tvivlsom Charakteer. De gjældende Regler for Handelstransactioner i Krigstid bestemme, at Kul skal behandles som en Artikel af tvivlsom Charakteer, og under tidligere Krige var denne Artikel i Virkeligheden bleven saaledes behandlet. Han vilde til Belysning af dette Tilfælde nævne en anden Artikel, nemlig Hamp. Det

var muligt, at en Artikel af tvivlsom Charakteer var bestemt til et fredeligt Øiemed, i hvilket Tilfælde den var bleven behandlet som en almindelig Handelsgjenstand; men det var ogsaa muligt, at den var bestemt til Krigsbrug, og i dette Tilfælde var den behandlet som Krigscontrebande. De Instructioner, der vare udfærdigede til Veiledning for de brittiske Officerer, gik derfor ud paa at anvende megen Omtanke i at bedømme det Øiemed, hvortil en Ladning Kul kunde antages at ville blive benyttet, ved baade at tage Hensyn til det opgivne Bestemmelsessted og enhver given Forudsætning, som deraf maatte kunne udledes. Dersom de, ved at see hen til Bestemmelsesstedet og andre Grunde, der maatte foreligge til Bedømmelse af denne Artikels virkelige Charakteer, fandt sig overbeviste om, at den var bestemt til fredeligt Brug, skulde de lade den passere uantastet; men dersom de paa den anden Side maatte komme til et modsat Resultat, skulde den opbringes og undergives Admiralitetsrettens Paakjendelse efter de gjældende Forskrifter og den almindelige Folkeret. — Til saadanne Artikler af tvivlsom Charakteer maatte vel blive at henregne Alt, hvad der kan benyttes til Udrustning og Bygning af Krigsskibe, endvidere Heste og i visse Tilfælde Levnetsmidler.

Den almindelige Definition paa Krigscontrebande er, at herved forstaaes visse Artikler, hvormed der ikke maa drives Handel med en fiendtlig Magt af en neutral Stats Undersaatter. I flere Tractater (til Ex. en, der i Aaret 1800 blev afsluttet mellem Frankrig og Nordamerika) er det udtrykkelig bestemt, at de Artikler, der henregnes til Contrebande, kun blive at ansee herfor, *naar de ere bestemte til en Fiendes Havne* (G's dansk Blokadereglement af 1ste Mai 1848 § 12, hvor det ligeledes hedder: »Alt under Forudsætning af, at de nævnte Gjenstande — Krigscontrebande-Artikler — ere bestemte til fiendtlige Havne«). Det har imidlertid været paastaaet, at ialfald enkelte Artikler skulle betragtes som Contrebande og

være Gjenstand for Opbringelse uden Hensyn til, om de ere bestemte til fiendtlige Havne eller ei, ligesom det altid bliver tvivlsomt, om en krigførende Magts Krydsere ville lade uantastet passere et til en neutral Havn bestemt Skib, der er ladet med Krigsfornødenheder, naar der er nogen Grund til at antage, at Ladningen allerede tilhører den fiendtlige Magt eller senere gjennem neutralt Gebet vil blive denne tilført. I Forordn. af 4de Mai 1803 § 13 (Pl. af 15de Marts 1854 Cap. 2) bruges temmelig omfattende Udtryk, idet der forbydes at have Krigscontrebande ombord, naar saadanne Varer ere bestemte for de krigførende Magter eller disses Undersaatter, eller allerede tilhøre disse; men af den paafølgende Artikel seer man, at det er Meningen, at Krigscontrebande skal kunne udføres til enhver neutral Havn, naar der kun stilles Sikkerhed for, at Ladningen virkelig bringes til det opgivne Bestemmelsessted. Lignende Forskrifter om, hvad der maa iagttages naar Krigscontrebande agtes udført til neutrale Havne, bleve under sidste Krig udstedte af det hamborgske Senat.

Fra flere Staters Side, der under sidste Krig erklærede sig neutrale, blev der udfærdiget et udtrykkeligt Forbud mod at udføre Krigscontrebande til fiendtlige Havne, saavel under eget som under fremmed Flag, medens andre Stater (til Ex. de forenede Riger og Danmark) kun forbøde deres egne Fartøier at befatte sig med saadanne Artiklers Føring, samt de krigførende Magters Fartøier at forsyne sig hermed i deres Havne. Man har imidlertid fra sidste Krig Exempler paa, at disse Bestemmelser for enkelte Artiklers Vedkommende modificeredes. Saaledes havde den neapolitanske Regjering forbudt Udførsel af Krigscontrebande, hvortil Svovl utvivlsomt bliver at henregne; men paa Grund af den franske Regjerings Forestillinger blev dette forandret for den nævnte Artikel, idet der, i Betragtning af at denne var nødvendig for mange industrielle Øiemed, tillodes Enhver

at kjøbe den i neapolitanske Havne og bringe den, paa eget Ansvar, hvorhen han vilde.

Foruden at en neutral Stats Undersaat, der fører Krigscontrebande, i Reglen vil være hjemfalden til Straf efter vedkommende Stats Love (Frd. 4de Mai 1803 § 18), vil dette, idetmindste naar Skibet er *heelt* ladet hermed, bevirke Fartøiets Condemnation, ligesom Krigscontrebande-Artiklerne i ethvert Tilfælde blive confiskerede. Lige med Krigscontrebande ansees det at føre Tropper eller Depecher for de krigførende Magter, hvilket altid medfører, at Fartøiet condemneres.

Et andet i Forbindelse hermed staaende omtvistet Spørgsmaal, der ikke er berørt i Søretsdeclarationen, er den saakaldte *Convoiret*. Efter Folkeretten ansees neutrale Handelsskibe, der seile uden Beskyttelse, forpligtede til at finde sig i, at de underkastes Visitation af de krigførende Magters Krigsskibe; naar derimod saadanne Handelsskibe seile under Bedækning af Krigsskibe, er fra de fleste Sider den Fordring bleven fremsat, at ingen Visitation maa finde Sted, idet den Stat, der lader sine Fartøier ledsage af et armeret Skib, derved afgiver en officiel Erklæring om, at de convoierede Fartøier ere berettigede til at seile under sammes Flag og ikke indeholde nogen Ladning, der strider mod Krigsbrug eller gjældende Forskrifter. Denne Fordring har England aldrig villet anerkjende, og den er derfor fremdeles et aabent Spørgsmaal. Det er navnligen fra Danmarks Side, at Princípet om, at convoierede Skibe ere fritagne for at visiteres, med størst Færdighed er blevet forsvaret. Da den danske Regjering havde instrueret Cheferne for Orlogsskibene om, med Magt at modsætte sig, at de Handelsskibe, der seilede under deres Beskyttelse, visiteredes, kom det efter flere mindre alvorlige Conflicter, der forbleve uden Resultat, i Aaret 1800 til et blodigt

Sammenstød mellem en dansk Fregat og en engelsk Escadre, der forlangte at visitere den danske Convoi, hvilket endte med, at saavel Fregatten som Convoien bleve tagne og bragte til England. Herfor forlangte den danske Regjering Opreisning, og efter nogen Tids Forhandling blev der den 29de August s. A. afsluttet en Overeenskomst i Kjøbenhavn, hvorved vel bestemtes, at den opbragte Fregat og dens Convoi skulde tilbagegives, men Danmark maatte derhos — som det hedder i Overeenskomsten, »for at forebygge en Gjentagelse af lignende Sammenstød og Tvistigheder« — foreløbigen indgaae paa at ophøre med Convoieren, indtil der ved yderligere Forhandlinger om Retsspørgsmaalet med Hensyn til Visitationen af Skibe, der seile under Convoi, maatte blive tilveiebragt en endelig Overeenskomst om denne Gjenstand. Da den danske Regjering imidlertid, som ovenfor berørt, strax efter sluttede sig til den anden bevæbnede Neutralitet, der opstillede det Princip, at convoierede Skibe ikke maatte visiteres, blev dette af den engelske Regjering betragtet som en Krænkelse af den nylig afsluttede Overeenskomst, der medførte et Brud mellem de tvende Magter. I den Tractat, der den $^{5}/_{17}$ Juni 1801 blev afsluttet mellem England og Rusland, og som Danmark s. A. maatte tiltræde, opgaves det forfægtede Princip. Denne Tractats 4de Art. bestemmer nemlig, at en krigførende Magts Orlogsskib — ikke dermed Kapere eller af Private udrustede væbnede Skibe — er berettiget til at visitere neutrale Skibe, der seile under Convoi, hvilken Visitation skal udføres paa følgende Maade. Den krigførende Magts Krigsskib skal holde sig udenfor Skudvidde af det convoierende Skib og afsende en Baad til samme, hvorpaa man fra begge Sider skal fremlægge de fornødne Documenter, nemlig paa den ene Side Beviis for, at den krigførende Magts Skib hører til denne Stats Marine, og fra den anden Side Autorisation for, at tage et bestemt Antal Handelsfartøier under Convoi, med An-

givelse af disses Ladning. Dersom Alt befindes at være i Orden, skal ingen Visiteren finde Sted; i modsat Fald er Føreren af det convoierende Skib paa Opfordring forpligtet til at holde sin Convoi tilbage i den Tid, som er nødvendig til at visitere samme; dog kan han lade en af sine Officerer være tilstede, medens denne Undersøgelse foregaaer. Finder Føreren af den krigførende Magts Skib tilstrækkelig Grund til at tilbageholde noget Fartøi og føre det til en af sin Stats Havne, for at dette Fartøi kan blive underkastet en nøiere Undersøgelse, da er Chefen for det convoierende Skib ligeledes berettiget til at medsende en af sine Officerer. Ifølge Tractatens 8de Art. skal de i samme etablerede Principer og Regler være lige anvendelige i alle Søkrige, hvori en af Magterne er indviklet, medens de andre ere neutrale. Stipulationerne skulle som Følge heraf være permanente og tjene som fast Rettesnor for de contraherende Magter i Handels- og Søfarts-Anliggender.

I den Krig, Danmark i 1848 førte med Tydskland, forblev den danske Regjering sit Princip tro og anerkjendte neutrale Staters Ret til at lade deres Handelsfartøier convoiere, uden at være underkastede Visitation.

4. Blokade.

For at være forpligtende, skal en Blokade være effectiv, hvilket Declarationen forklarer ved, at den skal haandhæves af en Styrke, der er tilstrækkelig til at forbyde Adgangen til den fiendtlige Kyst. Det er det samme Princip, som opstilledes af den bevæbnede Neutralitet og som findes i forskjellige Tractater, til Ex. den oftere nævnte af 17de Juni 1801 («En Havn skal kun kaldes blokeret, naar det er forbunden med øiensynlig Fare at løbe ind»). Man finder i enkelte andre Tractater Bestemmelse om, hvor stor Styrke, der skal være tilstede, for at en Havn kan siges at være blokeret; efter Declarationen vil eet Krigsskib kunne være tilstrækkeligt, naar

dette kan stationeres saaledes, at det forbyder Adgangen til Havnen. Derimod vil en saakaldet Papirblokade — en Notification fra vedkommende Regjering om, at Fiendens Kyst skal ansees som blokeret, uagtet der ikke udsendes nogen væbnet Styrke —, som blev udøvet af England under det franske Continentalsystem, ikke længere kunne finde Sted. En anden Sag er det, at Blokaden, naar den først engang factisk er indtraadt, betragtes som vedvarende, uagtet Blokadeescadren for en Tid ved Storm fordrives fra sin Station.

Er Blokaden factisk begyndt, uden at der herom er udstedt nogen almindelig Kundgjørelse, da er den kun forbindende for de Skibe, som, efterat have modtaget en Advarsel (hvilket skeer ved en Paategning af Blokadechefen paa Skibspapirerne), atter nærmer sig og søger at løbe ind i den blokerede Havn. Er derimod en Kundgjørelse eller Notification af Blokaden skeet, kan en saadan foreløbig Afviisning ikke forlanges. Det har været omtvistet, om denne Kundgjørelse maa skee fra vedkommende Regjering eller om det er tilstrækkeligt, at Blokaden er bragt til almindelig Kundskab ved en Bekjendtgjørelse fra en Blokadechef, og, da Declarationen Intet herom bestemmer, er dette fremdeles et uafgjort Spørgsmaal.

De Erfaringer, man har fra den sidste Krig, vise hvilken Mening der herom er den gjældende i England og Frankrig. Det er nemlig ved afsagte Domme over Skibe, der have været opbragte for Brud paa Blokade, godtgjort, at man anseer en factisk indtraadt Blokade som bindende for neutrale Fartøier, naar der er udfærdiget en Kundgjørelse herom fra en Blokadechef og denne gjennem Bekjendtgjørelser eller paa anden Maade er bragt til almindelig Kundskab. Antoges det saaledes, at Blokaden af den Havn, hvortil et Fartøi var bestemt, var almindelig bekjendt paa Afgangsstedet eller paa noget Sted, Fartøiet paa Reisen havde anløbet, blev dette condemneret,

medmindre Føreren var istand til at føre Beviis for, at han var aldeles uvidende om den indtraadte Blokade. Men Blokaden blev først betragtet som almindelig forpligtende for Fartøier, der ankom fra Lande, som laae i længere Frastand fra Krigsskuepladsen, naar der var udstedt officiel Kundgjørelse herom fra vedkommende Regjeringer. Om det Sidste end ikke kan ansees for afgjort ved de afsagte Priseretsdomme, fremgaaer det ialfald af en Udtalelse af Sir Graham i et Møde i Underhuset den 26de Mai 1854, idet han paa en Forespørgsel bemærkede, at han havde Grund til at troe, at Riga var factisk blokeret af en tilstrækkelig Styrke, og saasnart han modtog officiel Underretning herom, vilde denne paa sædvanlig Maade blive notificeret i Gazette. Det var unødvendigt for ham at underrette hans ædle og lærde Ven om, at en Blokade, uden Kundgjørelse herom fra Regjeringens Side, alene var bindende i den umiddelbare Nærhed af det blokerede Sted. Virkningen af en mere almindelig Kundgjørelse fra Regjeringens Sæde var derimod, at man det hele Ocean over antoges at have Kundskab derom, saa at Blokaden da blev bindende for alle Neutrale.

Den Wain'ske Patent-Drivskrue,

fremstillet af Capitain N. E. Tuxen *).

(Med Tegning).

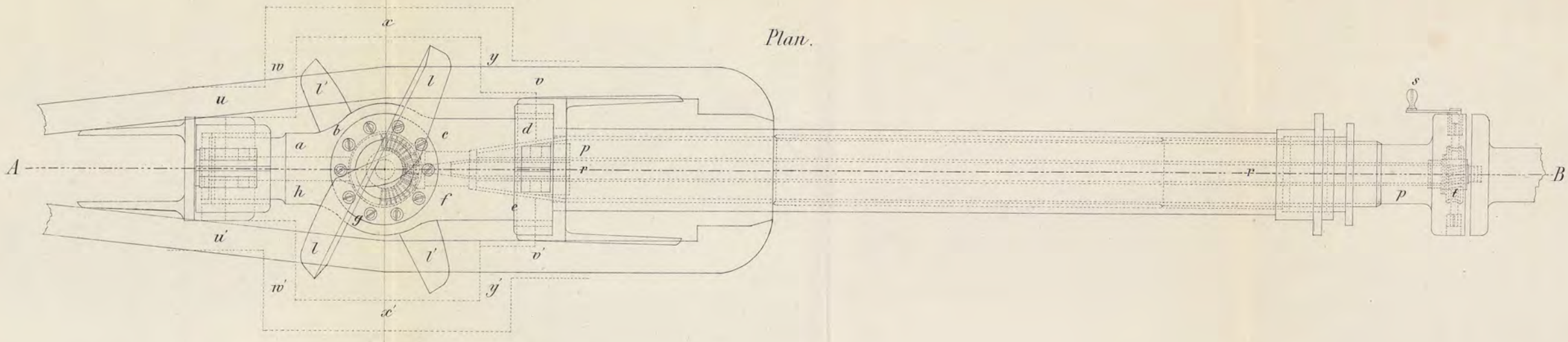
Vedlagte Tegning er af Overmaskinmester Wains Patent-Drivskrue, construeret med Hensyn til Damp-Corvet-Bygningen Nr. 46 *(Heimdal)*. Dette Patents Øiemed er, at kunne forandre Skruens Stigning saaledes, at denne til enhver Tid kan afpasses efter Omstændighederne; Vingerne kunne endog stilles aldeles i Diametralplanen, saa at de ikke gjøre nogen Modstand under Seilads og endvidere tillade, at Skruen kan optages igjennem en Brønd af meget ringe Brede.

Det er bekjendt, at ligesom man har søgt at udfinde Midler til, efter Omstændighederne at forøge eller formindske Skovlhjulenes Diametre, saaledes har man, siden Drivskruens Indførelse, søgt at udfinde en Mechanisme, der tillader at forandre Skruens Stigning, uden at dog nogen af de foreslaaede Planer hidtil har vundet Indgang. Det efterstræbte Maal er imidlertid af en ikke ringe praktisk Vigtighed. For enhver Dampmaskine er der nemlig en vis Hastighed af Stemplet, eller et vist Antal Slag i Minuttet, ved hvilken Maskinen gjør sin største Nyttevirkning, navnlig betinget af Dampkjedlens Fordampningsevne. Ligeledes er der en bestemt Hastig-

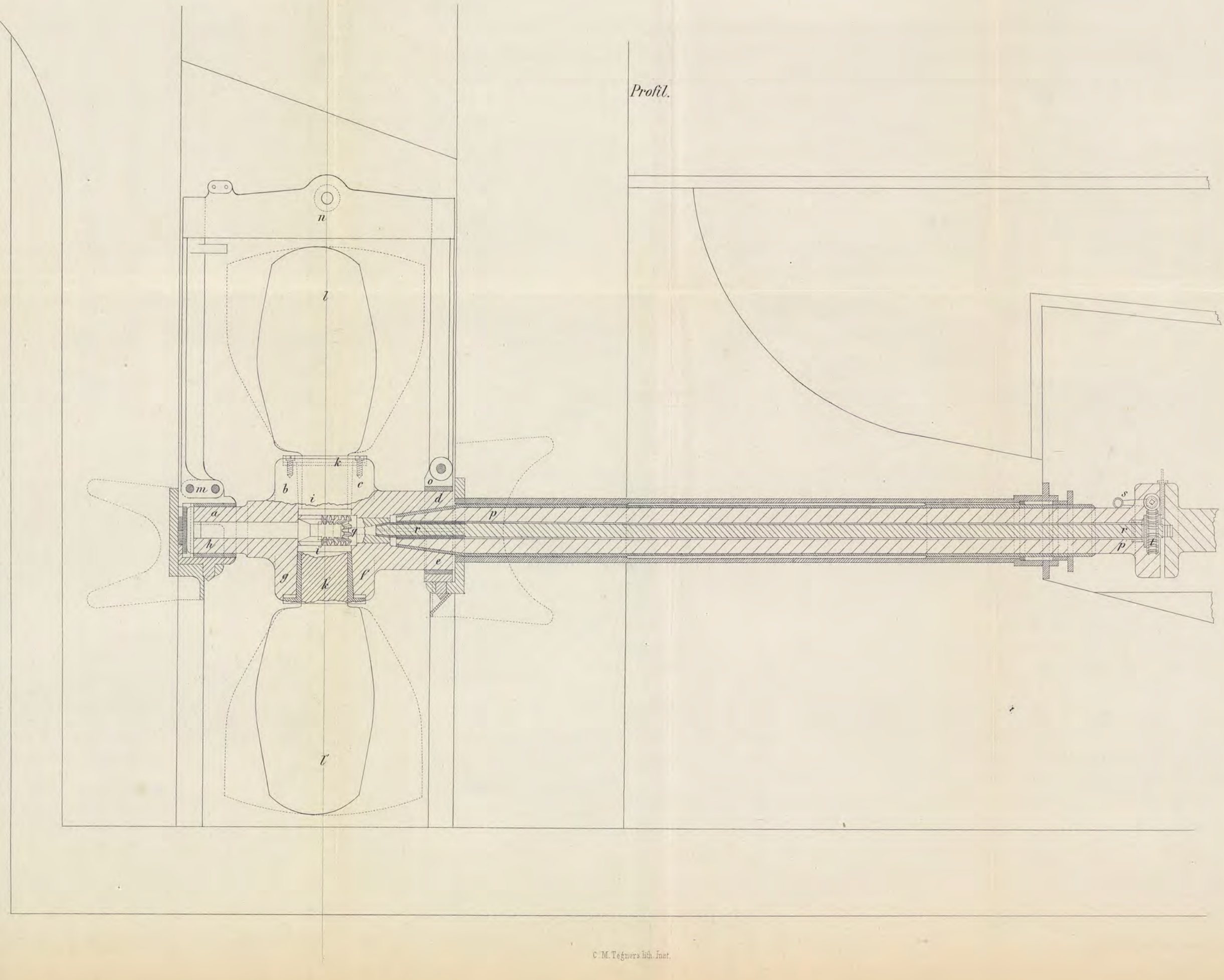
*) Efter en Indstilling til Holmens Overeqvipagemester af 24de Januar 1855.

Den Wain'ske Patent Drivskrue.

Plan.



Profil.



C. M. Tegners lith. Inst.

hed, ved hvilken Maskinen overvinder den største Modstand, som den ifølge sin Construction er istand til. Naar Modstanden aftager, forøges Maskinens Hastighed, saalænge Kjedlen kan levere den dertil svarende Damp; dog holdes denne Hastighed, i Landmaskiner, ved Hjælp af Regulatorer indenfor en bestemt Grændse, da selve Maskinen, eller det ved denne udførte Arbeide, vilde lide under en for vidt udstrakt Hastighed, og Kraft vilde spildes ved Frictionen. Skibs-Dampmaskiner arbeide imidlertid under ganske særlige Forhold. Maskinens Udretning bestaaer i, at bevæge Skibet frem under Overvindelse af Vandets og Luftens Modstand. Denne Modstand afhænger igjen, forsaavidt Vandet angaaer, af Skibets Hastighed og, forsaavidt Luften angaaer, af Vindens Retning og Styrke. En yderligere Aarsag til Modstand er endvidere at søge i Søens Beskaffenhed, saavelsom om Skibet er stillet i det Forhold, at skulle bugsere et andet Skib.

Dette er Maskinens Nyttevirkning eller det endelige Resultat af dens Arbeide: Umiddelbart anvendes Kraften til at bevæge Hjul eller Skrue, indtil disse lide en Modstand i Vandet, lig med og modsat Skibets Modstand, og som fordrer en noget større Hastighed af de arbeidende Dele end den, Skibet har i den modsatte Retning.

Den Modstand, Maskinen har at overvinde, er altsaa lig med Skibets under de givne Forhold, eller, om det er under Bugsering, da med Skibenes, og det Antal Slag, den kan gjøre i Minuttet, staaer i et af Maskinens Construction betinget Forhold til Skibets Hastighed. Naar Skibet gaaer alene i stille Veir, da vil det opnaae en Hastighed, der er afhængig af det hele mechaniske Arrangement og af Kjedlens Evne til at levere Damp af behørig Spænding, indtil det Antal Stempelslag, som den opnaaede Hastighed kræver. Reiser der sig en gunstig Vind, da vil Skibets Hastighed tiltage, fordi Luftmod-

standen formindskes eller ophører, eller vel endogsaa forandres til en Kraft i Bevægelsens Retning, og som Følge heraf vil Maskinens Hastighed ogsaa tiltage, hvorved den kommer til at arbeide mindre fordeelagtigt og kan naae et Maal af Hurtighed, der udsætter den for at overhedes i Boringer eller at lide Havari. Reiser der sig Modvind, da forøges Luftens Modstand, Hastigheden formindskes og dermed Antallet af Maskinens Stempelslag i Minuttet. Med tiltagende Kuling naaer dette et saadant Maal, at Maskinen ei længer kan forbruge den Damp, som Kjedlen kan afgive, og Maskinen er saaledes ikke istand til at arbeide med sin fulde Kraft eller at udføre det Arbeide, hvortil den er construeret. I Dampcorvetten *Thor* kan man saaledes antage, at Stemplerne skulle gjøre 70 Slag i Minuttet for at Maskinen kan afgive sit fulde Arbeide; men dette Antal er ved gunstig Vind steget til 78, der maa ansees betænkeligt for Maskinens Conservation, medens det ved Modvind har været nedbragt til 44, hvorved Maskinens Kraft er bleven formindsket til omtrent $\frac{3}{5}$ af, hvad den er construeret til at afgive, eller den har med andre Ord kun arbeidet med omtrent 165 Hestes Kraft, istedetfor med 260. Et lignende Forhold vil vise sig under Bugsering.

En Skibs-Dampmaskines Arbeide er altsaa bestandig variabel, endog mellem meget vidt udstrakte Grændser, og det er kun under ganske særlige Forhold, at den afgiver sin største Arbeidsmængde. Hvilke disse ere, er for en Deel tilfældigt, da Maskin-Constructeuren ikke forud med Sikkerhed kan bedømme Skibets Modstand. Man stræber i Reglen at opnaae den størst mulige Hastighed i Stille og søger, efter afholdte Prøver, i dette Øiemed at bringe Hjul eller Skrue i bedre Samklang med Skibet, dersom man ikke oprindelig har været heldig. Saaledes have vi f. Ex. her løftet Hjulaxen i Dampskibet *Skirner* henimod een Fod op, da man kom til Erkjendelse om, at Maskinerne derved vilde arbeide bedre.

Det er af det her Fremstillede aabenbart, at det vilde medføre særdeles Fordele, dersom man havde det i sin Magt under alle Omstændigheder at kunne lade Maskinen arbeide med dens fordeelagtigste Hastighed af Stempelslag. Det vilde bidrage til dens Conservation, naar den ellers vilde antage for stor Hastighed; dog vilde det navnlig være af stor Vigtighed under Modvind eller Bugsering at kunne byde over Maskinens fulde Kraft, istedetfor som nu at see denne i høi Grad formindsket, netop under Omstændigheder, hvor den størst mulige Kraft kunde være nødvendig for Skibets Sikkerhed eller for Udførelsen af dets Tjeneste. Ved Hjulskibe vilde dette kunne opnaaes, naar man efter Behag kunde forøge eller formindske Hjulenes Diametre; og ved Skrueskibe, naar man kunde forøge eller formindske Skruens Stigning. Indretninger af denne Art ved Hjulene ere aldrig lykkedes, og Tanken kan ansees for opgiven for deres Vedkommende. For Skruen ere flere Patenter udtagne, navnlig af *Maudslay* eet, der var meget lovende, og som, saavidt mig bekjendt, var anbragt paa det store Dampskib *Prince*, der forliste i det Sorte Hav. Men, af alle mig bekjendte Forslag af denne Art, udmærker det af Overmaskinmester *Wain* udfundne sig ved sin Sikkerhed og Hensigtsmæssighed, hvorfor jeg ikke tager i Betænkning at anbefale det fremfor noget Andet, mig bekjendt, og en saadan fordeelagtig Dom er ogsaa bleven det til Deel af engelske Fabrikanter. Til en nærmere Beskrivelse af Mechanismen, skal jeg henvise til den vedføiede Tegning.

Skruen bestaaer af 3 Hovedstykker, nemlig *Centerstykket a b c d e f g h* og de 2 *Vinger i k l* og *i' k' l'*. Centerstykket er afdreiet for begge Ender, paa sædvanlig Maade anbragt i Rammen *m n o* og ved den forreste Ende indrettet til at modtage Skrueaxen *p p*, paa samme Maade som i *Thor*. Vingerne ere cylindriske ved *i k* og passede ind i tilsvarende Huller i Centerstykket, hvor de

holdes paa Plads ved Hjælp af en paastøbt Krave, nær den cylindriske Deels Inderende, og af en Metalbøssing, der er noget conisk og deelt i 2 Dele, og som, efterat det Hele er bragt paa sit Sted, befæstes til Centerstykket ved Skruer. Paa Inderenden af hver Vinges cylindriske Deel er der skaaret Hjultænder, og endelig støde Vingernes Inderender sammen med en solid og en omfattende cylindrisk Tap, for gjensidig at støtte hinanden. Centerstykket er gjennemboret efter Længden, og deri er indpasset et Drev, *q*, der griber i Tænderne paa Inderenden af Vingerne, saa at disse kunne dreies eller fastholdes i en hvilkensomhelst Stilling ved Hjælp af dette Drev. Selve Skrueaxen *p p* er gjennemboret efter Længden og i Udboringen er der anbragt en Stang, *r r*, hvis Yderende er firkantet og passer ind i en tilsvarende Aabning i Drevet *q*. Ved at omdreie denne Stang, ved Hjælp af Sving og Skrue uden Ende *s t*, kunne Vingerne gives en hvilkensomhelst Stilling og fastholdes i denne. En Viser ved Inderenden angiver Vingernes Stilling. Da Svinget er anbragt inde i Skibet, kan man meget hurtigt forandre Vingernes Stigning, kun ved at standse Maskinen medens det foregaaer, saaledes at man til enhver Tid er Herre over at arbeide med den Stigning, der viser sig at være den bedste. Naar man vil seile, uden at benytte Maskinen, kunne Vingerne stilles langskibs eller Skruen optages. For at optage den, trækkes Axen ind i Skibet paa samme Maade som i *Thor*, efterat Palen er anbragt paa den ene, opad vendte Vinge; men den Egenskab ved denne Skrue, at Vingerne kunne stilles langskibs, frembyder en anden væsentlig Fordeel, idet man, ved at dreie Vingerne langskibs før Skruen optages, kan betjene sig af en meget smal Brønd. Linierne *u v* og *u' v'* paa Plantegningen vise saaledes den fornødne Størrelse af Brønden, naar Vingerne dreies langskibs, medens de punkterede Linier *w x y* og *w' x' y'* vise den Brønd, der var fornøden for at optage en Skrue af

samme Størrelse med faste Arme. Vigtigheden af en saadan formindsket Brønd er i sig selv indlysende.

Denne Construction af Skruen byder saaledes alle tilsigtede Fordele og løser Vanskelighederne paa en simpel, for praktisk Anvendelse meget bekvem Maade. Det er min Overbeviisning, at den tilsteder en fuldkommen solid Construction i alle sine Dele, og der er ingen Grund til at antage, at den skulde komme i Uorden, da dens Mechanisme er aldeles aflukket.

Denne Construction af Skrue er endnu ikke bleven prøvet i den danske Marine.

Et Par Bemærkninger, navnlig om det engelske Redningssystem.

Da Redningsvæsenet lader til at have opvakt Interesse her i Danmark, og da det vilde være særdeles ønskeligt, om denne Interesse vilde tiltage, skulle vi her meddele nogle Oplysninger om det engelske Redningssystem, som det, der vistnok er det bedst ordnede, ligesom ogsaa Englænderne interessere sig mest for og have, som Nation betragtet, mest Kjendskab til Søvæsenet og særligt til Redningsvæsenet.

Førend 1798 fandtes ingen Redningsbaad i England; men da der i dette Aars Efteraar indstrandede et stort Skib ved Tynes Munding, og ingen Mand af Besætningen kunde reddes, skjøndt Skibet var nær Land og det varede nogen Tid, førend det blev Vrag, fik endeel Folk den Tanke, at forsøge paa at tilveiebringe en Baad, som i stormende Veir kunde stikke i Søen for at redde Menneskeliv. Til den Ende nedsattes en Commission; man ansporede Folk offentligt til at fremkomme med Tegninger til et saadant Fartøi, og det varede heller ikke længe, førend en Maler, William Wouldhave, og en Baadebygger, Henry Greathead, begge fra Shields, indleverede Modeller. Den Førstes skulde bygges af Kobberplader og gjøres let ved Anbringelsen af Kork; den Andens skulde bygges af Træ og vilde vende Kjølen iveiret, naar den kæntrede, medens Wouldhaves vilde rette sig igjen. Intet af disse Forslag antoges imidlertid,

hvorimod der blev construeret en Baad af to af Commissionens Medlemmer, hvilken man besluttede at lade bygge, og overdrog Greathead at udføre Arbeidet. Denne gjorde en lille Forandring ved Tegningen, idet han gav Baaden en forgynget Kjøl, iøvrigt fik den omtrent Form som en norsk Jolle. Wouldhave paastod siden offentlig, at man havde ranet hans Idee og vilde ikke lade sig overbevise, skjøndt de eiendommelige Egenskaber ved den byggede Baad netop stode i Modsætning til hans Idee.

Snart fik man Leilighed til at prøve den af Henry Greathead byggede Baad, da nemlig et Skib den 30te Januar 1790 stødte paa Herd Sand. Under Synet af Tusinde af Tilskuere, som med spændt Forventning afventede Udfaldet, satte Baaden af, og dette første Redningsforsøg kronedes med fuldstændigt Held, idet hele Besætningen reddedes. Senere skuffede den aldrig de Forhaabninger, man med Rette gjorde til den.

Efterhaanden, som dens Brugbarhed blev bekjendt, fik Greathead Bestillinger paa mange lignende Baade, saavel til England som til andre Lande, og de vare Midlerne til at frelse mange Menneskeliv. I 1802, efterat Baaden i tolv Aar var bleven brugt paa Englands Kyst, tilstod Parlamentet Greathead en Belønning af 1200 £, og Videnskabernes Selskab gav ham 60 Guineaer og en Guldmedallie.

Baaden var noget kortere og bredere end de nu brugelige; den var forsynet med Kork inden- og udenbords, var bygget af Eg og havde sex Tofter. Aarerne, som vare korte og af Fyrretræ, holdtes ved Stropper om Lommen til en Nagle i Essingen. Strax udrustedes Baaden med Korkbelter til Mandskabet, hvilke det imidlertid ikke syntes om og senere frafaldt; da imidlertid en Baad i 1836 kæntrede, og hele Mandskabet druknede, anlagdes atter Belterne, eftersom man troede sig overbeviist om, at kun Manglen af disse havde været Skyld i Fol-

kenes Død. I North-Shields fandtes der ogsaa allerede fra 1790 en Redningsbaad, som af den afdøde Hertug af Northumberland skjænkedes til Byen, ligesom han ogsaa aarlig gav 20 £ til dens Vedligeholdelse og et halvt £ til hver Mand af Besætningen, efter en udført Bjergning.

Skibbruddenes Antal forøgedes imidlertid paa de engelske Kyster; man begyndte at fatte lidt Mistro til den gamle Form af Redningsbaaden, og dette, i Forbindelse med den Omstændighed, at en Redningsbaad, bemandet med tyve uforfærdede Tynes-Folk, forliste i 1849, hvorved Besætningen tilsatte Livet, bragte Hertugen af Northumberland til at udlove en Belønning af hundrede Guineaer til den, som gav den bedste Tegning til en Redningsbaad. Dette fandt saamegen Anklang hos Folket, at der næsten indleveredes tre hundrede Tegninger, hvoraf naturligviis adskillige slet ikke kunde komme i Betragtning. En Commission udnævntes nu af Hertugen, og den skulde afgjøre, hvilken Tegning der havde Fortrinet. Der blev da opstillet adskillige Egenskaber, som udfordredes for en god Redningsbaad, og med Nummer betegnedes Forslagene, saaledes at det laveste Nummer angav den største Tilnærmelse til Idealet. En Mr. Beeching fra Yarmouth fik Præmien for den bedste Redningsbaad.

Den ligner i Form en Hvalbaad, er 36 Fod lang, 9½ Fod bred og 3½ Fod dyb, og den roes med tolv Aarer. Der findes Luftkasser paa alle de ledige Steder i Baaden, navnlig paa Siderne og ned imod Bunden, den har en svær Jernkjøl og Vandkasser som Ballast, hvilke tjene som Modvægt mod Topkasserne og bringe den til at svinge rundt igjen ved en Kæntring. Den har Seil, kan rumme halvfjerdsindstyve Mennesker og koster at bygge 250 £.

Det er imidlertid en Selvfølge, at de lokale Forhold, under hvilke en saadan Baad skal anvendes, have Ind-

flydelse paa Constructionen, og at denne Normalbaad ingenlunde er bleven brugt i ganske samme Skikkelse paa alle Steder. Den er heller ikke nu fuldkommen den samme, thi den har undergaaet mindre Forandringer, som Erfaringen har viist at være hensigtsmæssige.

Da man i Danmark begyndte at bygge Redningsbaade — den første byggedes 1845 af »Foreningen til Søfartens Fremme«, den anden 1846 af Frimurerlogen — støttede man sig paa de i England indvundne Erfaringer, og lempede Baaden efter de eiendommelige Forhold paa vore Kyster, og, blandt de mest fremtrædende Egenskaber, maatte Baaden have den, at kunne flyde let paa Vandet for at gaae over Revlerne. Derfor findes foruden Sidekasser ogsaa Bundkasser i den. Senere indhøstedes ogsaa Erfaringer ved de danske Kyster; de førtes atter over paa Baadene, og man kan nu nok antage, at disse have bestaaet deres Prøve.

Vi have nogle Data med Hensyn til Strandingerne paa de engelske Kyster, hvilke vi her skulle meddele, og man vil da see, at det vil vare længe, førend England faaer for mange Baade.

I Løbet af 1850 forliste 692 engelske Skibe af 127,188 Tons Drægtighed, hvilket altsaa omtrent er to om Dagen; kun fire vare Dampskibe. Naar man regner saavel fremmede Nationers Skibe som engelske, saa forliste ikke mindre end 681 paa Storbritanniens Kyster, og flere end Halvdelen vare totale Forliis. Omtrent 800 Mennesker tilsatte der Livet. Det er ikke ualmindeligt, at en enkelt Storm bestrøer Kysten med Vrag. Saaledes forliste i tre enkelte Storme i 1821, 1824 og 1829, paa Østkysten af England imellem Humber og Tees, 169 Skibe. I en Storm 1846 drev ikke mindre end 39 Skibe iland alene i Hartlepool Bugten, og i Stormen den 25. og 26. September 1851 strandede, kulseilede og forulykkede 117 Skibe ved de engelske Kyster og i de engelske, omliggende Havne.

I 1852 strandede og forliste 1,015 paa Storbritanniens Kyster, i 1853 832, i 1854 987 og i 1855 1,141. Af dette sidste Antal ere 963 alene engelske, og alle de i 1855 forulykkede Skibe repræsentere tilsammen en Drægtighed af 176,544 Tons. I November og December forefaldt de fleste Strandinger, nemlig 176 i den første og 230 i den sidste Maaned, medens de færreste forefaldt i April og Juni, nemlig 43 i den første og 41 i den sidste Maaned. I 1852 forulykkede ialt ved Strandingerne 920 Mand, i 1853 689, i 1854 1,549 og i 1855 469. Af disse Sidste gik alene den 3die Mai ved Skibet Johns Forliis 191 Mennesker tabt. I 1855 ere saaledes i Gjennemsnit mere end 3 Skibe daglig indstrandede ved Englands Kyster, og i 1854 have imellem 4 og 5 Sømænd i Gjennemsnit daglig tilsat Livet der ved Forliis. Mandskaberne paa Redningsbaadene have i 1855 oppebaaret i Lønning ialt ca. 583 £ og ca. 200 £ som Belønninger for Bjergning af Menneskeliv. Desforuden er der udredet til Fiskere og Andre, som have frelst Skibbrudne ca. 455 £. Denne samlede Sum af ca. 1238 £ er udredet deels af »The National Lifeboat Institution,« deels af »The Board of Trade.«

I England og Wales findes mindst 75 Redningsbaade, hvilke i 11 Aar have reddet 1128 Menneskeliv; i Irland findes derimod kun det ringe Antal af 8 Baade. Der er i England 144 Raketstationer og i Irland 25.

Arbeider, som ere udførte paa Marinens Værfter i Aaret 1856.

Ved Skibsbyggeriet. a. Den under 18de Juni 1853 beordrede Bygning af en Skruecorvet fortsat saaledes, at Corvetten, som erholdt Navnet *Heimdal*, udløb i Vandet den 24de Juli.

b. Bygningen af en Skruefregat, efter Ordre af 5te September 1853, under Nr. 47 paa Bedingen Nr. 1, fortsat.

c. Ligeledes den under 29de Marts 1854 beordrede Bygning af en Jerndampkanonbaad.

d. Gjort forberedende Arbeider til den under 26de Juni 1856 beordrede Bygning af en Skruefregat Nr. 48.

Ved Bedingerne. Paa Nyholms Beding Nr. 2 har været opsat Kutteren *Neptun* og Skonnerten *Delphinen*;

paa Nr. 4 Fyrskibet Nr. 3 og

paa Baadeværftsbedingen Dampskibet *Limfjorden* fra 31te Januar til 14de Februar og *Boreas* fra 4de til 22de October. Efter disses Reparation blev den 29de October opsat Dampskibet *Ægir*.

I Dokken. Ved Aarets Begyndelse og indtil den 4de August vare under Reparation Briggen *St. Thomas* og en Ankerpram; derefter have været indsatte:

Corvetten *Heimdal* fra 4de til 19de August og fra 3die til 17de September,

Dampskibet *Slesvig* fra 19de August til 3die September,

Dampskibet *Freir* fra 17de til 29de September og

Fregatten *Havfruen* siden sidstnævnte Dato.

Skibsreparationer paa Vandet ere i større Omfang udførte paa Linieskibet *Frederik den Sjette*, Fregatterne *Rota* og *Thetis*, Corvetten *Galathea*, Briggen *St. Thomas* (efterat den var udtagen af Dokken), Dampskibene *Ægir*, *Hekla*, *Geiser*, *Skirner* og *Slesvig*, samt Skonnerten *Kiel*. Desuden ere endeel mindre betydelige Arbeider foretagne til Vedligeholdelse af Flaadens øvrige Skibe.

Saa er og paa Land efterseet og repareret endeel mindre Fartøier og Pramme, ligesom i det under Skibsbyggeriet hørende Sauge-Maskinværksted de opstillede Maskiner, nemlig 3 Circulair-Sauge og en Lang-Saug samt en Hovlemaskine, have begyndt deres Virksomhed.

Ved Artilleriet er udført de almindelige Arbeider.

Ved Takkelloftet forfærdiget Takkellads til Skruefregatten *Niels Juel* og endeel til Skruecorvetten *Heimdal;* Fartøis-Takkellads etc. etc.

Ved Baaderværftet er bygget en 30 Fods Travaille-Chalup, 3 26-Fods og et 23-Fods Sidefartøier, 2 27-Fods Hvalbaade og 2 14-Fods Joller; desuden forfærdiget 2 Boinings-Maskiner til Brug ved Forfærdigelsen af Fartøis-Spanter, samt udført endeel Reparationer etc.

Ved Masteværftet er forfærdiget en Fokkemast til Linieskibet *Waldemar*, Master og Bougspryd til Skruecorvetten *Heimdal*, Stor- og Fokkemast til Skonnerten *Delphinen* og Vandskonnerten *Regnbuen*, Stormast til Fyrskibet Nr. 3, endeel Fartøismaster, Ræer etc. etc.

Ved Billedhuggerværkstedet er udarbeidet Gallionsfigur til Skruecorvetten *Heimdal*, Speilornamenter til samme og til Skruefregatten *Niels Juel*, Gallionsornamenter til Dampskibet *Jylland*, Model af Skruecorvettten *Thors* Gallionsfigur, samt endeel mindre Ornamenter og Reparationer.

Ved Snedker- og Stolemagerværkstedet er forfærdiget Apteringer til Skruefregatten *Niels Juel*, Skruecorvetten *Heimdal*, Dampskibene *Hekla* og *Slesvig* og Fyrskibet Nr. 3; desuden endeel Borde, Skabe etc. og forskjelligt Huusbygningsarbeide.

Ved Dreiværkstedet er forfærdiget omtrent 1400 Blokke, endeel Blokhuse, Skiver, Haandspager etc., foruden de sædvanlige Reparationer.

Ved Bødkerværkstedet er forfærdiget 42 Jernbaands-Tønder, 99 Krudtønder, 50 Træbaands-Foustager, endeel Ballier, Pøse og Kar, samt repareret Fadeværk, Sømærker m. m.

Ved Seilloftet er forfærdiget 27 Skibsseil til Skruefregatten *Niels Juel*, 11 til Skruecorvetten *Heimdal*, 3 til Corvetten *Najaden*, 4 til Briggen *Ørnen* og 8 til Dampskibet *Slesvig*; desuden endeel mindre Seil, Overtræk, Flage, Madratser etc. etc., foruden Reparationer.

Ved Reberbanen er slaaet 70 Touge, 346 Trosser, en betydelig Deel Liner, Hyssing, Mærling og Skibmandsgarn, 5½ Skpd. Seilgarn og 400 Bunter Lunte.

Ved Maskinværkstedet er fuldført Opsætningen af Maskineriet i Skruefregatten *Niels Juel;* indpasset Axelledningen og Skruen, samt indsat Kjedlerne og paabegyndt Opstillingen af Maskinerne i Skruecorvetten *Heimdal;* fortsat Arbeidet med Forfærdigelsen af Maskiner og Kjedler til Skruekanonbaaden *Støren* samt med Bygningen af en Jern-Skruekanonbaad; fuldendt Opstillingen af Maskine, Axelledning og øvrige Apparater i Saug- og Høvleværks-Bygningen, samt forsynet denne med Varmerør; forfærdiget 2 Boremaskiner, 3 Jernpontoner, 8 Pomper og forskjelligt Værktøi; paabegyndt Forfærdigelsen af en hydraulisk Presse til Kjædeprøve; repareret og tildeels adskilt og efterseet Maskinerne i Marinens Skibe, Dampskibene *Eideren* og *Jylland*, Dreie og File-Værkstedet samt i Dokken.

Ved Dampmaskinen paa Gammelholm er forfærdiget en Kanonbaads-Agterstævn, 396 Knæarme og 599 Emmingsjern; udvalset 320 Skpd. Jern og Kobber etc etc.

Ved Grovsmedeværkstederne er, foruden det almindelige sværere Arbeide til Skibsbyggeriet m. m., forfærdiget en Kabys, endeel Kjættinger etc.

Ved Kleinsmedeværkstedet er forfærdiget et Jern-Krudmagazin til Skruecorvetten *Heimdal*, samt forfærdiget og repareret en Mængde forskjellige Gjenstande; ligeledes reengjort og repareret Kakkelovnene i Holmenes Huusbygninger.

Ved Bradbænkene paa Nyholm og Gammelholm ere de sædvanlige Arbeider udførte.

Tømmerarbeider. De væsentligste af disse have været Hovedreparation af Hønsebroen og Broen imellem Baadebyggerpladsen og Smaløen; Fundament til en Kjædeprøve-Maskine i Takkelladshusene; Indretning af Loftet i Skolebygningen paa Ankerøen til Arbeidssted for Sprøitemandskabet; Reparation af Kanonbaadsskurene; Indretning i den nye Værkstedbygning; Indretning af Arsenalbygningens nordre og søndre Fløis Underhuse til respective Rapertværksted og Gymnastiklocale; Ombygning af Broerne over Gravene ved Krudtaarnene Nr. 1, 2 og 3 indenfor Volden; Forfærdigelse af en Fortøipæl i Flaadeleiet og en Bardunpæl udenfor Bedingen Nr. 1; Opførelse af et Skuur i Laboratoriegaarden; et større Parti Gulvs Omlægning i Reberbanen; Forfærdigelse af Vagere, Arbeidsredskaber m. m., og desuden de sædvanlige Reparationer.

Ved Muurarbeidet og Brolægningen ere de sædvanlige Arbeider udførte.

Sjouerarbeide paa forskjellige Steder er udført for en Sum af 41,135 Rdlr. 75 Sk.

Ved Dokanlægget paa Nyholm er i Aaret 1856 foretaget følgende Arbeider:

Opstillet en ældre Maskine med Kjedler til at besørge Lænspompning under Arbeidet. Opmuret Endepillerne og endeel af Centerpillen til en Svingbro mellem Frederiksholm og den nordlige Ende af Dokkeøen. Resten af Udgravningen er fuldført. Dokkens Bund er lagt med Undtagelse af det midterste Stykke udenfor Slusefalsen. Opført Sidemurene til omtrent daglig Vande fra Inderenden til Trappepartiet paa Siderne. Forfærdiget og opstillet en Stillads til at bære en Rullekran tvers over Dokken ved Slusefalsen, for dermed at anbringe de svære Steen i denne. Bolværket er fuldendt paa den nordlige Side af Dokkeøen paa circa 60 Fod nær, der hvor det skærer Dæmningen. Bolværket paa den vestlige Side er paabegyndt indenfor Dæmningen. Udgravet for Brønden til den permanente Pompemaskine og opmuret denne til en Høide af 2 Fod under daglig Vande, samt Ledningskanalen fra Dokkens Bund til Brønden med det dertil hørende Stigbordskammer. Udgravet Bunden af Kanalen mellem Frederiksholm og Dokkeøen indenfor Dæmningerne, til en Dybde af 11 Fod. Den første Steen i Slusefalsen sattes af Hans Majestæt Kongen den 15de August, og Sætningen af Stenene i Slusefalsen fortsattes saaledes, at ved Aarets Udgang omtrent $\frac{1}{3}$ af den var færdig. Ved Aarets Udgang vare c. 3 Millioner 3" Muursteen forbrugte og c. 26000 Cubikfod Granit sat fra Begyndelsen af Arbeidet.

Midt i November standsedes Muurarbeidet for Frost, og Vandet indlodes i Høide med Vandet i Søen.

Et „Sailor's-home."

I Løbet af de sidste halvhundrede Aar er der til forskjellig Tid fremkommet Planer og Forslag til en saadan Anstalt her i Staden. Som bekjendt omfattede afdøde Commandeur Søllings Plan ikke alene Oprettelsen af en Stiftelse for gamle og trængende Søfolk, den nuværende Bombebøsse, men tillige Oprettelsen af et dermed i Forbindelse staaende *Sailor's-home*. Det lykkedes ham imidlertid ikke at realisere denne Deel af Planen, der, som sagt, senere til forskjellig Tid er optagen og omhandlet af Andre.

Vi have i forrige Bind af dette Tidsskrift henledet Opmærksomheden paa en »Forening til Søfolks Understøttelse« og ere, ved i Anledning af denne Forening at have søgt Oplysninger om de reisende Søfolks Kaar og Trang samt ved at høre Udtalelser desangaaende af Mænd, der selv have arbeidet sig frem ad denne Vei og for hvis Mening vi nære den største Agtelse, komne til den Overbeviisning, at man ved Oprettelsen af et *Sailor's-home* her i Staden maaskee vilde bringe den farende private Sømand den virksomste og allerbedste Hjælp. Havde han et fast og ordentligt Tilholdssted, hvor hans Kost og Vadsk leveredes ham saa billigt og godt som muligt, hvor han ved Underviisning og Læsning kunde finde en god og frugtbringende Beskjæftigelse i sine ledige Timer, hvor hans opsparede eller tilgodehavende Hyre kunde blive forvaret og Contrabog føres for ham, hvor man skaffede ham passende Hyre saasnart

skee kunde o. s. v., kort — hvor *hans* Fordeel var det eneste Formaal, saavidt Anstaltens pecuniaire Kræfter tillode, da ere vi overbeviiste om, at meget Godt vilde fremmes ad denne Vei. Det er en bekjendt Sag, at Størstedelen af de private Søfolk, under deres kortere eller længere Ophold her i Byen, naar de ere uden Hyre, leve i de saakaldte Logiskjældere, hvoraf der findes et meget betydeligt Antal. Vi have forespurgt os hos en Mængde forskjellige Søfolk angaaende deres Forpleining her og næsten bestandig faaet til Svar, at de havde det ret godt, at Kosten var god og rigelig og ikke dyrere end rimeligt var, at Logiset vel var indskrænket, men dog taalelig reent og ordentligt holdt — kort, at de ikke antoge at kunne forlange stort Mere for deres Penge, end de virkelig fik. Uagtet dette vistnok taler til Fordeel for deres Værter, maa det dog fornuftigviis antages, at baade Logis, Kost og Vadsk maae kunne leveres dem billigere i et stort Etablissement, hvor alle Indkjøb kunne gjøres i det Store og til rette Tid, end i en saadan Kjælder, der kun er beregnet paa et meget indskrænket Antal. Skibsføreren søger Mandskab i disse Kjældere, paa Laugshuset eller, i det sidste Aar, paa et Forhyringscontoir, hvor adskillige Personer skulle ernæres af de indvundne Sportler, Douceurer o. s. v. Matrosen søger Hyre paa Laugshuset, eller ved at løbe fra Skib til Skib og tilbyde sin Tjeneste, eller og erlægger han ogsaa sin Skjærv paa bemeldte Contoirer. I et Sailor's-home vilde Skipperen altid kunne finde Folk, og det uden Omkostninger og Douceurer; og Matrosen, der ved sin Ankomst til Anstalten lod sit Navn registrere og sit Patent og sine Anbefalinger opbevare til Fremviisning, havde tillige en større Sandsynlighed end nu, for hurtigt at faae Emploi.

Dersom et saadant Etablissement oprettedes som et industrielt Foretagende ved Actier, og Alt, hvad Renten i Tiden maatte overstige et vist fastsat Procentantal, an-

vendtes til Nedsættelse i Betalingen eller til at forskaffe gratis Underviisning i Sømandskab, Navigation, Dampmaskinen, Sprog etc., troe vi ikke dets Oprettelse vilde møde uovervindelige Vanskeligheder i dette Øieblik. Ledede af Overbeviisningen om, at et *Sailor's-home* vilde være et stort Gode for de private Søfolk, baade i moralsk og materiel Henseende, have vi fra England søgt Oplysninger om de der bestaaende Etablissementer af denne Art, hvilke vi her i Korthed skulle meddele vore Læsere.

Der findes for Tiden (31. Decbr. 1856) 13 *Sailor's-homes* i England, 6 i Irland og 4 i Skotland, alle oprettede i Løbet af de sidstforløbne 22 Aar. Et af de betydeligste er det i *Well street*, *London docks*, kaldet *the Brunswick Maritime Establishment*, som siden dets Stiftelse i Mai 1835 har havt et Antal af 84,441 Sømænd, som i kortere eller længere Tid der have søgt Logis. Af dette Antal havde de 23,520 været der flere Gange, og det sidste Aar alene viser en Tilgang af 7,715 Mand, et langt betydeligere Antal end noget foregaaende Aar. Der kan i denne Anstalt modtages 300 Søfolk som Logerende, hvoraf hver faaer sit eget Kammer; men Spisningen skeer i en stor fælles Spisesal. Directionen har ifjor udstedt følgende

Indbydelse til Søfolk.

»Det er Directionens inderlige Ønske, at de Søfarende maatte indsee, at der ved Oprettelsen af denne Anstalt ikke tilsigtedes Andet end en Hjælp for de Sømænd, som komme til London; den nærer det faste Haab, at de Søfolk, som søge til det, ville af Erfaring lære dette, og den har intet kjærere Ønske, end at de i alle Henseender og under alle Omstændigheder maae finde, at Anstalten bærer sit Navn — »et Sømands-Hjem« — med Rette.

Der vil blive draget Omsorg for, at Kosten, der leveres i Anstalten, er god, at Sovelukafferne holdes saa

rene og ordentlige, som muligt, og at den Vadsk af Klæder, som Søfolkene efter Reglementet ere berettigede til, bliver ordentlig.

Betalingen er for en fuldbefaren Matros 2 shillings om Dagen eller 14 sh. om Ugen, for hvilke han faaer Logis med eget Sovekammer, 4 Maaltider om Dagen og Vadsk.

En Jungmand (under 20 Aar) betaler 12 sh. om Ugen og en Dreng 1 sh. 7 p. om Dagen eller 11 sh. om Ugen. Gratis Underviisning i den til Anstalten hørende Navigationsskole gives fra Kl. 6 til 9 Form.,
» » 2 » 4 Efterm.,
» » 6 » 9 Aften
for de Matroser og Drenge, der logere i Anstalten og ønske at benytte Tiden til at uddanne sig til Skibsførere og Styrmænd. Ligeledes gives gratis Underviisning i Religion; ligesom og Bibliotheket og Læseværelset ere til fri Afbenyttelse.

Anstalten betragter sig som ansvarlig for Alt, hvad de logerende Søfolk maatte deponere af Penge; hvorimod alle private Pengesager med Anstaltens Embedsmænd eller Betjente forbydes paa det Strengeste. Til større Sikkerhed for Deponenterne vil en af Anstaltens Embedsmænd, saavidt muligt, være tilstede ved alle Indbetalinger, og Folkene ville stedse finde de Penge, der paa denne Maade indbetales, noterede i Regnskabsførerens Bøger. Folkene kunne hæve deres Penge fra Kl. 9 om Morgenen til Kl. 5 om Eftermiddagen, og Indbetalingen gjøres til Kassereren paa samme Tid, Søndagen i begge Tilfælde undtagen. Directionen anbefaler Folkene indstændigt, ikke at have Penge liggende i deres Kister eller bære dem hos sig, men ved Ankomsten til Anstalten strax at aflevere dem til Kassereren, eller, om det er efter Contoirtiden, til Forstanderen.

Det er paalagt Anstaltens Betjente at underrette Søfolkene om, hvor de kunne kjøbe Klæder, eller hvad

andet de maatte behøve, saa godt og billigt som muligt. Anstaltens Secretair vil være Folkene behjælpelig med at besørge Breve og Penge sendte til deres Slægtninge.

Forstrækning paa Hyre vil endnu blive udbetalt; men Directionen griber denne Leilighed til at henlede Folkenes alvorlige Opmærksomhed paa denne Gjenstand. Anstalten har nemlig fra Tid til anden lidt betydelige Tab ved at Folk, som havde ladet sig forhyre med et eller andet Skib og modtaget Udgaaningspenge paa Kasserercontoiret, have forladt Anstalten uden at gaae ombord i det Skib, hvortil de vare forhyrede. Directionen antager ikke at de Folk, der handlede saaledes, have tænkt sig, hvor stor en Forseelse de begik ved ikke at opfylde deres frivilligt indgaaede Forpligtelse, og den har Grund til at befrygte, at de hyppige Gjentagelser af denne Forseelse har i Folkenes Tanker formindsket de onde Følger deraf. Disse ere af en dobbelt Natur: for det Første bliver den, der her forstrakt Pengene, bedraget for dette Beløb, og for det Andet skader det den Mands Navn og Rygte, der ikke holder en Contract, hvorunder han har sat Navn og Segl.

Trækkesedler, der ere betalbare i London, ville kunne modtages i Anstaltens Contoir og Beløbet af Kassereren tilstilles Mandens Slægtninge i det Tilfælde, denne har boet i Anstalten.

Da man ønsker at opmuntre Søfolk til at opspare deres fortjente Penge og, saavidt muligt, at forhindre, at de efter Afmønstringen sætte dem overstyr eller miste dem, er der oprettet en »Sømands-Sparekasse« i Sømands-Hjemmet. Deposita af £ 5 til £ 200 ville blive modtagne og 3% givne i Rente.

Vexler, fri for de sædvanlige Gebyrer, ville kunne tilstaaes Søfolk og Drenge, for at sætte dem istand til lettere at kunne sende en Deel af deres Lønning hjem til deres Slægtninge, naar disse ere bosiddende i de forenede Kongeriger.

Et Forhyringscontoir er oprettet i Sømands-Hjemmet, hvor Skibsførere kunne erholde Mandskab, slutte Contracter, mønstre af og paa etc., og Matroser kunne faae deres Navne registrerede og erholde Emploi.«

Undert.: G. Pierce,
Secretair.

Slutteligen undlade vi ikke at henlede Opmærksomheden paa følgende Uddrag af Tabellen over de i det omtalte Sømands-Hjem i London Docks logerende Søfolks private Pengeregnskaber:

Aar.	Antal af Contoer.	Beløb modtaget til Opbevaring.	Beløb sendt hjem.	Beløb indsat i Sparekassen.
1845	4279	£ 25200	£ 4800	£ 855
1850	4638	27948	7223	836
1855	6869	77845	33934	1281
1856	7715	87319	51537	1938

og vi troe ikke paa bedre Maade at kunne vise, hvor meget Godt en Anstalt, som den her omtalte, vilde kunne stifte for vore Søfarende.

Blandinger.

Nødror, anvendt ombord paa Corvetten le Vigogne, commanderet af M. Fabre, capitaine de Vaisseau.

(Meddeelt.)

Corvetten le Vigogne knækkede sit Ror i et meget haardt Veir, og da den Deel af dette, som blev hængende ved Agterstevnen, slog voldsomt, tildeels paa Grund af den svære Sø, søgte man strax at skaffe sig af dermed. Man bestræbte sig imidlertid først for at bjerge Beslagene, for da senere at anbringe dem paa det Skibet medgivne Nødror; men Søen, som bestandig slog voldsomt imod Skibet, borttog ogsaa denne Deel af Roret i det Øieblik, da Rorhagerne slap Løkkerne, uagtet alle mulige Forsigtighedsregler bleve anvendte. Ombord beskjæftigede man sig imidlertid med at samle de forskjellige Stykker af det medgivne Nødror, som der dog ei kunde tænkes paa at sætte paa Plads før 3die Dagen efter. I denne Tid laae le Vigogne for trerebede Mærsseil med Stb. Halse. Der var ingen absolut Nødvendighed for at vende, men da Veiret den 3die Dag havde bedaget sig, forsøgte man at gaae rundt for Veiret, for Seilene alene. Skibet faldt let af til Vinden var agterind, man havde endogsaa sat Mesanen og Krydsseilet og haabede, at Vendingen vilde lykkes; men da standsede Skibets Dreining, det vilde ikke luve op mod den svære Sø og det syntes umuligt at tilendebringe den begyndte Manoeuvre. Man

greb da til det Middel, at fire en Samling af fortømrede Planker agterud, hvilken sattes i Bevægelse ved Hjælp af svære Tougender, stukne paa den Deel af Fortømringen, som var længst fra Borde, og skaarne igjennem Blokke paa Brasarmene agterude, og, ved at anvende denne Fortømring, lykkedes det omsider at bringe le Vigogne over den anden Boug.

Veiret, som stadigen bedagede sig, tillod endelig at forsøge paa at anbringe det medgivne Nødror, hvilket Arbeide dog blev meget vanskeligt, paa Grund af den svære Sø og betydelige Slingring. (Paa den underste Deel af Rorstammen af det medgivne Nødror var der anbragt et svært, togrenet, bevægeligt Jernstykke eller Jernbeslag; Grenene, der havde saa megen Vidde imellem sig, at selve Agterstevnen kunde passe deri, endte sig i et Jernøie, hvori fastgiordes to svære Trosser, der, naar Roret var paa Plads, skulde fare langs med Skibssiden og igjennem Klydsene ind til Tilkastning; ved Hjælp af dette togrenede Jernstykke kunde Roret holdes ind til Skibet). Neppe var Roret hængt og paa Plads, førend det bevægelige Jernbeslag knak, og man blev derfor nødsaget til at renoncere paa dets Nytte. Da man med de Midler, som havdes ombord, ikke saae sig istand til at reparere Beslaget, saa bestemte man sig til at anbringe et Nødror, og dette blev da indrettet, tildeels den engelske Capitain Peel's Model.

De to Stykker af et Sværankers Vareankerstok bleve samlede til en Varemærseraa; den ene Ende af disse to Stykker af Ankerstokken gik ud fra Raaens Midte, og de bleve begge stillede ligeover for hinanden paa Høikant, hvorefter alle 3 Dele samledes ved Bolte og Nagler. Mærseraaen med sine Dele af Ankerstokken lignede saaledes et Aareblad, hvis bredeste Parti var paa $\frac{1}{3}$ af Raaens Længde fra den ene Nok. For bestandig at holde dette Aareblad i en rigtig Stilling anbragtes og fastgiordes paa den ene Yderside 2 Stykker 100 Pd. Lastjern. Paa

Midten af Raaen fastgiordes en Pertline, der endvidere surredes til Raaen paa forskjellige Steder, henimod den Nok af denne, som skulde vise mod Skibet. Indernokken saavelsom Pertlinen bleve forsvarlig klædte med Brandgods, og, foruden at hele Pertlinen blev klædt som almindelig, blev der om selve Raanokken og Pertlinen lagt en Muus. Et Hul blev anbragt i Agterspeilet i Flugt med Dækket, hvorigjennem Pertlinen med Lethed kunde fare, lige til den ved Klædningen dannede Udstopning; Hensigten med den sidste var især, at forhindre Nokken af Raaen fra at beknibe sig i Hullet i Skibet, og derved danne et Slags Led, der kunde være til Hinder for Styringen. Paa Beklædningen ved Indernokken af Raaen blev der slaaet en Tallie, hvis anden Talliebloк sattes fast paa Nokken af Bommen; denne Tallie tjente til at støtte Raaen i dette Punkt og tillige til at forhindre Raanokken fra at komme ind under Gildingen, naar man vilde tage hele Apparatet ombord.

En Gie, hvis øverste Blok stod paa Mesansæselhovedet og hvis underste Blok anbragtes paa Midten af hele Apparatet, tjente til at sætte det overbord og til at tage det ombord igjen. Naar hele Apparatet var sat overbord, blev Pertlinien dørhalt, indtil den første Muus kom for Hullet i Agterspeilet.

For at bevæge Raaen fra den ene Side til den anden, bleve Jagetrosser fastgiorte paa denne i det Punkt, hvor Yderenderne af Ankerstokkene stødte sammen. Trosserne, der vare heelt klædte, bleve skaarne igjennem svære Blokke i Storrøstet, viiste igjennem Kanonporte og derefter kastede til Spils i modsat Retning, og sammenspledsede.

6 Bomme i Spillet med 1 Mand i hver Bom styrede med Lethed i Sø, 4 Bomme vare tilstrækkelige i godt Veir.

Corvetten le Vigogne manoeuvrerede meget godt og med Lethed under alle de forefaldende Omstændigheder paa dens Seilads til Brest (da Nødroret blev anbragt,

befandt den sig omtrent 480 Qml. udenfor Brest); naar man laae bidevind, var det næsten unødvendigt at røre Roret, da den Stilling, som Raaen indtog paa Grund af Afdriften, var tilstrækkelig til at holde Skibet op mod Vinden. Men det er nødvendigt ved et saadant Ror at agte, at Ræerne ere saameget opbraste, som muligt, da der ellers, især deles-hed under Søgang, vil fremstaae saa stærke Træk eller Stød i Jagertrosserne, at Folkene, der gaae i Spillet, let blive kastede over Spilbommene. Dersom man seer, at Roret har for megen Kraft, vil man kunne hæve den for store Kraft ved kun at anvende den ene Halvdeel af Vare-ankerstokken. At dette Nødroer meget hurtigt kan bringes paa Plads, beviser følgende Exempel.

Da Corvetten nærmede sig Land, frygtede Chefen, at muligen en eller anden Ting kunde hændes med Nødroret; han lod derfor indrette et andet Lignende ved Hjælp af den anden Varemærseraa, og gjorde denne ganske klar til at bruges; da Corvetten kom udenfor Brest, sprang Styretrosserne; men efter 10 Minutters Forløb havde man atter det andet Nødror paa Plads.

En Indretning til Optagelsen af sunkne Skibe.

Efterhaanden, som Skibsfarten er tiltagen og med den ogsaa Strandinger og Forliis, og efterhaanden som Havet, trods Anvendelsen af Dykkerapparater, opsluger saa uhyre Rigdomme, er der i England blevet tænkt meget paa at udfinde en Maade til at optage sunkne Skibe paa eengang. En Skibsbygmester, S. R. Smith, har omsider fundet paa et Apparat, hvorpaa han har taget Patent, og ved hvilket han mener at kunne optage en samlet Vægt af indtil fire store Linieskibe. Nautical Magazine roser Foretagendet og antager, at det vil lykkes, og der er allerede oprettet et Compagni for Anskaffelsen

af de ikke ubetydelige Apparater. Ideen er meget simpel. To fladbundede Skibe med Hjælpeskrue og Maskiner af 25 Hestes Kraft have i Bunden flere Huller i Diametralplanet, igjennem hvilke der gaae cylindriske Rør. Dykkere gaae ned og slaae Kjæder rundt om Vraget langskibs, saaledes at disse hvile under Gildingen og om Stævnen; paa disse Kjæder fastgjøres Kjettingskinkler, som fare op igjennem Hullerne i Bunden af de fladbundede Skibe og kastes om Vinderne paa Dækket, hvilket bevæges af Skibenes Maskiner. Dermed lettes Vraget. Til den lille vraglettende Eskadre hører foruden de nævnte Arbeidsskibe tillige en Bugseerbaad, og endnu en Dampbaad, der bestandig har to Dykkerbaade paa Slæb. Dykkerapparatet er Hjelmklædninger, og Manden gaaer tilbunds ad en leddet Jernleider, som har Styrliner til Dykkerbaadens Ender.

Et undersøisk Jordskjælv i Nærheden af Æqvator.

I »Børsen-Halle« for 20de Februar d. A. findes optaget efterfølgende Beretning om et undersøisk Jordskjælv eller Eruption, fra Føreren af den hamborgske Brig Albatros, der paa Reisen fra Kysten af Afrika til Hamborg den 13de Februar d. A. anløb Cowes:

»Vi befandt os paa Hjemreisen til Hamborg og styrede VNV. ½ V. med en let Brise af SSO., da vi d. 30te Decbr. F M. Kl. 4ᵗ 5ᵐ, paa 0° 18′ S. og 18° 40′ V. f. Gr., med smuk stjerneklar Himmel og uden at det ringeste Tegn til noget Usædvanligt var at opdage, pludselig hørte en tordenlignende Lyd under Skibets Bund, hvilken varede i 80 til 90 Secunder og var ledsaget af en saa heftig Explosion, at Skibet zittrede og begyndte at stampe svært. Den Deel af Mandskabet, der var tilkøis, styrtede op paa Dækket i den Tro, at Skibet var paa Grund og huggede paa et Rev, hvilket

imidlertid, efter vor Plads i Kaartet, ikke kunde være Tilfældet. Det vagthavende Mandskab blev ikke mindre foruroliget, og Rorgjængeren blev stærkt forslaaet ved Rorets pludselige og voldsomme Slag. Omendskjøndt vi som sagt ikke antoge, at der var Grunde i vor Nærhed, kastede vi dog Loddet, men forinden vi fik det halvt ind igjen, paafulgte igien en tordenagtig Explosion, der, om den end ikke varede saalænge, var ligesaa voldsom og havde samme Virkning som den første. Ved atter at kaste Loddet fik vi ingen Bund med 20 Favne. Stødene vedbleve imidlertid med 5 à 10 Minutters Mellemrum, men bestandig svagere og svagere, indtil de Kl. 5½ aldeles ophørte.«

Opskrift paa en hollandsk Fernis til Rundholter Fartøier &c.

20 Kander Linolie og 8 Pd. Harpix koges sammen over en jævn men svag Ild i 4 Timer, derpaa tilsættes 1 Pd. Vox og det Hele koges endnu sammen i 2 Timer. Under Kogningen omrøres jævnligt. Efter de 6 Timers Forløb tages Fernissen af Ilden for at afkjøles, hvorefter den er færdig til Brug eller Opbevaring.

Paa de hollandske Orlogsværfter bruges denne Fernis ogsaa til dermed at overstryge det i Oplag værende Bødkergods.

Bruges den til Rundholter eller Fartøier, der stadigt ere i Brug, gjør man Regning paa, at den kan vare i omtrent 6 Maaneder; skal den fornyes, maa den gamle Fernis afskrabes forinden den friske paasmøres.

Linieskibet Royal Sovereign og Fregatten Mersey.

Afvigte 25de April løb Skruelinieskibet Royal Sovereign, 131 Kanoner, 900 Hestes Kraft, af Stabelen i Portsmouth. Dette Skibs Hoveddimensioner ere følgende:

Længde mellem Perpendiculairerne 247 Fod; største Brede 60 Fod 6 Tom.; Dybde i Lasten 25 Fod 4 Tom.; Drægtighed 3765 Tons. Den samlede Vægt af Kanonerne er 324 Tons, af Skarpet (80 Skud pr. Kanon) 384,320 Pd. og af Maskineri og Kjedler, naar disse ere fyldte, næsten 1000 Tons. Skibet kan tage 1000 Tons Kul og stikker fuldt udrustet omtrent 26 Fod.

Illus. Lond. News.

Skruefregatten »Mersey«, 40 Kanoner, 1000 Hestes Kraft, der for Tiden er under Bygning i Chatam, bliver den længste Dampfregat i den engelske Marine, endog længere end ovennævnte Tredækker. »Merseys« Hoveddimensioner ere: Længde mellem Perpendiculairerne 300 Fod; hele Længden 336 Fod 6 Tom.; største Brede 52 Fod; Dybde i Lasten 19 Fod 10 Tom.; Drægtighed 3726 Tons. (Maalene engelske).

— ib.

Dodsfald.

Contreadmiral Johan Wilhelm Cornelius Krieger, Ridder af Dannebrogen og Dannebrogsmand samt Ridder af Sværdordenen døde den 7de Marts d. A., i sit 69de Aar. I 1805 udnævntes han til Lieutenant og var som saadan i næsten uafbrudt Virksomhed indtil 1816 da han avancerede til Capitainlieutenant. Som Lieutenant var han ombord i Fregatten Frederiksværn da denne efter en kort Fægtning blev taget af tvende engelske Skibe ved Vingø i 1807. I 1808 var Krieger ombord i Linieskibet Prinds Christian, og blev, da dette Skib efter den bekjendte hæderlige Fægtning den 22de Marts var blevet ødelagt, bragt som Krigsfange til Gothenborg og senere til England. Da han efter Udvexlingen atter var kommen tilbage til Kjøbenhavn i Begyndelsen af 1809, blev han commanderet til Briggen Kiel og gjorde med denne et Togt til Norge, var i 1811 Chef for Korsøers Roflotille, og gjorde 1812 og endeel af 1813 Tjeneste under Contreadmiral v. Dockums Commando ombord i hans Flagskib ved Vliessingen. Efter sin Tilbagekomst blev Krieger brugt deels paa Kanonbaadene, deels i forskjellige Sendelser, og var i 1815 attacheret til Kong Frederik den Sjettes Suite saalænge han opholdt sig i Wien. I Aarene 1818—21 stod han à la suite i Marinen og førte i den Tid et Koffardiskib paa Vestindien. Senere havde han de sædvanlige Chefsposter, Vagtskibsstationere ved Helsingør, Altona og Vestindien, og gjorde sin sidste Søtour

som Chef for Corvetten Galathea, der i 1833 sendtes til Italien for at hente Thorvaldsens Arbeider. I 1842 udnævntes Commandeur Krieger til Kammerherre og blev samme Aar beordret at møde som Kgl. Deputeret i den jydske Stænderforsamling. I 1847 udnævntes han til Divisionschef, havde i 1850 Sæde som Assessor i Generalkrigsretten angaaende Eckernførde Affairen, og var i 1851 Medlem af den Commission der skulde gjøre Forslag og lægge en definitiv Plan til Gammelholms Fraflytning.

Den 3die August 1851 bevilgedes hans Ansøgning om Afsked af Marinen, og udnævntes han til Contreadmiral. Sine sidste Aar henlevede han for Størstedelen paa sin Eiendom Vosnæsgaard i Jylland.

Hans Excellence Viceadmiral Christopher Lütken, Storkors af Dannebrog og Dannebrogsmand, Ridder af den Røde Ørns Orden og Sværdordenen døde den 9de Mai d. A. i sit 75de Aar. Fra Juli Maaned 1799, da Lütken blev udnævnt til Lieutenant, indtil Aaret 1814 var han saa at sige i uafbrudt Virksomhed paa Søen. I 1800 var han med Skonnerten den Aarvaagne under Commando af Premierlieutenant Fædder, i Vestindien; dette Fartøi og Skonnerten Irisine »holdte bestandig krydsende imellem de danske Øer og jagede ofte engelske Kapere, men kunde ikke opseile dem«. Den 1ste Septbr. forefaldt den bekjendte Affaire en Mils Vei fra St. Croix imellem »den Aarvaagne« og en Kaperskonnert af samme Størrelse og Kanonantal, som havde stoppet og visiteret et dansk Skib. Lütken siger om denne Affaire: »da Kaperføreren nægtede at komme ombord, og i sine Udtalelser var impertinent, blev givet Fyr, som fra Kaperen blev besvaret. — Da vi vare paa kort Pistolskuds Afstand traf Alting, — ulykkeligviis bleve ved Kaperens allerførste Lag Lieutenant Fædder og 1 Matros dræbte samt 4 saarede. Efterat have vexlet adskillige Lag flygtede Kaperen, og

blev af os eftersat, — men undgik ved sin bedre Seilads. Briggen Lougen, som imidlertid var kommen ud, forsatte Jagten, men var ikke heldigere». Den 1ste April 1801 bleve de dansk-vestindiske Øer overgivne ved Capitulation til Englænderne og Krigsfartøiernes Besætninger sendtes til England og derfra til Kjøbenhavn hvor de ankom i Septbr. s. A. I Aarene 1802 og 3 var Lütken ansat ved Opmaalingen af Farvandet nærmest om Kjøbenhavn, og commanderedes i 1804 paa et Sommertogt som Næstkommanderende med Briggen Fama til Nordsøen og Østersøen. Efter endt Togt var han atter paa Opmaaling indtil han i Septbr. Maaned 1805 erholdt Tilladelse at gaae som Oberstyrmand med et Kgl. Paquetskib »de 3 Søstre« til Ostindien. Skibet afgik herfra i Novbr. og ankom »uden noget Mærkeligt Forefaldende den 14de Mai 1806 til Simons eller False Bay paa Cap, hvor Skibet — under Paaskud af Mistanke til Ladningens Neutralitet — blev lagt under Beslag af en derværende engelsk Sloop of war: Porpoise. — Skib og Ladning blev vel frigivet det følgende Aar ved Admiralitetsrets Dom, og Captorerne dømte til at betale Omkostningerne, men da Krigen atter udbrød mellem England og Danmark, bleve begge Dele igjen condemnerede. Den 31te Decbr. 1808 kom Lütken tilbage til Norge, og blev strax ansat ved Roflotillen der, hvor han forblev, først som Chef for 3 Canonchalupper og senere som Adjudant hos Contreadmiral Fisker, indtil han erholdt Tilladelse at reise til Kjøbenhavn, hvor han ankom den 17de Marts 1811, altsaa efter 5¼ Aars Fraværelse.

Strax efter sin Tilbagekomst blev han commanderet til Tjeneste paa Roflotillen i Beltet, og blev først Chef for 6 Chalupper af den Nyborgske Flotille og senere Chef for Naskovs Roflotille, der bestod af 10 Chalupper. Med disse roede han ud den 4de August s. A. for at bemægtige sig en Brig fra en stor Convoi, der laae i Stille ud-

for Fjorden; men da der kom Vind blev han angrebet af et Linieskib, en Fregat og et 3die armeret Skib, og maatte, da der tillige kom en Deel svære Fartøier roende for at angribe Flotillens ene Fløi, i Mørkningen trække sig tilbage til Taars. Affairen varede henved 3 Timer. Den 30te i samme Maaned var Lütken med 7 af sine Chalupper atter i Kast med Fjenden. Om denne Affaire skriver han: »Paa samme Tid sprang en frisk Kuling af VNV op, hvorved 3 Linieskibe og 1 Brig lettede for at afskære Flotillerne. De Nyborgske Baade, som roede fortrinlig godt, undgik med nogle faa Skud fra Briggen, og kom uden Tab til Lohals; Naskovs Baadene derimod, som af Mangel paa Bedinger ikke vare saa rene, bleve snart udsatte saavel for Briggens som for 2de Linieskibes Ild, hvilke paa Slutningen fyrede med Skraa og Musquetteri, uden at vi kunde svare uden med enkelte Skud. Heldigviis mistede Briggen — ved et pludseligt Kast — begge sine Bramstænger i det Øieblik den havde Høide nok for at vende og afskære os, og de øvrige (da de ikke kunde ligge saa høit som vi) kom bestandig agterligere. — Med alle Baadene mere eller mindre beskadigede, og med et Tab af 2 Mand samt 5 Saarede kom vi om Aftenen til Lohals og Dagen derefter til Naskov«. — Efterat Flotillen i December 1811 var oplagt, gik Lütken til Kjøbenhavn, hvor han i Februar 1812 modtog Ordre til Fregatten Najaden, Capt. Holm, som da laae under Equipering. Dette Skibs Togt og dets sørgelige Skjæbne i Lyngøer den 6te Juli 1812 er vore Læsere velbekjendt. Lütken, der ved denne Leilighed særdeles udmærkede sig, omtaler den kun med nogle faa Ord angaaende Skibenes Tab, og tilføier denne Anmærkning: »Det er meget at beklage, at ingen af Nayadens Officerer vare kjendte i Lyngøer, og at Lodsen ikke gav en vigtig Underretning om Farvandet der; det Østl. Indløb har neml. tilstrækkelig Dybde for en Fregat, men ikke for et Linieskib, saa at om vi — istedetfor at ankre — vare pas-

serede derigjennem, dette sidste havde maattet komme paa Grund, og skulde vanskeligt igjen være kommet af«. Nogle Dage efter Affairen modtog Lütken Commandoen af Briggen Samsø, hvis Chef Capt-Lieutn. Grodtschilling var saaret; denne overtog imidlertid selv igjen Briggen i Januar 1813 og Capt.-Lieutn. Lütken fik da Briggen Seagull, fra hvilken de os velvilligen meddeelte Papirer ere daterede den 30te Marts 1813.

Under Marinens lange Uvirksomhedsperiode havde Lütken de sædvanlige Chefsposter, fungerede en Tid som Takkelmester, og udnævntes i April 1839 til Admiralitets-Deputeret, hvilken Post han beklædte indtil han i December 1840 efter sin egen Begjæring atter udtraadte. Den 20de Marts 1843 udnævntes han til General-Adjudant, og var i denne Stilling i 6½ Aar Marinens trofaste Talsmand hos Kongen. Den 3die August 1851 udtraadte han af Marinen som Viceadmiral.

Lütkens private Liv tilhører ikke os, og vi tør kun sige saameget, at det sjelden, saare sjelden falder i nogen Mands Lod at nyde saamegen Agtelse og en saa stor Hengivenhed blandt sine Standsfæller som han; det var hans Dygtighed, hans strenge Retskaffenhed og hans elskelige Væsen der vandt ham disse, og gav hans Navn en Plads blandt Marinens dyrebare Minder.

Efterretninger for Sofarende.

(Fortsatte fra Side 164.)

Forandring af Knudshoved Fyr. — Store Belt.

Medens Speilapparatet paa *Knudshoved* Fyr, ved Indseilingen til Nyborg, bliver ombyttet med et Lindseapparat af 5te Orden, vil et midlertidigt Lanternefyr 65 Fod høit, fra 1ste August d. A., blive viist fra en Pæl Øst for Fyrtaarnet.

(Bekjendtgjørelse fra Marineministeriet af 9de Juli 1857.)

Peacock Vagerbøie ved Indløbet til Bøgestrømmen. Østersøen.

Ved Indløbet til *Bøgestrømmen* er, i NO. 2000 Alen fra den hidtil yderstliggende Tønde, udlagt en *Peacocks Vagerbøie* i 19 Fod Vand. Boien er af Jern, 10 Fod lang, 7 Fod bred paa Midten, med et Galleri af Træ 10 Fod høit, hvorpaa er anbragt en Krone, saa at hele Sømærket bliver 14 Fod høit.

Dette Anduvningsmærke, der er malet *sort* og *rød*, vil blive indtaget omtrent 1ste December og udlagt om Foraaret samtidigt med de øvrige Sommer Sømærker. Indtagelsen og Udlæggelsen vil blive offentlig bekjendtgjort.

(Fyr- og Vagerinspectionen i det østlige District, 9de Mai 1857.)

(Bemeldte Peacock Boie er senere sunken og er en rød flaskedannet Tønde midlertidig udlagt paa dens Plads.)

Vrag Syd for Læsø. — Kattegattet.

Omtrent ½ Miil SO. for Læsø er, paa Mellem Flakket i en Dybde af 2 Favne, fundet et Vrag med 3 à 5 Fod Vand over. Herfra haves: Byrum Kirke i NV. t. N.
og Syrodden i N. t. O. ¾ O.

Ved Vraget er udlagt en Vager med grønt Flag.

(Bekjendtgjørelse fra Overlodsen i Jylland af 23de Juni 1857.)

Peacocks Vagerboie udfor Eidermundingen. — Nordsøen.

Ifølge Bekjendtgjørelse af 21de April 1857 fra Lodsinspecteuren i Tønningen, er en Peacock Vagerboie udlagt c. 1½ Miil i VNV. fra Eider Fyrskibet.

(Børsen-Halle, den 25de April 1857.)

Nye Varder paa Peter Meyers Sand ved Fanø. — Nordsøen.

Istedetfor de, ifølge Bekjendtgjørelse af 8de Januar 1855, paa Peter Meyers Sand opførte midlertidige Baaker, er der paa bemeldte Sand opført 2 nye 30 Fod høie Baaker af samme Udseende som de ældre.

Den østre Baake er flyttet 98 Alen i Øst, den vestre 31 Alen i Nord, saaledes at Afstanden imellem dem er 848 Alen.

For at seile ind i *Knudedybet*, bringes de 2 nye Baaker ved Mundingstønden overeet i O. ¾ S. (pr. Compas) og fører da i *9 Fod Vand* med Lavvande ind over det Dybeste af Barren.

(Fyr- og Vagerinspectionen i det vestlige District, 13de Juni 1857).

Udlandet.

Rusland. Midlertidigt Fyr paa Kokskær. — Finske Bugt.

Under Reparationen af *Kokskær* Fyrtaarn (østen for Reval) vil der fra Skibsfarten aabnes d. A. indtil Arbeidet

er fuldført, blive tændt et midlertidigt Fyr samme Sted, hvilket kun vil lyse ud i Retningen fra Vest igjennem Nord til Øst.

(Bekjendtgjørelse fra det russiske Generalconsulat i Kjøbenhavn, af 9de Mai 1857.)

Preussen. Vrag ved Øen Rügen.

I Nærheden af Halvøen Wittow er der paa 11 Favne Vand sunket et Skruedampskib, hvis Stængetopper ragede: Stortoppen 30 og en anden Top 8 Fod over Vandfladen.

Fra Vraget havdes (pr. Compas)

Arcona Fyrtaarn i OSO.

NO. Enden af Tornebusken i S. t. V. 5 Qml.

Lodstaarnet ved Posthaus i S. ½ V.

(Børsen-Halle, den 2den Juni 1857.)

England. Tønden ved Varne Sand. — Canalen.

(See Tidsskrift for Søvæsen. 1857. Side 71.)

Den i Bekjendtgjørelse af 20de Januar d. A. omtalte røde Spiral Tønde er udlagt i 12 Favne Vand ved Springtids Lavvande, paa NV. Siden af *Varne Sand* og Vest for det Grundeste.

Herfra haves:

Paddlesworth Træerne overeet med et hvidt Hotel ved Østenden af Folkstone cliff i N. t. V. ½ V.

Syd Forelands høie Fyrtaarn i NO. t. N., 10 miles Afstand.

Dover Castle i NNO., 9¼ miles.

Dungeness Fyrtaarn i V. ¾ N., 14 miles.

Skibsførere advares imod at gaae over Varne Sand indenfor en Afstand af 2 Qml. paa NO. eller SV. Siden af ovennævnte Tønde.

(Peilingerne pr. Compas.)

(Trinity House, London den 28de April 1857.)

Tyrkiet. Nye Fyr i Strædet ved Dardanellerne.

Den 15de Marts d. A. skulde efternævnte 5 nye Fyr tændes ved Strædet ved Dardanellerne, nemlig:

Et *rødt Blinkfyr* ved *Nagara Kalessi*, paa den assiatiske Side, med Blink hver ¼ Minut. Fyret er anbragt i Nagara's Slots Taarn. Høiden 38 Fod; Synsvidde 10 Qml. 40° 11′ 32″ N. Br. og 26° 24′ 55″ Lgd. O. f. Gr.

2 *grønne Fyr* ved *Bokhale Kalessi*, paa Europa Siden, det ene over det andet. Øverste Fyr 44 Fod, og underste Fyr 26 Fod høit. Synsvidde 4 Qml.

Beliggenhed: 40° 12′ 30″ N. Br. og 26° 24′ 1″ Lgd. O. f. Gr. 1¼ miles i VSV. fra Batteriet Bokhale og N. 38° V. for Nagara Slot.

2 *grönne Fyr* ved *Namazieh*, paa Europa Siden, det ene over det andet paa Fort Namazieh. ¾ miles V. 8° S. fra Tchanak Kalessi (assiatiske Siden). Øverste Fyr 35 Fod og underste 19 Fod høit. Synsvidde 4 Qml. 40° 8′ 30″ N. Br. og 26° 23′ 52″ Lgd. O. f. Gr.

2 *grønne Fyr* ved *Galata*, paa Europa Siden, 2½ miles nordlig for Pesquiers Tungen. Øverste Fyr 61 Fod og underste 41 Fod høit. Synsvidde 4 Qml. 40° 19′ 4″ N. Br. og 36° 35′ 1″ Lgd. O. f. Gr.

Disse 2 Fyr ere ved Mundingen af en lille Flod, hvis Flak strækker sig 1200 Fod længere tilsøs end Kortet angiver.

2 *røde Fyr* ved Landtungen *Khardak*, paa den assiatiske Side, 2½ miles N. 15° O. fra Lampsaki. Øverste Fyr 58 Fod og underste 38 Fod høit. Synsvidde 4 Qml. 40° 23′ N. Br. og 26° 41′ 37″ Lgd. O. f. Gr.

(Børsen-Halle, den 11te April 1857.)

Kjendings Signal for Lods.

Ifølge officiel Bekjendtgjørelse af 1ste April d. A., maa ethvert Skib, der anløber en tyrkisk Havn og ønsker Lods, vise et *rødt* Flag med *hvid* Spunds i Midten. En Quarantainebetjent vil da møde ombord for at erfare til hvilken Havn eller Sted man ønsker Lods, hvorefter Lodsen vil blive sendt ombord.

(Børsen-Halle, den 16de April 1857.)

Australien. Proviant til Skibbrudne paa Booby island. — Torres Strædet.

Ifølge Bekjendtgjørelse af 12te Decbr. f. A. har Gouverneuren i New South Wales foranstaltet endeel Proviant, saasom Brød, Vand, Kjød og Brændeviin, afsendt til Booby island, for der at tjene til Underhold for Skibbrudne, der maatte søge Tilflugt til denne øde Ø. De Skibsførere, der besøge bemeldte Ø efter lykkelig at være komne igjennem Torres Strædet, opfordres til at forøge de der oplagte Levnetsmidler med hvad de formaae.

(Børsen-Halle, den 7de Mai 1857.)

Ostindien. Tilflugts Huse for Skibbrudne ved Indløbet til Mutlah Floden.

Ifølge Bekjendtgjørelse af 7de April 1857 fra Fort William, vare 5 saadanne Tilflugtshuse oprettede paa de forskjellige Smaaøer i Mutlah's Munding. Hvert Huus er nummereret og betegnet med en Flagstang med Flag paa og i dem findes foruden Vand og Brød, endvidere en Catamaran med Aare, en Instruction og et Kort over the Sunderbunds.

Søren Ludvig Tuxen.*)

Blandt de af Marinens Medlemmer, som i det forløbne Aar bleve bortkaldte, indtog Tuxen en hæderlig Plads. Der er neppe Nogen af vore Læsere, i eller udenfor Marinen, som ikke kjendte ham eller havde staaet i et nærmere eller fjernere Forhold til ham, thi hans Virkekreds var ualmindelig stor, og dertil havde hans Ydre noget særegent Kraftigt og Tiltalende, som gjorde, at man neppe passerede ham forbi uden at lægge Mærke til ham. Han var afholdt og æret i en stor Kreds, og vi føle os forvissede om, at Enhver, som kom i Berørelse med ham, nærede Agtelse for den virksomme, driftige Forretningsmand, enhver Underordnet havde Hengivenhed for den milde, skaansomme Superieur, enhver Ven var glad ved at eie en Deel i hans varme, følende Hjerte. Naar vi her skulle give nogle Træk af hans nu tilendebragte Livsbane, da skal Hensigten dermed ikke være at skildre store Bevægelser eller Begivenheder, hvortil hans Liv var knyttet, thi i disse tog han aldrig nogen fremragende Deel; derimod skulle vi forsøge at give hans mange efterladte Venner et Billed af den Mand, som vi Alle havde kjær, medens han levede iblandt os, at fremstille, hvorledes han viste sig under Livets Kamp, hvad

*) Hovedsagelig efter S. L. Tuxens efterladte Papirer.

han heri gjennemgik og følte, samt hvorledes de Omstændigheder vare, under hvilke han virkede.

Enhver Søofficeers Livshistorie maa nødvendigviis mere eller mindre være knyttet til Marinens Historie, eller til Danmarks Søkrigshistorie. Ved at gjennemgaae Begivenhederne i de Officerers Liv, som nu fylde eller nylig have fyldt Marinens høieste Poster, vil man saaledes bestandig finde, at de dele sig i to Afsnit, det ene »under de europæiske Krige«, i hvilke Danmark senere kom til at tage virksom Deel, det andet »efter Krigen«. I det første Afsnit var der Liv og Virksomhed i vor Marine, alle Kræfter sattes i Bevægelse, og selv den yngste Lieutenant følte at have en Betydenhed og overdroges et Ansvar, der stemmede ham til Drift og Anstrengelse; men senere indtraadte der mange Aars Ro, uden Udrustninger, uden »Affairer«. Medens eet eneste af de foregaaende Aar kunde være rigt paa Begivenheder for hvert enkelt Individ, var de senere Aars Historie snart fortalt. Nu, som Tiden er gaaet hen, er ogsaa efterhaanden Antallet af de Mænd, som virkede under den forrige Krig, saaledes formindsket, at kun Faa ere tilbage; en heel ny Generation er traadt i Stedet, og vi, som nu fylde Marinens største Klasser, have tilbragt vor Ungdom i fredelig Virksomhed; men med saamegen mere Interesse have vi i de lange Vinteraftener lyttet til den gamle Søofficeers Fortællinger om »Krigen«, om Slaget paa Reden, om de mangfoldige Kanonbaadsaffairer og Udskæringer af de engelske Convoyer; i denne Tids Begivenheder levede saamange af de ældre Officerer, og agtede derfor ofte ikke stort paa de Arbeider, der udførtes for igjen at skaffe Danmark en Marine og Flaade.

Tuxen var endnu iblandt de Mænd, hvis Liv saaledes falder i to Afsnit; dog var han under Krigen altfor ung til, at han efter denne kun skulde »leve i« dens Tildragelser, og altfor livlig og opvakt til at ansee sin Livsbane for andet end begyndt. Alligevel var hans

Stilling og Virksomhed i dem begge saa forskjellige, at de virkelig kom til at danne to Perioder i hans Liv; hans Bestræbelser efter Krigen kom til at tage en heel ny, for ham selv i Begyndelse fremmed Retning, og dog er det efter det sidste Afsnit af hans Liv, at han især vil blive mindet.

Søren Ludvig Tuxen, Commandeur og Divisionschef i Søetaten, Commandeur af Dannebroge og Dannebrogsmand, Ridder af den franske Æreslegion og den svenske Sværdorden, var født i Kjøbenhavn den 4. September 1790. Hans Fader var Capitain-Lieutenant Elias Tuxen, som, da Indtægterne kun vare smaa, medens han havde 7 Børn at opdrage, ikke kunde offre meget paa disses Underviisning; derimod erholdt de en god, moralsk Opdragelse og tidligt indprentedes sunde og fornuftige Grundsætninger, som bare gode Frugter for dem i deres senere Liv. To af Ludvig Tuxens ældre Brødre søgte Faderens Levevei; den ældste, Peder Mandrup Tuxen, gjorde sig især særdeleshed fortjent af Marinen, hvor hans Minde længe vil bevares, skjøndt han destoværre tidligt blev rykket bort fra sin store Virksomhed; den anden, Nicolai Hendrik Tuxen, forestod i mange Aar Bestyrelsen af Reberbanen, hvorfra han afgik ved Marine-Reductionen i 1841. Saaledes omgiven af Medlemmer af Marinen, født paa en Tid, da denne spillede en stor Rolle for Fædrelandet, og selv af et livligt, opvakt Gemyt, var det naturligt, at Tuxen ogsaa ønskede at indtræde i denne, hvortil han erholdt Faderens Samtykke. 1802 den 1. April blev han antagen til Underviisningen paa Søcadet-Academiet; 1803 gjorde han sit første Søtogt med Orlogsskibet Sejeren, Capitain Sneedorff, paa hvilket Togt Storstangen gik overbord, saa at han tidligt fik Leilighed til at see et større Havari; denne Sommer gik han forbi 10 af sine Kammerater.

Indtil 1807 havde T. gjort 6 Reiser tilsøes med Linieskibene Louise Augusta, Sejeren og Prinds Christian Frederik, der havde besøgt flere Havne i Norge og ved Østersøen, og var nu færdig med sine Landvidenkaber, ligesom han kun manglede lidet i Navigation, Artilleri og Sømandskab, da Krigen brød ud. Cadetterne vare dengang i Nordsøen med Linieskibet Prinds Christian Frederik, under Comm.-Capitain H. C. Sneedorffs Commando, medens Capitain C. W. Jessen var ombord som Meddommer; Briggen Lougen fulgte med som Tender, under Capt. P. F. Wulffs Commando. De traf sammen med flere engelske Krigsskibe, der vare paa Veien til Kjøbenhavn, uden at de dengang anede, hvad disses Hensigt var; en engelsk Corvet gjorde endogsaa Jagt paa dem og praiede dem. Efter Bestemmelsen gik imidlertid de danske Skibe ind til Christianssand, hvor Prinds Christian oplagdes og aftakledes, medens Besætningen gik over paa Lovise Augusta, hvormed Cadetterne skulde afgaae til Kjøbenhavn; men, da Rygterne allerede begyndte at gaae om Englands krigerske Hensigter imod Danmark, gik Sneedorff til Frederiksværn, hvor Capt.-Lieut. L. Fabricius snart efter ankom i en Søllings Lodsbaad og bragte sikker Efterretning om Krigen, tilligemed Bestemmelser for de i Norge værende Krigsskibe. I Henhold hertil skulde Prinds Christian igjen udrustes og underlægges Capt. Jessens Commando, og dette Skib, tilligemed Lovise Augusta og Lougen, bleve underlagte Sneedorffs Overcommando; denne havde igjen at underlægge sig den søndenfjelds commanderende General, Prinds Christian August, hvem det var paalagt at sætte den i Norge værende Sømagt i Activitet.

Tuxen, som den ældste af 3 Cadetter, fik Ordre at gaae til Christianssand med den til Prinds Christian bestemte Besætning, og hans første Udcommando, udenfor Cadetskibet, blev saaledes under den tappre Carl

Wilhelm Jessen, paa det Skib, hvis Kamp og hæderlige Endeligt længe vil mindes af den danske Nation. Udrustningen gik rask for sig, og snart laae Skibet færdigt med et til Kamp beredt Mandskab; dog, inden det var saavidt, at det kunde forlade Havnen og forene sig med de to andre Skibe under Sneedorff, blev det blokeret af et engelsk Linieskib, en Fregat og en Brig, hvilke dog, da deres Kræfter vare spredte (i Christianssand og Flekkerø), ikke turde vove nogen Dyst. De engelske Fartøier kom vel ofte ind under Landet, men trak sig stedse tilbage, saasnart de Danske viste sig, skjøndt de vare armerede med 12 pundige Caronader, en Fartøisbevæbning, som endnu ikke var indført hos os. De fjendtlige Skibe, som havde deres Tilhold i Flekkerø, hvis gamle Fort de havde sprængt i Luften, bleve forøgede med endnu et Linieskib; man maatte tage alvorlige Forholdsregler for at beskytte Prinds Christian, og 3 Flydebatterier bleve armerede og udlagte under Odderøen. Paa et af disse Batterier gjorde den 17 aarige Tuxen en Nat »Løier«, som han kaldte det, men som forskaffede ham en Irettesættelse; han havde Vagt paa det yderste Batteri, det var smukt Maaneskin, og, da den engelske Brig kom saa nær, at den kunde naaes med Kanonerne, sendte han den en Kugle, hvorved den strax vendte og stod ud. Dette Skud foraarsagede megen Forstyrrelse, saavel i Linieskibet som i Byen; man troede Fjenden ifærd med at gjøre Angreb, der blev slaaet Klarskib og Allarmtrommen gik iland — men Cadetten maatte bøde for sin utidige Tjenstiver. Da den engelske Blokadestyrke var bleven forøget, begyndtes der en Parlamenteren med Capt. Jessen og Byen om, at det danske Linieskib skulde udleveres, da det henhørte til Flaaden, som ved Kapitulationen i Kjøbenhavn var overgiven til de Engelske; men denne Fordring blev, som bekjendt, bestemt tilbageviist. Fjenden forsøgte derfor et Angreb, som blev tilbageslaaet, og da nogle Kanonchalupper og Joller

vare saa heldige at fordrive ham længere tilsøes, benyttede Jessen sig af denne Leilighed til at liste ud fra Christianssand, begunstiget af en mørk Nat, for om muligt at naae de andre Skibe i Frederiksværn. »En mere imponerende Seilads«, siger Tuxen i sine Memoirer, »kan ikke tænkes. Batterierne vare oplyste og fuldkommen færdige til Brug, men alle Porte lukkede, saa at intet Lys var at see udenbords fra; den fuldkomneste Stilhed herskede i hele Skibet, saa at ethvert med lav Stemme udtalt Ord kunde høres over hele Dækket, og alle Manoeuvrer bleve udførte mere med sagte Ord end med egentlig Commando; det halve Mandskab sov paaklædt ved deres Kanoner, medens det andet halve gjorde Tjeneste, og ved det første Vink havde Skibet været istand til at vende sit fulde Lag imod Fjenden«. Næste Dag laae Skibet i Stille udenfor Arendal og blev forfulgt af den fjendtlige Eskadre, som kom op med Brise Syd fra; men Brisen naaede snart det danske Linieskib, som derved undgik sine Forfølgere; dog naaede det ikke samme Dag Frederiksværn, da et Havari paa Reisningen nødte det til at søge ind til Nevelungen, hvor det under Ankringen i den snævre Havn nær var kommet i Ulykke, da Touget sprang, og kun ved en rask Manoeuvre bragtes Skibet i Sikkerhed. Dagen efter løb de igjen ud herfra og forenede sig med Sneedorffs 2 Skibe i Frederiksværn, skjøndt ikke uden at have udstaaet en ny Jagt af de engelske Skibe.

Kort efter at de tre Skibe vare blevne samlede, forlode de Frederiksværns Havn og seilede til Frederikstad, tildeels for at proviantere. De engelke Blokadeskibe, som holdt et vaagent Øie med dem, forfulgte dem ogsaa paa denne Expedition, dog kom de lykkeligt og vel til deres Bestemmelsessted, hvor de gjorde alle Forberedelser til at modtage et Angreb og, i fornødent Fald, at sprænge Skibene i Luften; men Fjenden viste sig ikke mere. Da Skibene vare proviantérede og igjen

fuldt udrustede, gik de tilsøes paa et Kryds, ved hvilken Leilighed flere engelske Krigsskibe bleve sete, ja man kom endogsaa ind imellem fjendtlige Convoyer og deres Bedækning, uden at der dog forefaldt nogen Træfning, tildeels paa Grund af de haarde Efteraarsstorme, som begyndte at indfinde sig. I en af disse blev Lovise Augusta saaledes ramponeret, idet den mistede de fleste af sine Seil og sprang betydeligt læk, at Prinds Christian maatte følge den ind til Frederiksværn. Her forefandt Sneedorff Ordre til at afgaae med Skibene til Kjøbenhavn og paa Veien bemægtige sig 3 engelske Fregatter, som angaves at ligge ved Helsingborg. Nedreisen var fuld af Fataliteter, da Veiret var haardt, Nætterne lange og Farvandet vanskeligt. Ved et reent Tilfælde undgik Prinds Christian at forlise paa Læsøe, hvorhen den var forsat af Strømmen i den lange Vinternat, og i Hornbæksbugten maatte Touget kappes, da Lovise Augusta drev for sine Ankere ned imod den. I Kattegattet havde de seet mange engelske Skibe og jaget nogle; men Fregatterne ved Helsingborg vare borte. I Kjøbenhavn bleve Skibene, den sidste Rest af Danmarks Flaade, modtagne med Jubel, thi Haabet om, at see endogsaa kun disse igjen, var kun svagt herhjemme.

Efter Ankomsten til Kjøbenhavn gik Tuxen iland med de øvrige Cadetter for at ende sine Studeringer paa Academiet, men afbrødes snart heri, idet han i Februar 1808 som »Maanedslieutenant« commanderedes ombord i en forhenværende Vestfarer, Fregatskibet Prinds Frederik, der armeredes og underlagdes Capt.-Lieutn. Lerches Commando. Her forblev han imidlertid kun til Midten af April Maaned, da han ansattes ved Kjøbenhavns Roflotille under Commandeur J. C. Kriegers Commando. Her havde han først Commando af en Morteer-Barkas, senere af Morteer-Chaluppen Nr. 1, og var ikke lidet stolt af, at han med dette Fartøi kunde maale sig i Roning med Kanonchalupperne, hvorfor han bestandig

holdt sig i Linie med disse og deeltog i deres Manoeuvrer, hvilket ikke var Tilfælde med de andre Baade. Han deeltog derved i Kanonbaadenes Angreb, og, da Morteren kunde række længere end Kanonerne, lykkedes det ved denne Omstændighed 2 Gange at drive en Convoy, som laae ved Malmø og forsøgte at slippe ud i Østersøen, tilbage igjen til Ankerpladsen. Den 9. Juni Kl. 2 om Eftermiddagen lettede Convoyen tredie Gang og stod Syd paa for en frisk, nordlig Brise; Kanonbaads-Flotillen, som laae ved Dragør, stak strax i Søen, forcerede tværs over Farvandet og angreb den engelske Convoys Bedækning, der bestod af 4 Fregatter og en Brig. Det blev en varm Affaire. Da det løiede af og blev næsten stille, forfulgte Baadene de fjendtlige Skibe lige til Falsterbo Rev; men herfra maatte de igjen vende tilbage, da Mørket faldt paa, og Mandskabet var udmattet af Roning og Anstrengelse, dog først efterat de havde erobret den engelske Orlogsbrig, The Turbulent, og 11 Handelsskibe, samt betydeligt ramponeret de 4 Fregatter. Først Klokken 2-3 om Morgenen naaede de tilbage igjen til Dragør, uden at have hverken Døde eller Saarede, men med et Mandskab, der trængte haardt til Hvile. I denne Affaire tjente Tuxen sine første og eneste Prisepenge, 1200 Rdlr.

Otte Dage efter blev han ansat som Næstcommanderende paa Briggen Turbulent, der førte 12 Stk. 18 Pd. Caronader og 2 Stk. 9 Pd. Kanoner og commanderedes af Lieut. Th. Lütken. Denne Brig blev i nogen Tid benyttet til Cadetternes Øvelse, og Berørelsen med Cadetofficererne, til hvem T. ikke synes at have staaet i det bedste Venskabsforhold, gav maaskee Anledning til, at disse erindrede, at T. ikke endnu havde tilendebragt Slutningen af sine Studeringer og præsteret Examen i Sø- og Land-Artilleriet. Det maa nemlig ikke dølges, at T., uagtet sin Venlighed og sit gode Hjertelag, havde et ualmindelig heftigt Sind, som det i senere Aar

kostede ham megen Møie og Anstrengelse at bekæmpe, og i sin Iver for at faae tilendebragt i kortest Tid, hvad der var ham anbetroet, flammede han ofte op, naar han mødte Modstand; dog var Stormen i Reglen kun kort, og var denne først tilende, var Ingen villigere end han til at erkjende sin Feil. Da han i October Maaned gik over fra Turbulent paa den større Brig Samsøe, Capt.-Lieutn. Johannes Krieger, som var bestemt til Norge men ikke kunde komme bort for Isen i Sundet, blev han kaldet i Land til Academiet og maatte aflægge den befalede Prøve i Artilleri, »og det«, siger Tuxen, »uagtet jeg i et heelt Aar havde viist, at jeg forstod Artilleriets praktiske Anvendelse«. Det var i denne Vinter, at der var paatænkt en Landgang i Skaane over Isen, og Briggen Samsøes Besætning skulde have udgjort en Deel af Avantgarden; men, som bekjendt, blev der ikke Noget af den hele Expedition.

Paa Briggen Samsøe, som fremdeles paa Grund af Isen forhindredes i at gaae til Norge, forblev Tuxen kun til Slutningen af Februar 1809. Han roser meget dens dygtige Chef, Johannes Krieger, som havde Ord for at være en særdeles haard og streng Mand, men som efter T's. Formening kun var en Mand, som i Tjenesteforhold forlangte en streng Opfyldelse af Enhvers Pligter. Den 9. Marts afreiste Tuxen, som Second-Lieutenant, i Forening med Commandeurerne Joost van Dockum og van Berger tilligemed flere andre danske Officerer, til Holland, hvor de gik over paa de franske Skibe Le Dantzick og Le Pulstuck, der havde danske Besætninger. Officererne ankom til Vlissingen ved Scheldeflodens Munding den 29. Marts og bleve forestillede for den franske Contreadmiral Missilfy, som commanderede den der stationerede franske Eskadre.

De Danskes lange Ophold paa Scheldefloden, under Admiral Joost van Dockums Commando, findes udførligt beskrevet i denne udmærkede Officeers Levnet, i »Archiv

for Søvæsenet«, 8. Bind (1836) pag. 261 o. f.; vi skulle derfor her kun anføre nogle Ord om den Deel, Tuxen tog i Begivenhederne, saavelsom nogle af de Bemærkninger, han fandt Leilighed til at anstille.

Ved Ankomsten til Vlissingen fandt de danske Officerer Besætningerne paa de to af Danske besatte Skibe Le Pulstuck og Le Dantzick i en urolig Stemning, af hvilken de værste Følger kunde ventes, og som gav Anledning til alvorlige Forholdsregler. Grunden hertil maa have ligget i en slet Bestyrelse; de to tidligere Chefer, Capitainerne Rosenvinge og Baron Holsteen, vare noget tidligere kaldte hjem, og der manglede nu ganske Commando paa Skibene. Byen var erklæret i Beleirings-Tilstand, stærke Patrouiller gjennemkrydsede Gaderne, og paa de Skibe, som i Basinet laae over for de danske, vare Kanonerne rettede imod disse og Folk Nat og Dag færdige til at give Ild. Paa de danske Skibe var Skytset taget bort. Strengheden gik saa vidt, at der mod de mindste Optøier i Byen strax anvendtes Vaabenmagt, og ved en saadan Leilighed blev endogsaa en dansk (saavelsom en fransk) Matros skudt. Ved van Dockums Ankomst fik imidlertid snart, som bekjendt, Alting et andet Udseende.

Tuxen blev ansat paa Dantzick under v. Bergers Commando. Den 30. Juli laae de, tilligemed Linieskibene Dalmate og Cesar, paa Brandvagt ved Vlissingen, da den engelske Flaade løb ind imod Walchern; de tre Skibe bleve derfor beordrede til at forene sig med den øvrige Deel af den franske Flaade, som laae høiere oppe paa Schelden, hvilket udførtes Dagen efter, den 31te, samme Dag som Englænderne udførte deres bekjendte Landgang paa Walchern ved Byen Weer paa Øens Nordside. Om Eftermiddagen blev Soldatesquen fra alle de franske Skibe sat iland for at understøtte Hollænderne, og Tuxen bragte Dantzick's Soldater ind; men da man senere frygtede for, at Skibene laae for nær ved

Fjenden, blev det om Aftenen bestemt at kalde alle Soldaterne ombord igjen, for at seile høiere op ad Floden. T. sendtes derfor iland for at opsøge Dantzick's Folk, og med et Par Matroser gik han fra Kysten opefter. Det var mørkt, og han kjendte hverken Vei eller Sti; dertil vidste han ikke, hvilke Fremskridt de Engelske havde gjort, og om han nærmede sig Ven eller Fjende. Dog gik han rask fremad med sine Matroser, til han i nogen Afstand hørte Støi og saae Lys; han nærmede sig dertil, og, da han hørte det franske Sprog blive udtalt høit, vidste han sig paa rette Spor og stod et Øieblik efter midt i Flokken, hvor et »qui vive!«, udraabt som paa eengang af alle Munde, modtog ham tilligemed Soldaternes Forbauselse over den fremmede Uniform; dog, snart var han kjendt, og der kom igjen Liv i Leiren. De franske Soldater, som vare komne iland til et fjendtligt Angreb, eller idetmindste til Modstand, holdt deres natlige Lystighed med Sang, Dands, Spil og Viin, sorgløse for deres Omgivelse, uden at ændse om Fjenden var nær eller fjern, ja uden at stille en Forpost ud til Varsel, saaledes at Tuxen uformærket kunde liste sig ind iblandt dem — saaledes vare Napoleons Soldater, og det holdt haardt nok at faae de berusede Folk ombord.

Tuxen skildrer Scheldeflodens Befæstning dengang som meget slet. Der fandtes ikke faa Batterier langs Flodbredden paa begge Sider, anlagte paa hensigtsmæssige Steder; men de vare enten aldeles ikke eller ogsaa kun meget slet armerede. Fæstningen Batz ved Zyd Bevelands Østpynt, ved en Snævring af Floden, havde kun faa Kanoner mod Søen, og mod Land kunde der ikke skydes, da Digerne indenfor vare blevne byggede høiere op end Fæstningens Mure. Det bekjendte Fort Lillo i Brabant, der spillede en vigtig Rolle i den belgiske Krig, og det ligeoverfor liggende Fort Liefkenshook i Flandern, der maatte ansees som Nøglen til Scheldens

snævrere Deel og derved til Antwerpen, vare i den jammerligste Forfatning; det første havde kun 12, halvt sprængte, 12 Pd. Kanoner, det sidste 6 eller 8 af samme Slags. Man havde derfor spændt Ankertouge fra det ene Fort til det andet og fastgjort Tømmerflaader dertil, for at forhindre fjendtlige Skibe fra at løbe ind. Ogsaa paa væbnet Magt var der stor Mangel, da alt det kraftige Mandskab var sendt til Østerrig og Spanien. Flaaden var derfor henviist til at forsvare sig selv, da ingen Understøttelse kunde gives fra Land. Endeel af Skibene lagdes langs ned ad Floden, udfor de forskjellige Forter og i beqvem Forsvarsstilling; Resten blev oplagt ved Antwerpen, hvor Kanonerne udtoges og Besætningerne gik iland til Tjeneste ved Batterierne.

Nogle Brandere bleve udrustede og skulde besættes af Flaadens Mandskab. Commandoen af et saadant Skib er altid, paa Grund af den dermed forbundne ualmindelige Fare, en frivillig Sag, idetmindste saalænge der findes Nogen, som af egen god Villie vil paatage sig den; den udfordrer paa samme Tid Mod, Dristighed og Snildhed. Da Dantzick's Officerer bleve spurgte, hvem der vilde tage Commandoen af den Brander, som dette Skib skulde besætte, fremtraadte strax Tuxen og tilbød sin Tjeneste, som ogsaa modtoges; han havde dengang endnu ikke fyldt sit 19de Aar. Besætningen skulde bestaae af en Underofficeer og 7 Mand, som han havde Lov til at udtage iblandt dem af Mandskabet, der frivillig meldte sig; dette gav Anledning til en Scene, hvoraf Indtrykket aldrig udslettedes hos Tuxen, saalænge han levede, thi den gav ham et Beviis paa hans Undergivnes Hengivenhed for ham og den gode Aand, der nu var kommen til at herske paa Dantzick. Mandskabet stod nemlig opstillet paa Batteriet, og da han henvendte sig til dem med det Spørgsmaal, hvem der vilde tjene under ham paa Branderen, fremtraadte Alle; han gjorde dem da opmærksomme paa, at kun 7 Mand kunde an-

tages og at disse skulde være Svømmere, og kun de, som slet ikke kunde svømme, traadte da tilbage igjen. Han udtog derfor kun 2 Mand og lod disse selv vælge de Øvrige. Branderen (L'Impitoyable) fik Station ved Lillo, men der blev ikke nogen Leilighed til at prøve den tappre Besætnings Mod imod Fjenden, en Besætning, der efter Tuxens Angivende var ophøiet over al Roes.

De Engelske havde imidlertid gjort Fremgang, besat Øen Walchern (hvor Fæstningen Vlissingen dog endnu ikke var indtagen) og Zyd Beveland, og beskøde daglig den flanderske Kyst, hvor man var ivrig beskæftiget med at opkaste Batterier, og, for at skjule Mangelen paa Folk, opstillede Vedetter langs Stranden i nogle hundrede Alens Afstand fra hinanden. Det var dengang en Gaade i den franske Leir, hvad der afholdt de Engelske fra at kaste en Styrke iland paa Fastlandet, da det vilde have været dem en let Sag, i et Øieblik at tilintetgjøre de faa Tropper og deres Forsvarsanstalter; senere erfarede imidlertid de Franske, at en lumsk og hemmelig Fiende havde sneget sig ind i deres Modstanderes Rækker, idet en ondartet Pest, Følge af den usunde Luft og det slette Vand, som fandtes paa Øerne, havde udbredt sig iblandt dem og bortrev Mennesker og Heste i Hundredeviis. Netop som Arbeiderne ved Batterierne vare saaledes fremskredne, at de kunde siges at være i god Forsvarsstand, medens endeel Kanonbaade vare sendte igjennem Kanalerne til Schelden, saa at man nu havde 90 Stk. paa dette Sted, og tillige nogle Tropper vare ankomne, trak de Engelske sig tilbage fra Zyd-Beveland til Walchern, hvor de gave sig til for Alvor at beleire den ulykkelige Fæstning Vlissingen, der allerede var stærkt ramponeret. Skjønt slet befæstet og ligesaa slet armeret, modstod Fæstningen de Engelskes Beleiring i 6 Uger, og overgav sig først, da det vilde været umuligt at modstaae en saavel fra Land- som fra Søsiden paatænkt Storm. Efter at have ødelagt Marine-

Etablissementet og Bassinet, forlode de Engelske Walchern den 16. December, nogle Dage før et paatænkt Angreb af de Franske, ved hvilket de Danske vare bestemte til at gaae foran, skulde have været udført.

Kort efter besøgte den franske Marineminister, Viceadmiral Decrès, Flaaden, og var ombord i Tuxens Brander, hvor han syntes meget tilfreds. For sin udviste Tjeneste blev T. indstillet af den franske Admiral til at erholde Æreslegionens Kors, og ligeledes anbefalet til Kongen af Danmark; dog blev ham endnu ikke udviist den tiltænkte Ære, formodentlig har man funden ham for ung dertil. Under sit Ophold ved Lillo med Branderen blev hans Tjeneste flere Gange benyttet, deels til Lodsning paa Floden, hvor han var godt kjendt, deels til Besørgelse af Depecher og Andet, med sit velseilende, sødygtige Fartøi; saaledes førte han engang i en mørk Nat, da Veiret var saa haardt, at intet andet Fartøi turde vove sig ud, den franske General, siden Marechal Masson, i et vigtigt Ærinde op til Antwerpen med sit Fartøi.

1810 fik Tuxen Commando af en Kanonbrig paa 3 Stk. lange 24 Pd. Kanoner og en svær Haubitz, 30 Mands Besætning, hvormed han hele Aaret igjennem krydsede i Forening med 3 andre, af Danske besatte, og flere franske Brigger. Ofte vovede de sig langt ud, langsmed Flanderens Kyst, havde mange besværlige Toure i det vanskelige Farvand, der, opfyldt af Grunde, gjennemskæres af Strømmen i forskjellige Retninger; dog kom de altid uskadte derfra, og den unge Chef indlagde sig megen Ære ved sine gode Manoeuvrer. Hvorlænge T. beholdt denne Commando, kunne vi ikke med Bestemthed angive; dog har det sandsynligviis kun været til Aarets Udgang, thi det følgende Aar, da den danske Styrke paa Schelden blev forøget med 2 Linieskibs-Besætninger, træffe vi ham igjen paa Linieskibet Dantzick, hvor han udmærkede sig under en Brand i Skibet, foraarsaget ved

en Explosion af 5—600 Pd. Krudt og omtr. 8000 Gevær-Patroner. Efter Keiser Napoleons Besøg til Scheldе-Flaaden i Marts 1812, hvor han blev tilbageholdt af en Storm i 3 Dage, udnævntes Tuxen til Ridder af Æres-legionen, hvilken Udmærkelse vel afgiver et Beviis paa hans Dygtighed og Mod, eftersom denne Decoration kun tildeeltes 5 af de mange danske Officerer, som havde gjort Tjeneste paa Schelden. Denne Udnævnelse, i Forening med Admiral van Dockums Anmodning, bevirkede, at Tuxen ikke benyttede sig af en ham meddeelt Tilladelse til at reise hjem, men blev paa Schelden som Admiralens Adjutant. Hans Bestemmelse herhjemme var en Ansættelse ved Fladstrands Roflotille.

Om Efteraaret 1812 vare endeel af de danske Officerer reiste hjem for at afløses af Andre; men disse kunde paa denne Tid ikke naae Holland igjennem de fremmede Armeer, som forfulgte de Franske efter Nederlaget i Rusland, og Tjenesten blev derfor saameget mere stræng for de tilbageblevne danske Officerer paa Schelden. Som Følge heraf blev Tuxen Næstcommanderende paa Linieskibet L'Albanais, under Capt.-Ltn. Cederfeldts Commando. Ogsaa i denne Post udmærkede han sig ved Tjenstiver og Paapassenhed, saa at Linieskibets Besætning vandt et Ry for god Disciplin og Duelighed, som det ikke før havde havt. I denne Post forblev han indtil April Maaned, da Skibet afleveredes til en fransk Besætning, og han gik med hele den danske Besætning tilfods hjem til Danmark, hvor han ankom den 30. Mai.

Fremstillingen af Tuxens Ophold paa Scheldefloden have vi saa at sige tildelukkende af hans egen Fortælling, der, skjøndt den igrunden kun fremstiller de factiske Begivenheder, dog viser, at han med Iver og en kraftig Villie røgtede sit Kald, og at han var i Besiddelse af Egenskaber, som havde uddannet ham til en udmærket Officeer, dersom Krigen endnu i længere Tid havde vedbleven at rase; men Forholdene forandrede sig meget be-

tydeligt. Han var 23 Aar gammel, da han igjen saae sit Hjem, efter 4 Aars Fraværelse og efter at have bevæget sig under Forhold, der vare særdeles skikkede til at udvikle hans Selvstændighedsfølelse. Han higede naturligviis efter igjen at komme tilsøes og i praktisk Virksomhed, men Skjæbnen havde bestemt det anderledes for ham. Den Virksomhed, som Danmark kunde byde sin Marine efter Krigens haarde Stød, var kun ringe, og Tuxen modtog derfor, skjøndt i Begyndelsen uden Lyst, strax efter sin Hjemkomst den Ansættelse, der tilbødes ham, nemlig som Lærer i Navigation og Mathematik ved Søcadet-Academiet. Herved kom hans Liv til at tage en ganske anden Retning; et nyt Afsnit af hans Livshistorie begyndte, og skjøndt det er efter dette, at vi skulle mindes hans Virksomhed og utrættelige Bestræbelser som Mand, saa er det dog saa lidet rigt paa, hvad man pleier at kalde Begivenheder, at det snart er fortalt.

Ved Academiet forblev Tuxen indtil 1. Januar 1824, da han ansattes som første Inspectionsofficeer ved Sø-Artilleriet under sin ældste Broder P. M. Tuxen, som var Søtøimester. I de 10 Aar, han tilbragte ved Academiet, havde han vel efterhaanden faaet mere Lyst til den nye Art Beskjeftigelse, men higede dog bestandig efter en mere praktisk Virksomhed, og, da han modtog Ansættelsen ved Artilleriet, var det alene i Haabet om, at de Løfter om Udcommando, som bleve ham givne, vilde blive holdte; men Tiden gik hen, han blev mere og mere bunden til Værfterne, og den eneste Søtour, som faldt i hans Lod efter Tourene med Cadetskibet, var som Tredie-Commanderende paa Linieskibet »Dronning Marie«, paa dets Togt til Nordsøen og Island i Aaret 1834. Allerede tidligere, om Vinteren mellem 1830 og 1831, havde han forladt Artilleriet og var bleven udnævnt til Eqvipagemester paa Nyholm, hvilken Stilling han beklædte indtil

den 1. Mai 1853, da han igjen indtraadte i Marinens Detail som Chef for den ene Division.

I de forskjellige Stillinger ved Marinens Værfter, udviklede Tuxen en Arbeidsomhed og utrættelig Iver, som længe vil mindes med Erkjendtlighed i Marinen. Medlem af de fleste af dens betydende Commissioner, trættedes han aldrig af det Arbeide, som derved lagdes paa hans Skuldre; men var tvertimod ved de fleste Leiligheder den, der paatog sig selv Arbeidet for de Øvrige, »der trak Læsset«, som man siger. Længe før Solen kom paa Himlen om Morgenen, kunde man see Lyset skinne fra Tuxens 2 smaa Vinduer, der vendte ud til Gaarden i hans Bolig i Nyboder. Stille og lydløs forlod han i den tidlige Morgen sin Seng, for at begynde sin Dags Arbeide, medens Alt omkring ham endnu hvilede. Den ene Portefeuille efter den anden blev stukken ned under Skrivebordet; men snart kom Timen, da man begyndte at indfinde sig hos ham, for at hente Ordre, Meddelelse, eller give Melding, for at faae Raad, eller Trøst og Opmuntring, eller vel endogsaa Understøttelse. Ja, hvor Mange have ikke søgt Tuxen i disse stille Morgentimer, hvor Mange ere ikke gaaede ind til ham med et tungt Sind og ere vendte lettede tilbage; thi hvormange Forretninger Tuxen end havde, saa manglede han dog aldrig Tid til at hjælpe dem af sine Medmennesker, der trængte dertil, og gjerne gik han den samme Dag til Byens modsatte Ende for at indlægge et godt Ord hos en eller anden Mand, eller vise anden lignende Forekommenhed. Efter disse Timer kom Virksomheden paa Holmen, og om Aftenen igjen Arbeide, hvorfra han seent kom til Hvile. Med disse Egenskaber er det let at forstaae, at Tuxen var særdeles afholdt af sine Undergivne. Vi have tidligere nævnet, at han som ung Officeer var af et heftigt Sindelag, der vel ikke engang saa sjældent gav sig Luft i Udbrud; denne Hæftighed aftog vel med Aarene, men forsvandt dog aldrig ganske; alligevel

kjendte hans Omgivelser saa godt hans Udbrud, at de kun behøvede at gaae til Siden, indtil Bygen var ovre, da den paafølgende milde Luft, det venlige Ansigt igjen indbød til Sammenkomstens Forlængelse. Dog, vi ere satte til at skrive en kort Biographi af Tuxen, og forpligtede til, ved Siden af hans Elskværdighed og gode Egenskaber, ogsaa at berøre hans Feil. Han gjorde Alt for sine Undergivne, derved var det vel, at han undertiden kom til at gjøre for Meget; han kunde ikke taale at see Undertrykkelse og Elendighed omkring sig, det gjorde hans Hjerte blødt og ledede ham til, mere end han med en fast og uafhængig Characteer vilde have gjort, at mildne den Nød, som laae nærmest under hans Øine. Dog, kan dette end falde som en Bebreidelse over ham af dem, som her i Livet skulle ordne og dømme, og har det muligviis været en Skranke imod hans høiere Udnævnelse efter hans Ønske her i Livet, saa ere vi sikkre paa, at han ogsaa i denne Henseende staaer reen over for den Dommer, for hvem han nu har at aflægge Regnskab.

Det hører maaskee med til vor Opgaves Besvarelse at nævne, at han i Aaret 1815, som Lærer ved Academiet, udnævntes til Premierlieutenant; i 1826, som Inspectionsofficeer ved Artilleriet, til Capitainlieutenant; i 1836 til Capitain, i 1842 til Commandeurcapitain og i 1848 til Commandeur, alt under hans Stilling som Eqvipagemester ved Nyholm; 1834 udnævntes han til Ridder af Dannebrogsordenen, 1840 til Dannebrogsmand, 1846 til Ridder af Sværdordenen, og endelig 1853 til Commandeur af Dannebroge. Fremdeles skulle vi ikke undlade at anføre, at han, foruden sine andre Arbeider, i Aaret 1833 udgav sin bekjendte »Lærebog i Styrmandskonsten« med en stor Samling Tabeller, der opnaaede 2 Udgaver og vandt megen Udbredelse, endogsaa udenfor Danmark.

Hvad der i en stor Kreds gjorde Tuxen bekjendt, var tillige den Stilling, han indtog i Frimurer-Samfundet, hvoraf han allerede under sit Ophold paa Scheldefloden optoges som Medlem, og i hvilket han skal have indtaget en meget fremragende Post — dog, da vi ere aldeles fremmede for dette Selskab, kunne vi ikke følge ham paa denne Vei; kun saameget er os bekjendt, at det kostede ham mangen Times Arbeide, mangen Aftens Udholdenhed, flere bekostelige Reiser; vi ville haabe, at det skaffede ham ligeledes mangen behagelig Stund, men vi vide med Sikkerhed, at der ogsaa paa dette Sted fremsprang mere end een bitter Orm, som gnavede tungt paa hans Hjerte.

Efterat vi saaledes have seet endeel af denne Mands, saavel udvortes som indvortes Liv, ville vi nu til Slutning forsøge at kaste et Blik ind i hans Indre, hvor vi da muligviis ville finde en Forklaring af mange af de Scener, vi have oplevet med ham. Vi ville gjøre dette, kun for at forstaae ham, og, kan han læse vor Dom, da vil han erkjende dens Sandhed og ikke skylde os Utak, fordi vi have fremstillet ham for hans Venner. Tuxen levede ikke noget lykkeligt, indre Liv. Omgiven af Hustru og Børn, for hvem han var Alt, som vistnok altid hyggede om ham og søgte paa bedste Maade at glæde ham, var hans Sjæl bestandig opfyldt af Uro og Ængstelse, som han godt forstod at skjule, men som aldrig ophørte at nage ham. Grunden dertil ligger maaskee ikke fjern og vil kunne søges i hans ydre Liv, mere end i hans medfødte Characteer. I en ung Alder indtraadte han i Ægteskab, men Midlerne vilde ikke slaae til for den hurtigt voxende Families Tarv; den virksomme, arbeidsomme Mand, som aldrig skaanede sig selv, som var tilstede overalt, hvor der var Noget at gjøre, som altid var ved Haanden for at hjælpe Andre, stred og led for at hjælpe sig selv og sin Familie. Da han modtog Posten som Eqvipagemester, blev hans Stilling noget

bedre, og fra denne Tid mindskedes Indtrykket af hiin Besværlighed. En anden Grund til hans Stemning var hans Livs bestandige Skuffelser; han havde modtaget mange Løfter, deels om Udcommando, deels om høiere Ansættelse; men Tiderne forandrede sig, Løfterne kunde ikke indfries, eller bleve idetmindste ikke indfriede. Denne Skuffelse, i Forening med, at hans nærmeste Omgivelse, navnlig hans Undergivne, ved mange Leiligheder søgte at smigre ham og fremhæve hans Kundskaber og Adkomster i Sammenligning med Andre, hvem Lykken mere tilsmilede, nedlagde i Tuxens Characteer en Bitterhed, som han ikke altid havde Kraft nok til at beherske. Denne tilhviskede Smiger bragte ham endogsaa engang under vore folkelige Bevægelser under og efter den sidste Krig paa Folketribunen som Candidat til Folkethinget, et Forsøg, der kun skaffede ham liden Glæde og ny Skuffelse.

Da Eqvipagemesterposten omsider i hans fremrykkede Alder og høie Stilling i Marinen var bleven ham for tung at beklæde, traadte han, som omtalt, igjen ind i Marinens Detail som Divisionschef. I denne rolige Stilling, hvor han endnu havde Leilighed til at gjøre Godt for saamange af Holmens faste Folk, tilbragte han sit Livs Aften. Men den Bevægelse, hvortil han var vant, den Indflydelse og Virksomhed, hvori han havde bevæget sig, var i altfor levende Erindring hos ham, til at han kunde trives i den nu opnaaede Ro og Stilhed. Han vankede om fra En til Anden, altid mild, altid forekommende, vedligeholdende sine gamle Vaner og Ceremonier; men det livlige Øie tabte lidt efter lidt sin Glands, Legemet sin lette Bevægelighed. Efterhaanden bleve hans Toure kortere, jævnligt holdt han sig i flere Dage inde for Upasselighed, der brød ud til heftige Sygdomme, og langsomt, men ustandseligt nærmede han sig sit Livs Opløsning. Den 12. Juli 1856 hensov han roligt og gudhengivent i sin Families Skjød; man-

gen Taare blev fældet over hans Kiste, og stort var Følget, som ledsagede ham til Jorden. Fred med hans Støv! Vi behøve ikke at udregne, hvad han kunde have været, det er os nok at vide, hvad han var, tro til sit Valgsprog:

»Gid vor Opførsel aldrig vige af
fra Retfærdigheds og Kjærligheds Love«.

τ.

Det nye Havneanlæg ved Sunderland.

(Med Tegning.)

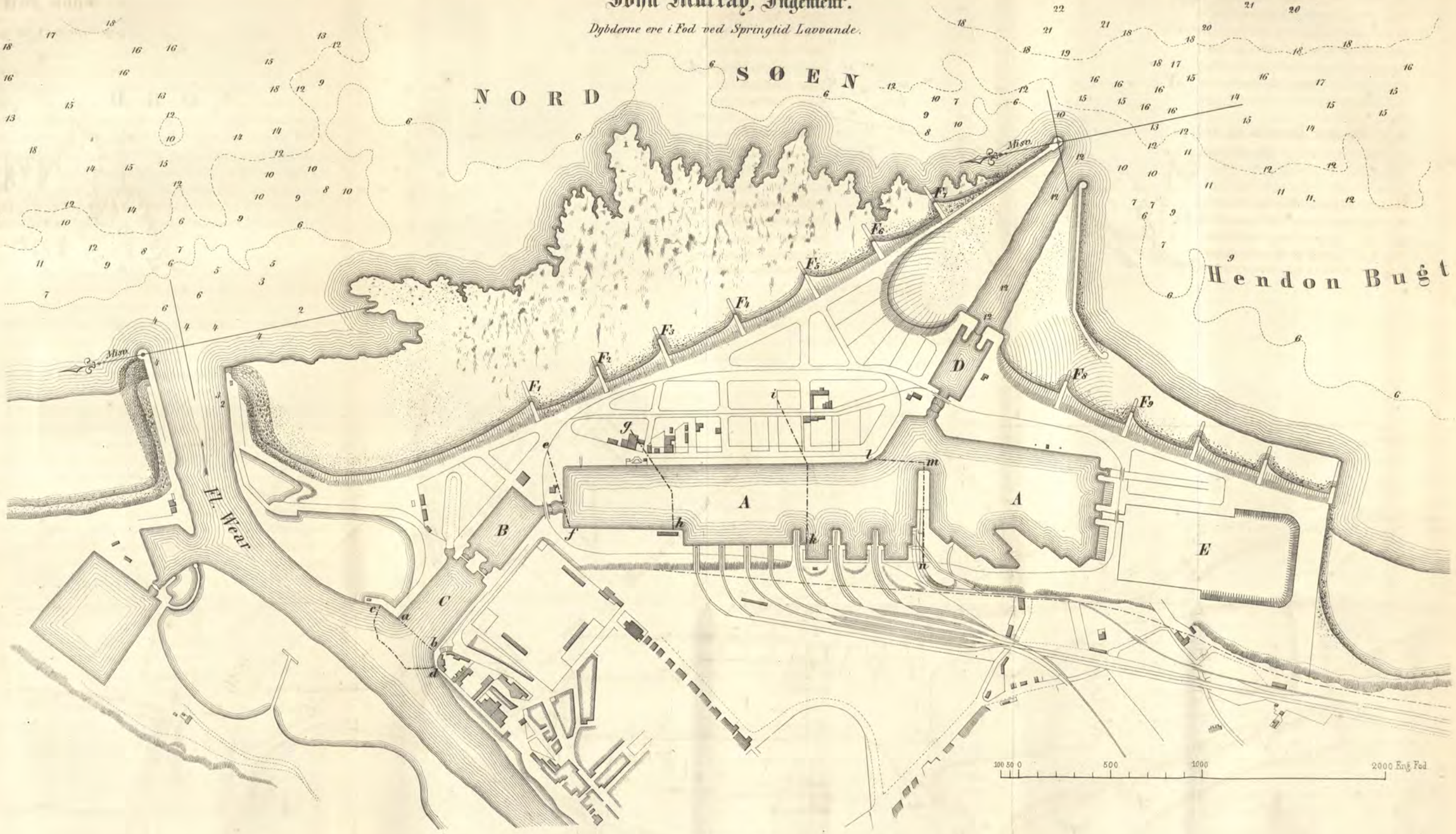
De efterfølgende Bemærkninger om det nye Havneanlæg ved Sunderland ere uddragne af Ingenieurens, Hr. John Murray's, Rapport til »Institution of Civil Engineers« i Mai f. A. og af Forhandlingerne i Havneselskabets Generalforsamling i Februar d. A. Dette Arbeide fortjener særdeles Opmærksomhed som et Exempel paa, hvorledes man ved Kunst kan overvinde store Vanskeligheder, idet at det ikke er gaaet ud paa Mindre end, paa en aaben Kyst, udsat for Nordsøens fulde Paavirkning, at afvinde Havet den fornødne Grund til en ny Havn og til en udstrakt beskyttende Strandbred. Planen er ligesaa dristigt opfattet som talentfuldt udført, og begge Dele gjøre den udmærkede Ingenieur, Hr. John Murray, den største Ære. Det er et nyt, storartet Exempel paa Anlæg af en Kunsthavn, der er skikket til at fjerne mange Betænkeligheder med Hensyn til Anlæg af saadanne paa aabne Kyster. Endelig afgiver dette Anlæg et Exempel paa, hvor gavnlig forbedrede Havneforhold kunne virke paa Skibsfarten til et Sted, der forøvrigt har en heldig Beliggenhed for Handel, og at ældre der bestaaende Indretninger ogsaa høste Nytte af de nye Forbedringer, istedetfor at lide derunder.

Den ældre Havn ved Sunderland dannes af den nedre Deel af Floden Wear, hvor den strækker sig i

PLAN AF DET NYE HAVNEANLÆG VED SUNDERLAND

John Murray, Ingenieur.

Dybderne ere i Fod ved Springtid Lavvande.



C. M. Tegner's lith. Inst.

en Længde af omtrent 2 engelske Miil. Overfladen udgjør ved Høivande omtrent 60 acres*), men dette formindskes ved Lavvande til 40 acres, og den største Deel af Skibene tage da Grunden, medens de ved stærk Flodgang ofte have været udsatte for at gaae i Drift. For at bøde paa disse uheldige Forhold have Planer været udkastede til forskjellige Tider, endog saa langt tilbage som 1794, til Anlæg af Dokker, hvor Skibe kunde ligge flot ved Lavvande, og i 1838 byggedes en saadan ved Flodens nordlige Bred, med en Overflade af 6 acres, adskilt fra Floden ved et Tidebassin af 1 acres Størrelse. Denne Forbedring var dog utilstrækkelig, saameget mere som de betydeligste Kuldistricter og Hovedmassen af selve Byen befinde sig syd for Floden, og Mangelen paa tilstrækkelige Havnebekvemmeligheder begyndte at blive følelig for Sunderland, idet at Handelen søgte derfra til andre nærliggende Stæder. Der var endnu en Omstændighed, som virkede i høi Grad til Skade for Havnen; udenfor Flodmundingen var der nemlig en Barre, paa hvilken der ved Springtid Lavvande kun var 4 Fod, og ved Høivande 18½ Fod, saa at dybtgaaende Skibe alene kunde komme ud eller ind naar Floden var paa sit Høidepunkt, og ved østlige og nordøstlige Storme var al Udpassage umulig, hvorfor Skibe ofte holdtes indelukkede i lang Tid eller hindredes i at søge Havnen. Ved en betydelig Handelsstad, hvorfra der alene udskibedes 1,500,000 Tons Steenkul aarlig, kunde Forholdene ei blive i denne Tilstand, men gjennemgribende Forbedringer vare nødvendige.

Hr. Murray, der i mange Aar havde ledet Ingenieurarbeiderne ved den gamle Havn og gjort sig nøie bekjendt med de stedlige Forhold, udkastede da en Plan til Bygning af et nyt Høivandsbassin paa den sydlige Side af Floden, hvilket ved sin nordlige Ende skulde sættes i Forbindelse med den gamle Havn og ved sin

*) Een acre = 10,270 Qvadratalen, eller henved ¼ Tondeland.

sydlige have et Løb til det dybe Vand i Hendon Bugten. Hans Plan gik altsaa ud paa at afhjælpe alle de forhaanden værende Vanskeligheder. Syd for Floden danner Landet en Høidestrækning, hvorpaa Byen er bygget, og som faldt brat af mod Søen; under denne Skrænt laae en Række af Skiær, fra den sydlige Mole af den gamle Havn ned imod Hendonbugten, hvilke alene vare tørre ved Lavvande, og disse valgte Hr. Murray til Leiet for sin Dok. Planen var dristig, men dog lagt med Sagkundskab og Forstand: man undgik de store Vanskeligheder og Bekostninger ved at tilkjøbe sig bebygget eller paa anden Maade benyttet Grund, og et nyt Indløb, med dybere Vand, lod sig derved tillige lettere tilveiebringe; men Planens heldige Gjennemførelse støttede sig dog til, at en ny Strandbred kunde dannes udenfor Skjærene, saa at Værkerne derved kunde beskyttes mod Havet. I dette Øiemed havde Hr. Murray tænkt sig at bygge en Række Stemdiger ude i Søen, i nogen Afstand fra Land (mærkede $F_1, F_2, F_3 \ldots$ paa medfølgende Grundtegning), i den Forventning, at Sand, der føres langs Kysten af Strømmen, skulde samle sig mellem dem, og at dette, i Forbindelse med hvad der tilveiebragtes ved Udgravning af Bassinet, skulde yde den tilsigtede Beskyttelse. Uagtet der reistes nogen Tvivl om Udførligheden af den hele Plan, navnlig med Hensyn til hvorvidt de omhandlede Stemdiger vilde have den tilsigtede Virkning, dannede der sig dog et Selskab med det Formaal, at gjennemføre den, og dette erholdt i 1846 Parlamentets Bemyndigelse. For at løse den væsentligste Tvivl, bleve de tre nordligste af Stemdigerne byggede i Vinteren 1846-47, og, da Sandet strax begyndte at samle sig mellem dem og den gamle Havnedæmning, besluttedes det at skride til Udførelsen af Arbeidet. Dette dreves da med en saadan Kraft, at 18½ acres af den store Dok kunde tages i Brug i Juni 1850, at det nye sydlige Indløb kunde aabnes i November 1855, og at Selskabet i 1856 alt begyndte at høste

rigelig Udbytte af sin udlagte Capital, over 6 Millioner Rigsdaler, medens Skibsfarten tog et nyt Opsving, saa at Havnen besøgtes af Skibe paa 1800—2000 Tons, istedetfor tidlige 300, og at Indtægterne af den gamle Havn viste en betydelig Stigen, paa Grund af den lettere Adgang, som det nye Indløb forskaffede.

Det nye Anlæg bestaaer af en Dok A, 3000 F. lang og 4—500 F. bred, med et Fladerum af 32 acres, der er lukket med Sluser, saa at Vandet kan holdes inde i Ebbetiden. Dybden i denne Del er 24 F. ved Høivande Springtid, men Sluserne holdes saa længe aabne før og efter Høivande, at der kun vedligeholdes en Vandstand af 19½ F. i Dokken. Ved den nordlige Ende af Dokken findes et Løb af 60 F. Brede, lukket med Sluseporte, der vende indefter, hvorved den staaer i Forbindelse med et Halvtidsbassin B paa 2½ acres, og dette har igjen ved sin nordlige Ende to Løb, begge lukkede paa samme Maade ved Sluser, og staaer ved dem i Forbindelse med en Tidehavn C af 2½ acres, der støder umiddelbart op til den gamle Havn. Ved denne Tidehavn er der bygget en tør Dok til Skibes Reparation. Det nye Løb gaaer i Retning SO fra den store Dok, der er sat i Forbindelse med det ved et Halvtidebassin D, med Løb af 60 F. Brede og med Sluser, ligesom ved den nordlige Ende, dog saaledes, at det indre Løb har to store Sluser, hvoraf den ene aabnes udefter, for at beskytte mod svær Sø af paalands Vind. Løbet har ved Lavvande Springtid en Dybde af 12 F., og ved Høivande af 26 F.; det beskyttes paa den østlige Side af en Molo, der staaer i Forbindelse med Land, og mod Syd er der anlagt en Bølgebryder, saa at derved dannes en beskyttet Tidehavn af 18 acres Udstrækning. Halvtidsbassinerne tjene til at sluse Skibe ud og ind, efter at Portene for den store Dok ere lukkede, saa at Skibe kunne komme ud og ind, saalænge der er tilstrækkelig Vanddybde for dem udenfor. Paa den østlige Side af Dokken, mellem denne og Stemdigerne, er ind-

vundet en Grund af betydelig Udstrækning og stor Værdi; ved Dokken er der bygget Pakhuse, Jernbaner ere anlagte til den, med Broer over alle Løbene, og de bedste Foranstaltninger ere trufne til Udskibning af Kul og øvrig Ladning og Losning. En Dampmaskine af 30 Hestekr. er anlagt, der driver et hydraulisk Apparat til Aabning og Lukning af Sluser og Broer, saavel som til Bedrift af Kranerne, saa at alle disse Arbeider kunne foretages med stor Hurtighed og ringe Anvendelse af Folkekraft. Til Anlægets Fuldførelse staaer endnu tilbage at anlægge en Tømmergrav ved den sydlige Ende af den store Dok og en Ophalingsbeding til Skibes Eftersyn. Naar dette er fuldført, vil det samlede beskyttede Vandareal, bestaaende af Dok, Halvtidsbassin, Tidehavn og Tømmergrav, udgjøre over 66½ acres, og Arealet af indvundet Land over 80 acres, saa at altsaa et samlet Areal af omtrent 147 acres vil være afvundet Havet.

Dette Arbeide er det første Exempel, som er givet i England paa at omgaae en Barre for en Flodmunding, ved at tilveiebringe et nyt Løb, og det har tiltrukket sig yderligere Opmærksomhed ved det storartede og vel udtænkte Skylleapparat, hvormed det nye Løb er forsynet for at forhindre dets Tilsanding.

Skylleapparater, for at bortfjerne Sand o. d. l., der føres af Floden ind i et Havneløb, ere anvendte mangfoldige Steder, og bestaaer i, at Vand opstemmes i et Bassin bag Havnen og gives Afløb gjennem Havneløbet ved Lavvande. I nærværende Tilfælde frembød imidlertid dette Middel særlige Vanskeligheder, idet at der selv ved Springtid var mindst 12 F. Dybde i Løbet. Udskyllingen, der ved Forsøg har viist sig kraftig, er indrettet paa følgende Maade. Paa Siderne af Slusen, mellem Halvtidsbassinet D og det nye Løb, ere Kanaler anbragte i Muurværket, nær Bunden, med et samlet Areal af 495 Q.-F., lukkede med Stigbord, der kunne aabnes i to Minutter ved det hydrauliske Apparat. Disse Kanaler staae i Forbindelse med

Vandet i Halvtidsbassinet og følgelig ogsaa med det i den store Dok, naar Sluserne holdes aabne. Arealet af disse to Vandbeholdninger udgjør omtrent 1,500,000 Q.F., og da Vandet i Dokken, ved sædvanlig Springtid, altid er bestemt til at sænkes 4½ F., kan man følgelig raade over en Vandmasse af henved 7 Millioner Cubikfod, som vil løbe ud i omtrent 15 Min., og hvorved det er beregnet, at der langs Bunden i Løbet vil dannes en Strøm af 3 Miles Fart, hvilken ansees tilstrækkelig til at føre enhver Samling af Sand eller Gruus ud i det dybe Vand. Der har ei endnu været Anledning til at benytte Skylleapparatet, men i andre Henseender har Værket staaet sin Prøve, idet at usædvanlig svære Storme have raset paa Kysten i afvigte Vinter, uden at foranledige Skade, og at et Skib er gaaet ind ad det sydlige Løb i en Storm, paa en Tid, da det var umuligt at anløbe den gamle Havn. Hr. Murray har udarbeidet en Plan til at danne en Nødhavn af 600 acres i Nærheden af det sydlige Indløb, og som skulde kunne søges af Skibe til alle Tider; men dette Arbeide er ikke betænkt udført ved private Kræfter.

Nogle Bemærkninger, om hvorledes Arbeidet udførtes, ville maaskee læses med Interesse.

Den oprindelige Strandbred var lidet indenfor den vestlige Side af den store Dok; under den befandt sig den omhandlede Række af Skjær, der vare tørre ved Lavvande, men overflydte ved Høivande, og bestode af en kalkagtig Steenart. Ved a b havdes Muurværket af en gammel Havnemolo, og den omhandlede Steenformation strakte sig forbi denne ind i den gamle Havn. I Foraaret 1847, efter at Stemdigerne F_1, F_2 og een norden for disse, der ei er viist paa Tegningen, vare byggede af solid Muurværk, begyndte man at udarbeide Grunden, idet at der arbeidedes alene ved Lavvande, og det vundne Materiale kastedes mellem Havnemolen og Stemdiget F_1, hvor det snart dannede en vandtæt Dæm-

ning i Forbindelse med det Sand, der hidførtes af Strømmen. En Dæmning e f anbragtes imidlertid mellem F_1 og det faste Land, og saaledes lykkedes det at udelukke Søen fra denne Deel af Grunden. En Dampmaskine med Pumper opstilledes, Udgravningen fortsattes og Materialet udkastedes i Retning mod Diget F_2, indtil fast Land var tilveiebragt, hvorefter en Dæmning g h anbragtes og Byggegrunden udstraktes til dette Sted. Saaledes fortsattes Arbeidet, idet Grund gradevis inddroges ved Dæmningerne i k og l m n, hvilken sidste anbragtes mod Slutningen af 1848 og senere forblev staaende som en foreløbig Afslutning af Arbeidet. Paa den nordlige Side anbragtes Dæmningen c d ind imod den gamle Havn, for at kunne bygge Tidebassinet og borttage Klippegrunden, som fandtes der. Efterhaanden som Udgravningen fuldførtes bleve Kaimurene opførte af hugne Steen, og den 4de Februar 1848 lagdes Grundstenen til det nordlige Halvtidsbassin. Man havde besluttet sig til at fuldføre den Deel af Arbeidet, der er nordenfor Dæmningen l m n, inden noget foretoges for at danne det sydlige Indløb, da det væsentligste Formaal var at skaffe udvidet Ladeplads ved Staden. Arbeidet dreves derfor fremad med stor Kraft, saa at der, da det var i den største Drift, anvendtes Dampmaskiner af tilsammen 189 Hk. til Pumpning, Materialtransport og Tilberedning af Mørtel, foruden 13-1400 Mand og 100 Heste. I Juni Maaned 1850 var denne Deel af Arbeidet fuldført, saa at en Dok paa 18½ acres, med det nordlige Halvtidsbassin og Tidehavnen, aabnedes for Handelen.

Den Udvidelse, som Sunderlands Havn herved havde modtaget, viste strax en saadan Indflydelse paa Handelen og paa Antallet og Størrelsen af de Skibe, der søgte ind, at man fandt det uundgaaelig nødvendigt at tilveiebringe det paatænkte sydlige Løb. De der henhørende Arbeider begyndtes alt inden Udgangen af det samme Aar, hvori den nye Dok var bleven aabnet, med Bygning af Stemdiger,

til at danne og beskytte en ny Strandbred, dels østenfor det betænkte Løb, dels søndenfor, saa langt som Dokken og Tømmergraven vare bestemte at gaae. Udgravning og Bygning af Halvtidsbassinet D og den sydlige Deel af Dokken A blev derefter foretaget, paa samme Maade som anført ved de tidligere Arbeider, idet man efterhaanden udelukkede Søen ved Dæmninger og indvandt Grund ved Opfyldning mellem Stemdigerne; mod Slutningen af 1855 borttoges Dæmningen 1 m, og den sydlige Deel af Dokken A toges i Brug. Medens Halvtidsbassinet D var under Bygning, opførtes Havnemolerne, hvoraf den østlige muredes af Steen og Pozzolanmørtel, ved Hjælp af Dykkerapparater, og forenedes med det nydannede Land; den sydlige gaves derimod ingen Forbindelse med Land, men dannedes af løse Steen, støttede ved nedrammet Pæleværk. Kanalen selv udgravedes i tre Afdelinger indenfor Dæmninger, hvoraf især den yderste maatte gives overordentlig Styrke og Høide, da den var udsat for hele Havets Voldsomhed.

Forslag til en Omregulering af Havnecapitains-Posten i Kjøbenhavn.

(Den constituerede Havnecapitain i Kjøbenhavn, Capitain i Marinen P. Holm, har anmodet Redactionen om at optage efterfølgende Indstilling „Angaaende Nødvendigheden af en Omregulering af Havnecapitains-Posten i Kjøbenhavn", som han i afvigte Marts Maaned har tilstillet saavel Indenrigs- som Marine-Ministeriet.)

„Efter at have bestridt Havnecapitains-Embedet siden forrige Aar, da jeg constitueredes i denne Post, anseer jeg det for min Pligt, underdanigst at henlede det høie Ministeriums velvillige Opmærksomhed paa de Hindringer, der efter min Overbeviisning stille sig iveien for, at Havnecapitainen kan virke saa gavnligt i sin Stilling som det maa være hans Attraa; ligeledes skal jeg, til Fremstillingen heraf, tillade mig at knytte Forslag til saadanne Reformer, som kunde tjene til at tilveiebringe større Orden og Sikkerhed i Udførelsen af de Pligter, man nu, paa Grund af den bestandig tiltagende Skibsfart og det deraf følgende Liv og Røre paa Reden, i Havnen og paa Toldboden, er berettiget til at fordre af Havnecapitainen og hans Undergivne.

At Havnecapitainens Embede sorterer under forskjellige Autoriteter, er efter min Formening ikke gavnligt, thi derved lammes hans Myndighed, ligesom det fremkalder Forsinkelser og Usikkerhed i Opfattelsen og Udøvelsen af hans Embedspligter, der jo især skulle have det Offentliges Tarv for Øie.

1. Den stedse stigende Skibsfart gjør det til en absolut Nødvendighed, at en Udvidelse af den indre Red ved Opmuddring foretages, eftersom der ikke engang for Tiden er Plads nok til Skibene og deres Færdsel; ligeledes savnes der høiligen Anlægssteder for Dampskibene. Sundtoldens mulige Afløsning i Forbindelse med den f. A. givne Tilladelse for fremmede Orlogsmænd til at løbe indenfor Batteriet Trekroner ville sikkert gjøre, at disse Mangler føles endmere, og at Nødvendigheden for, at der snarest muligt tages fat paa det anførte Arbeide, bliver saameget større. Havnecapitainen, som nu personlig er nødt til at gaae ombord i de paa den indre Red ankommende Orlogsmænd, savner endvidere et dertil passende Fartøi.

2. Til at forrette Havnecapitains-Tjenesten, udfordres der 3 gode Fartøier, nemlig 1 Kragejolle, 1 let Rojolle og 1 saakaldet Chefschalup eller Gig. Der er imidlertid ingen Fartøier, som henhøre til denne Post, og Tjenesten maa derfor besørges ved private Fartøier. Anskaffelsen af de Fartøier, der udfordres til Tjenesten, paahviler ubetinget det Offentlige, og først naar disse Fartøier ere tilveiebragte kan der blive Spørgsmaal om, hvorledes deres Vedligeholdelse skal bestrides. Nu for Tiden modtager Havnecapitainen 200 Rdl. aarligt til Fartøiernes Vedligeholdelse.

Som Følge af, at der ikke hører noget Fartøi til Havnecapitains-Posten, er der heller ikke anviist nogen Plads, hvor saadanne kunne sættes paa Land, og Havnecapitainen kan heller ikke anvise nogen Plads for Lods- og Færgefartøierne, hvilket dog burde finde Sted; da det imidlertid er paatænkt at anlægge en Baadehavn, anseer jeg det nødvendigt, at et Baadeskuur tillige opføres.

3. Istedetfor de to af Marinens Underofficerer, der nu aarligen beordres til Assistenter hos Havnecapitainen, og følgelig afløses naar de ere blevne vel bekjendte med Tjenesten, er det en Selvfølge, at denne vilde vinde ved,

at Havnecapitainen bestandig beholdt de samme Assistenter; ligeledes vilde det være hensigtsmæssigt, om disse Mænd udnævntes af Havnecapitainen selv, som maa ansees for mest competent til at bedømme, hvorvidt de ere skikkede til den udfordrede Tjeneste, nemlig, foruden godt at kunne regjere et Fartøi, tillige have nogen Sprogkundskab samt de fornødne Egenskaber til at kunne omgaaes Lodser og Skippere, ligeover for hvilke de ofte skulle repræsentere Havnecapitainen. Tjenesten vilde passende kunne udføres af Sølieutenanter eller Skibscapitainer, eller den ene kunde være en Sølieutenant, den anden en Skibscapitain, og, naar denne sidste da tillige udnævntes til Fyrinspecteur (hvilken Post Erfaringen har viist meget godt lader sig forene med Assistentposten hos Havnecapitainen, idet den nuværende Fyrinspecteur i længere Tid har bestridt begge Poster), da vilde Skipperne ikke have nødig at søge Fyrinspecteuren, idet de paa Havnecapitainens Contoir tillige vilde forefinde den fornødne Fyrseddel (ɔ: Beviis for, at Ildstederne ombord ere sikkre, saaledes at der kan haves Ild og Lys tændt indenfor Bommen).

4. Istedetfor de to fra Marinen aarligen udcommanderede Underofficerer, nemlig 1 Baadsmand og 1 Canoneer, til at besørge Tjenesten ved Brohovedet, vilde denne Tjeneste langt bedre kunne bestrides af Lodserne, som ere mere vante til at dømme om Vind og Strøm samt til at tage Hensyn til Leiligheden og Farvandet for Signaleringens Skyld; herved vilde tillige de Stridigheder og Paastande, som nu ideligen finde Sted imellem Lodserne paa Skibene, der passere Løbet, og de nævnte Underofficerer, bortfalde, idet der vilde være Lodser paa begge Steder. Tillige er jeg overbeviist om, at Løbet derved vilde holdes ryddeligere.

5. Med Hensyn til Contoirhold, da har Havnecapitainen nu 22 Rdl. aarlig til Anskaffelsen af Skrivematerialier til to Contoirer, deri indbefattet Protocoller.

Regning for Brændsel til Localerne er hidtil bleven indsendt til Marineministeriet tilligemed Vandregnskabet, hvorimod Udgifterne til Lys og Reenholdelse af Localerne ere bestridte af Havnecapitainen selv; Billighed taler for, at han med Hensyn til disse Udgifter stilles paa samme Fod som enhver anden Embedsmand.

6. Havnecapitainen fungerer for Tiden tillige som den ene Havnemester (medens den anden er Hr. Commandeur Gandil, Eqvipagemester paa Gammelholm), og det er paatænkt, naar Hr. Commandeur Gandil engang fratræder sin Post som Eqvipagemester, da at lade Havnecapitainen være den eneste Havnemester. Det er min Overbeviisning, at Havnecapitainens directe Virksomhed burde indskrænke sig til Reden og Toldboden, og at der burde udnævnes en Havnemester, som ikke forbandt andre Embeder med denne Post; han skulde da forrette Overstrømpatrouille-Betjentens Tjeneste og tilskikkes dennes to Assistenter og fire Jolleroere. Det er en Selvfølge, at Havnefogderne og Bromændene vedbleve at sortere under Havnemesteren, og at Alt, hvad der indenfor Bommen vedkommer Havnemænd og Færgemænd, stilles directe under Havnemesterens Control.

7. Det er min Overbeviisning, at Havnecapitainen, tilligemed alle de ham underlagte Betjente, i Alt, baade hvad Ordrer og Gagering angaaer, ikkun bør og kunne sortere under eet Ministerium; thi saaledes, som denne Post nu er deelt imellem to Ministerier, lammes Havnecapitainens Virksomhed og Iver for gavnlige Foretagender, ligesom han savner den nødvendige Myndighed og tillige Midlerne til at haandhæve sin Post som Havnecapitain. Det maa derfor være mig tilladt at henlede Opmærksomheden paa de Forandringer, jeg efter den Erfaring, som jeg har havt Leilighed til at gjøre, finder at der bør foretages, jo før jo hellere.

8. For at kunne opretholde Orden saavel paa Reden som paa Toldboden bør Havnecapitainens Myndighed ud-

vides saaledes, at han er den høieste Autoritet paa disse Steder. Ved at gjøre ham til Commandant paa Toldboden bør man give ham Myndighed saavel over Lodser som over Færgefolk, for at han kan give de fornødne Instructioner og Befalinger. Først da kan den ønskelige Orden opretholdes baade paa Toldboden og paa Reden, forudsat dog, at Havnecapitainen tillige erholder de øvrige dertil fornødne Midler.

9. Da Havnecapitainen som øverste Politi for Havnen og Reden er pligtig at yde al den Assistance, der staaer i hans Magt, til Toldvæsenet, finder jeg det en Selvfølge, at han, ligesom Overtoldinspecteuren, erholder Embedsbolig, om ikke paa selve Toldboden, da saa nær som muligt ved denne, for at han til alle Tider kan være paa sin Post.

Exempler paa, hvor blottet Havnecapitainen er for Midler til at haandhæve sin Post som første Autoritet paa Toldboden, skal jeg her anføre. Ved Prinds Napoleons Ankomst her paa Reden f. A. maatte jeg laane det Batterichefen for Trekroner tilhørende Fartøi, for at gaae ombord i den fremmede Orslogsmand og anvise den Liggeplads; jeg maatte henvende mig til Byens Politimester, for at erholde Assistance til at opretholde Orden paa Toldboden; jeg maatte anmode Overtoldinspecteuren om Tilveiebringelsen af en anstændig Oplysning paa Toldboden samt om Tilladelse til Jernportens Oplukning for Prindsen og hans Følge, naar de begave sig ombord eller iland paa den Tid, da denne Port holdes lukket, og endelig maatte jeg henvende mig til Commandanten angaaende Vagten. Til alle disse forskjellige Foranstaltninger, som jo absolut paahvile Havnecapitainen, burde han kunne give sine Ordrer.

I Begyndelsen af Finantsaaret 1856 tilstodes der, indtil videre, igjennem Indenrigsministeriet et Tillæg af 500 Rdl. til de under Havnecapitainen sorterende Betjente, og, omendskjøndt dette Tillæg udelukkende er tildeelt

Jolleroerne, som derved erholdt 25 Rdl. maanedlig hver, ere disse endnu lønnede under det, som er tilstaaet Toldvæsenets Jolleroere, der desforuden have Diætpenge eller Dyrtidstillæg.

10. Som Medlem af Committeen for Organisationen af Færgevæsenet ansaae jeg det nødvendigt først at foreslaae Reformer i Havnecapitains-Posten; men, da dertil Intet var forberedt, fremkom jeg med Forslag om, at enhver Eier af Fartøi skulde være pligtig til at betale en aarlig Afgift af samme samt opgive Fartøiets Liggeplads om Natten, hvilket, i Forbindelse med ethvert Fartøis Numerering, bliver fornødent, naar Færgelauget ophæves, saafremt der skal kunne holdes Control dermed og Vedkommende see sig istand til at udføre denne. De med Controlførelsen af Færgevæsenet forbundne Udgivter ville kunne afholdes af Indtægten, saaledes at det Offentlige ikke bebyrdes deraf.

11. For at en Embedsmand med Nidkjærhed skal kunne bestride sit Embede saaledes, at saavel det Offentlige som han selv kunne være tilfredse dermed, er det en Nødvendighed, at hans Hænder ikke holdes saaledes bundne, som hidtil har været Tilfældet med Havnecapitainen, thi intet Foretagende, som han har anseet at ligge i den almindelige Interesse, har han kunnet udføre uden ad Omveie og efter lang Søgen om Tilladelse, hvilket f. Ex. har fundet Sted i denne Vinter. At befrie Havnen for Iis, naar dertil gives Leilighed, at anlægge Iisbro til Forbindelse imellem Toldboden og Reden, naar dertil er Anledning, ere Foranstaltninger, der kunde og burde foretages af Havnecapitainen, dersom han var det samme for Red og Havn som Politimesteren er for Byen.

12. Jeg troer saaledes at have tydeliggjort hvor mislig Havnecapitainens Stilling nu er i Henseende til Udførelsen af Nogetsomhelst, der kan tjene til det almindelige Vel.

Jeg kan ikke Andet end ansee det for min Pligt, saavel imod den suspenderede Havnecapitain som imod høie Vedkommende, at henlede Opmærksomheden paa det piinlige Indtryk, det maa gjøre paa den, der forretter Havnecapitains-Tjenesten, efter hvad der er skeet i f. A., at see Hr. Commandeurcapitain Krenchels Anklager rolig og uantastet at fortsætte sin sædvanlige Dont.

Saafremt en Reorganisation i de forskjellige Grene af Posten foretages, vil det Offentlige derved vinde betydeligt, uden at bebyrdes med forøgede Udgivter. I hvert Fald ville de større Udgivter, som Opmuddring af Inderreden og Anlægssteder for Dampskibene medføre, let indvindes ved den forøgede Skibsfart.

Saaledes, som Havnecapitains-Posten nu er indrettet, er den ikke til den Gavn og Nytte, som den kunde og burde være, hvorfor jeg herved paa det Indstændigste beder, at denne Sags Afgjørelse af de høie Vedkommende fremmes, da det ellers er at befrygte, at de fremhævede Mangler ville foranledige Collisioner og ubehagelige Følger, der ved den attraaede Regulering helst burde og virkelig med Lethed kunde forebygges.

Kjøbenhavn, den 6te Marts 1857.

underdanigst

P. Holm,
constitueret Havnecapitain."

Under 3die April næstefter har Havnecapitainen fremdeles indsendt følgende »Indberetning« til bemeldte Ministerier:

»Da Dampskibsfarten nu er begyndt, og Pladsen ved Toldboden kun er indskrænket, maa det være mig tilladt at henlede det høie Ministeriums Opmærksomhed paa den Plads, som nu optages af det imellem Pælene fortøiede russiske Dampskib, og i den Anledning underda-

nigst foreslaae, at tre Pæle nedrammes paa den østlige Side af Inderreden, henimod Lynetten.

I det Tilfælde, at Opmudring først foretages i denne Retning og Pælene placeres saaledes, at Skibene kunne ligge godt fortøiede ved dem, vilde, naar Lynetten samtidigen gjordes til Oplagssted for Kul, Reden derved vinde betydeligt.

Denne Plads paa Reden vilde kunne forbeholdes Orlogsmænd i Almindelighed og de større Dampskibe, der anløbe Reden for at fylde Kul og nu for Tiden løbe saa langt ind for at bespare den lange Kultransport, at de ofte spærre Løbet.«

Bør Nyholm flyttes?

ved Contre-Admiral Bille.

Spørgsmaalet om Gammelholms Fraflytning nærmer sig sin Afgjørelse. Det tør ansees som afgjort, at Marineministeren ved næste Rigsraadsmøde vil forelægge et Lovforslag om Pengebevilling til at overflytte Gammelholms Magasiner, Værksteder m. m. til Nyholm. Ministeren vil dertil begjære et Forskud af Staten, der tør forventes indvundet ved Salget af Gammelholms Grund med de derpaa tilbageblivende Bygninger; Rigsraadet vil altsaa have at afgjøre, om Gammelholm skal fraflyttes eller ikke.

Dette Foretagende synes ikke alene ved første Øiekast, men ved nærmere, ja endog ved nøiagtig Undersøgelse, at være af den Art, at det maa møde Alles Bifald, og følgelig ingen Modstand. Marinen maa ønske det udført jo før jo heller, thi for denne vindes der en betydelig Besparelse i Penge og i Tid, og, hvad der maaskee er det Vigtigste, Marinen opnaaer at erholde Værksteder, der svare til Tidens Fordringer, og uden hvilke forsvarligt Arbeide, saaledes som det nutildags kræves, enten slet ikke kan udføres, eller i det mindste kun med et betydeligt Tab af Menneskekraft og af Tid. Staden Kjøbenhavn vil indvinde et stort og særdeles fordeelagtigt Grundstykke til Byggeplads, som den saa høilig trænger til; navnlig vil den indvinde

Plads ved Havnen for Handels-Etablissementer, Skibsværfter m. m. og endvidere Anløbssteder for Dampskibe midt inde i Byen. Ogsaa fra denne Side er Sagen derfor vis paa at møde Bifald og Ønske om hurtigst mulig Udførelse. Endelig er der al Grund til at troe, at, naar Øieblikket gribes og Sagen behandles med Klogskab, vil det for Staten blive, hvad man i Handelssproget kalder en god Forretning, thi ihvorvel Staten vil komme til at staae i Forskud for temmelig betydelige Summer, synes det dog med de nu gjældende Grundpriser sandsynligt, at der vil indvindes en ikke ubetydelig Sum over det nødvendige Udlæg, og at Staten saaledes, foruden den Fordeel, den har af et forbedret Orlogsværft, vil have en directe Fordeel i financiel Henseende.

Man skulde saaledes troe, at denne Sag, naar den, hvorom der jo ikke kan tvivles, iøvrigt er vel forberedt og forsynet med behørige oplysende Forarbeider, Planer og Tegninger, vil gaae glat igjennem Rigsraadet og saa at sige blive antagen med Acclamation.

Og dog kan det vel hænde, at der desuagtet vil hæve sig ikke faa Betænkeligheder ved dette Lovforslags Antagelse. Det er nemlig sandsynligt, at der vil findes Folk i Rigsraadet, som omtrent ville opstille følgende Raisonnement: »Vi erkjende Ønskeligheden, ja fast »Nødvendigheden af Gammelholms Fraflytning, saavel for »Marinens som for Staden Kjøbenhavns Vedkommende; »vi modsætte os heller ikke dette Foretagende. Men »man fordrer af os en ikke ubetydelig Opoffrelse af »Statens Midler til at forskaffe Marinen forbedrede Værk»steder, hensigtsmæssigere Opslæbnings Bedinger, be»qvemt beliggende Magasiner o. a. m. Det er derfor »billigt, at vi have en Mening om, hvor man vil anlægge »disse Værksteder, disse Bedinger, disse Magasiner. Det »kan vel ikke nægtes, at Staten ikke vil føle denne Ud»givt, eftersom den tilfulde vil blive erstattet ved Salget af

»det indvundne Terrain; men det er ligesaavist, at det »ligefuldt bliver en Anvendelse af Statens Midler, som man »kræver, thi dersom man lod sig nøie med at overflytte »Gammelholms Værksteder, Magasiner og Bedinger i »lignende og tilsvarende Indretninger paa Nyholm, vilde »Omkostningerne blive betydeligt mindre. Men det vil »Marinen ikke, og deri har Marinen Ret, thi ingen for»nuftig Mand flytter frivillig fra en ham i mange Aar »tilvant Bolig, uden for at komme ind i en bedre Lei»lighed. Desuden: Spørgsmaalet om, hvormeget eller »hvorlidet Gammelholms Grund og Bygninger indbringe, »kommer egentlig ikke Sagen ved; dersom det er givet, »at Marinen aarlig anvender en ikke ubetydelig Sum og »spilder en ikke ubetydelig Tid paa Transporter mellen »Gammel- og Nyholm, og paa Vedligeholdelse af en be»tydelig Strækning Bolværker, Broer m. m., paa et Ter»rain, som kan undværes; dersom det er vist, at Mari»nen ikke længer bør undvære forbedrede Værksteder »og brugbare Reparations Bedinger, fordi den derved »har Tab i Tid og Arbeidsudførelse — hvilket kan be»vises er Tilfældet —: saa bør Marinen have Midler til »at skaffe sig saadanne Værksteder og saadanne Bedin»ger, ubetragtet om Gammelholms Salg indbringer meget »eller lidt, aldenstund at et hensigtsmæssigt og velforsynet »Værft er en uafviselig Nødvendighed, saafremt man vil »have et Søforsvarsvæsen. Men, naar Staten gjør saadanne »betydelige Pengeopoffrelser for at forbedre sit Orlogs»værft, saa er den ogsaa berettiget til at fordre paa det »Nøieste undersøgt, om Pladsen, man har valgt til at an»lægge det paa, er rigtigt valgt, om den er den rigtigste, »og om det ikke vilde være rigtigere nu, da man vil paa»begynde Udførelsen af saa betydelige Bygningsarbeider »og Anlæg, som Gammelholms Fraflytning vil udkræve, »da at faae at vide, om der ikke findes et andet Punkt »i Landet, hvor det vilde være hensigtsmæssigere at an»lægge vort Orlogsværft?«

Det er denne Mening, dette Spørgsmaal, som jeg har god Grund til at troe vil gjøre sig gjældende ved denne Sags Behandling i Rigsraadet, støttet paa ovenstaaende eller dermed beslægtede Argumentationer; maaskee vil den ogsaa dukke frem i Forbindelse med Sagen om Kjøbenhavns Befæstning fra Søsiden. Jeg har derfor troet det hensigtsmæssig, at Sagen blev drøftet iforveien, og har til den Ende nedskrevet disse Linier.

Det er ikke første Gang, at dette Spørgsmaal trænger sig frem. Da Udkastet til Lov om Pengebevilling til et nyt Dok-Anlæg paa Nyholm blev forelagt den 13. Januar 1854, kom Oberst Tscherning frem med Yttringer, som pegede derhen. Han sagde:

„Det er altsaa ikke med Hensyn til Sagen selv, at jeg tager Ordet; men jeg vilde henlede Opmærksomheden paa, om ikke de nuværende Begivenheder maatte lægge Regjeringen det paa Sinde, før et Arbeide af denne Natur begyndte, at tage under noie Overveielse, om ikke Tiden er kommen, da vi i det Hele skulle flytte vor Orlogshavn bort fra en saa stor Handelsby, beliggende som Kjøbenhavn. Det var maaskee det Bedste, om man kunde begynde Flytningen med et Anlæg af denne Natur, en Flytning, som upaatvivlelig vil blive nødvendig; thi det vil snart vise sig, at der for en lille Stat er en stor Fare ved at have sit hele Hovedetablissement, Marine- og Landetablissementerne, i sin Hovedstad, en Stad af et saa stort Omfang som Kjøbenhavn, hvor saa mange Interesser ere blevne forenede. Jeg troer ogsaa ganske sikkert, at det vil vise sig ved nærmere politiske Undersøgelser, som det vel ikke her ved denne Leilighed er Stedet til at gaae ind paa, at vi have en langt større Styrke til at forsvare vore Etablissementer, naar vi flytte dem hen til de Dele af Landet, hvor vi kunne hente Understøttelse fra Søsiden eller fra Landsiden, alt som det efter Omstændighederne passer os bedst, medens vi her i Kjøbenhavn alene ere henviste til, saa at sige, at være Spillebold for Sømagterne".

Jeg var dengang Marineminister og svarede herpaa:

„Jeg tilstaaer, at de Bemærkninger, som den ærede Rigsdagsmand for Holbek Amts 2den Valgkreds har fremsat, om de end ikke ere mig fremmede, ikke ere noget Nyt for mig, dog idetmindste komme mig noget uventet ved denne Sags Behandling, og jeg er derfor virkelig ikke i dette Øieblik istand til at imødegaae dem saa grundigt, som de sikkert fortjene at imødegaaes i et saa vigtigt Spørgsmaal, og saa bestemt, som jeg

ellers kunde ønske at optræde i denne Sag; jeg skal derfor tillade mig blot at omtale Sagen ganske i dens Almindelighed. Jeg troer, at, dersom det var et aabent Spørgsmaal, hvor den danske Orlogsflaade skulde have sit Etablissement — dersom vi nemlig intet havde eller der var Spørgsmaal om at anlægge et nyt —, saa vilde jeg sikkerlig, om Nogen gjorde mig den Ære at spørge mig om min Mening, sige: „„ikke i Kjøbenhavn, men et andet Sted!““ Hvor det da skulde være, maatte jo naturligviis blive Gjenstand for meget nøiagtige og meget dybtgaaende Undersøgelser. Men det er ikke et aabent Spørgsmaal; vi have jo dette Værft her. Kjøbenhavn er, som den ærede Rigsdagsmand ganske rigtigt udtalte, Danmarks Hovedstad og Danmarks største Handelsplads, og en Dok her, anlagt selv under den Forudsætning, at vi skulde forlade denne Plads, vilde sikkerlig kun gjøre det Værft, som vi da ogsaa maatte forlade, betydelig mere værdifuldt, end det allerede nu er, og jeg kan derfor, afseet fra, om det virkelig skulde foreligge, at vi skulde flytte, paa ingen Maade tilraade, at vi nu skulde opgive Planen paa Grund af en saadan Anskuelse o. s. v.“.

Tscherning replicerede saaledes:

„Jeg har naturligviis ikke kunnet vente noget Svar i dette Øieblik; men jeg har i det, den ærede Minister har udtalt, allerede faaet eet Svar, der ikke er saa ringe, nemlig, at, hvis vort Marine-Etablissement skulde skabes fra nyt af, og det alene kom an paa hans Stemme, saa indrømmede han, at Kjøbenhavn ikke var den Plads, han vilde vælge. Vi have havt et stort Exempel, som har viist os, at det bliver os langt dyrere at have det her, end om vi slet ikke havde det, og det vil vist blive os billigere at flytte det end at beholde det, selv om det vil være forbundet med Opoffrelser at flytte det“ o. s. v. — (cfr. Rigsdagstidende, 5te Session, 1854, Nr. 210, Sp. 3300—3301),

og dermed stilledes Sagen i Bero. Den Mening, jeg dengang udtalte, deler jeg endnu. Her foreligger ikke noget aabent Spørgsmaal om at vælge den bedste Plads i Monarchiet til at anlægge et Orlogsværft, det kan ikke være nok at udfinde dette eller hiint Punkt, som maaskee, eller vel endog for vist kan bevises, at ville være en hensigtsmæssigere Plads for Anlægget af et Orlogsværft end Kjøbenhavn; thi her haves allerede et Orlogsværft fuldt organiseret, forsynet med Bedinger, Tømmerskure, Magasiner, Arsenal, forskjellige Værksteder, Kraner, Duc

d'alber o. s. v., o. s. v. — og for at man fornuftigviis skulde opgive alt dette, og flytte Orlogsværftet hen til et andet Punkt, hvor da alt, hvad der var Grund, Muur og Nagelfast, vilde være at anlægge og opbygge paany, saa maatte man først have fuldgyldigt Beviis for at det, man har, lider af saa betydelige Mangler, at det paa ingen Maade længer svarer til sin Hensigt, eller at dets Beliggenhed ved Kjøbenhavn indvirker eller kunde indvirke saa skadeligt paa denne Monarchiets største og vigtigste Stad, at man ikke bør skye nogen Opoffrelse for at blive det qvit. Det skal vel erindres, at om man end vil afsee fra de umaadelige Omkostninger, som et saadant Anlæg af et nyt Værft vilde medføre, idet man trøstede sig med, at disse Penge vilde indvindes igjen ved Salget af den frigjorte Grund (?), saa vilde en saadan Overflytning dog nødvendigviis volde en betydelig Standsning i det havende Orlogsværfts Drift, og saaledes navnlig trække Bygning af nye tidsvarende Krigsskibe i Langdrag, medens det dog er vitterligt, at det netop er det, der fremfor alt er vigtigt at arbeide hen til; thi at antage, at Rigsraadet skulde ville gaae ind paa baade at give Penge til et nyt Orlogsværfts Anlæg og til det havende Værfts Drift i en saadan Udstrækning, som det vil blive uundgaaelig nødvendigt i den nærmeste Fremtid, naar ikke vort Søforsvar skal gaae aldeles til Grunde, tør jeg ikke vove at antage.

Endskjøndt det nu billigviis paaligger dem, der ville paastaae Orlogsværftets Bortflytning fra Kjøbenhavn, at føre det ovenomtalte Beviis, og ikke dem, der mene, at det er rigtigst at lade det blive hvor det er, saa skal jeg dog forsøge paa at fremdrage og prøve de Grunde, der kunne fremføres for at bevise Rigtigheden af, at Orlogsværftet flyttes bort fra Kjøbenhavn.

Disse Grunde kunne neppe søges enten i Værftets Beliggenhed eller i organiske Mangler ved Værftet selv. Det er beliggende nær ved Havet og midt imellem de to

Farvande, hvor Orlogsflaaden kan blive kaldet til at operere. Man har sagt, at det er en Feil at det ligger ved Statens yderste Grændse. Dette Argument vilde jeg tillægge nogen Vægt, dersom her var Spørgsmaal om stor Afstand; men naar man i 30 à 36 Timer kan komme fra Værftet til Landets mest bortfjernede Søgrændse, Vestkysten af Slesvig og Holsten, saa bliver denne Indvending af aldeles ingen Betydning og vilde i al Fald ikke blive hævet, om Værftet forlagdes til det Punkt, som i Almindelighed og vel med Rette peges hen paa, naar dette Spørgsmaal er paa Bane, nemlig Hørup Hav paa Als.

Værftet er let tilgængeligt og let at komme ud fra, det har, paa enkelte Pletter nær, blød Muddergrund, som uden stort Arbeide kan uddybes, naar det behøves, og det har i det Hele Dybde nok for de største Skibe, som vi fornuftigviis kunne ville bygge, nemlig Skibe med indtil 22 Fods Dybgaaende, saalænge Værftet er ved Kjøbenhavn, idet Drogdens Dybde betinger deres Dybgaaende. Antages Gammelholms Værksteder og Magasiner flyttede til Nyholm, bliver Værftet derhos saa concentreret, som det fornuftigviis tør være, naar man tager Hensyn til Fare for Ildsvaade. Jeg kan ikke nægte, at Concentrationen vilde være større, dersom man kunde have alle Magasiner og Værksteder beliggende rundt om et Bassin, hvor da Skibene laae oplagte, med Kaier langs Strandbredden og Dybde nok for Skibene at lægge til; men for at opnaae slige Idealer vilde det dog vel ikke være værd at flytte, aldenstund det vel kunde hænde, at man da, naar Flytningen var begyndt, mødte med andre Mangler, som ikke vare forudseete eller beregnede; og saaledes som det er, eller rettere vil blive, naar Gammelholms Flytning har fundet Sted, vil Værftets Beqvemmelighed blive saa forsvarlig, som man fornuftigviis kan forlange det. Der mangler fersk Vand paa Nyholm; dette er en betydelig Mangel, men den kan heldigviis nu ved de nye Vandledninger med Lethed afhjælpes og

vil forhaabentlig blive det, ligesom at det tør antages, at der vil blive indledet Gas for at man i paakommende Tilfælde kan være istand til at arbeide naar Mørket sætter ind, hvilket navnlig om Vinteren eller i sildigt Efteraar kan være af stor Vigtighed.

Endelig bør det fremhæves, at Orlogsværftet paa Nyholm i de senere Aar har modtaget flere tildeels meget kostbare Forbedringer, saasom et Maskinværksted, et Maskin-Sauge-, Høvle- og Dreierværksted, en ny Dok, Forlængelse af Bedinger o. a. m.

Dersom Værftet selv altsaa er i det Hele af tilfredsstillende Beliggenhed og Beskaffenhed, maae Motiverne til dets Bortflytning fra Kjøbenhavn søges i ydre Grunde. Jeg skal forsøge at fremdrage dem og besvare dem.

Jeg har sagt ovenfor, at Værftet har Dybde nok til de Skibe, som vi fornuftigviis kunne ville bygge, saalænge Værftet er ved Kjøbenhavn, da vore Skibes Dybgaaende maa være betinget af Drogdens Dybde. Her venter jeg, at man vil svare mig, at det just er en Hovedfeil ved Værftets Beliggenhed ved Kjøbenhavn, at der ikke tør bygges mere dybtgaaende Skibe, fordi Drogden betinger denne Dybde. Man kan ikke vente, at jeg for Tiden vil gaae ind paa Drøftningen af det Spørgsmaal, om vi her i Danmark bør bygge saa store Orlogsmænd, at de behøve en større Dybde end 22 Fod — denne Sag er under Behandling paa rette Sted, hvor jeg selv er kaldet til at have en Stemme med; men jeg skal her kun bemærke, at, dersom det skulde vise sig nødvendigt at bygge saa store Skibe, vil jeg dog antage, at Oprensningen af Drogden og Udmuddringen af Orlogshavnen til den fornødne Dybde, ikke vilde kræve saa store Omkostninger som dem, der vilde medgaae til at anlægge et nyt Orlogsværft paa dette eller hiint Punkt i Landet. Men jeg skal derhos endvidere bestemt fremhæve som min faste Overbeviisning, at selv om man af andre Grunde fandt sig foranlediget til at forlægge Orlogs-

værftet bort fra Kjøbenhavn, maatte man dog være meget betænkelig ved at bygge saa dybtgaaende Skibe, at de ikke kunde passere Drogden, da man derved afskar sig selv en betydelig Fordeel for Flaaden i at komme Kjøbenhavn til Undsætning, dersom denne Monarchiets vigtigste Stad blev truet af et fiendtligt Overfald, det være sig nu fra Søsiden eller fra Landsiden ved en fiendtlig Landgang. Det kan ikke være ligegyldigt, om man ved at tage en Troppestyrke ombord i hurtigtløbende store Krigsskibe, som skulle undsætte den faretruede Hovedstad, kan løbe gjennem Drogden og lige til Kjøbenhavn, eller man enten skal landsætte dem et Sted paa Kysten, eller skal løbe gjennem Storebelt, maaskee kæmpende mod fiendtlige Skibe Nord fra, for at bringe dem til deres Bestemmelse.

Men det Argument, som sandsynligviis vil blive gjort gjældende med størst Kraft og med mest Sandsynlighed for sig til at vinde Anklang, er, at Værftets Bibeholdelse ved Kjøbenhavn nødvendigen kræver Kjøbenhavns Befæstning fra Søsiden, da det vil være aldeles uforsvarligt at lade et saa kostbart Anlæg, som i sig indbefatter den ene Halvdeel af Landets Forsvarsvæsen, uden hvis Bistand den anden Halvdeel for det meste er lammet i sine Bevægelser, henligge værgeløst mod Angreb fra Søsiden, og saaledes udsat for, at det ved et Bombardement kan aldeles tilintetgjøres. Men denne Befæstning existerer saa at sige slet ikke, idet det eneste dygtige Søfort, vi have, aldeles ikke kan forhindre en Fiende fra at postere sig ved Prøvestenen og derfra beskyde Nyholm og hele Byen, følgelig maa Kjøbenhavns Søbefæstning være en ubetinget og nødvendig Følge af Orlogsværftets Bibeholdelse, hvor det nu er. Men, vil man sige, naar det bliver nødvendigt at bygge en saa kostbar Søbefæstning som den, der behøves til at holde en Fiende udenfor Bombardement-Afstand, bestaaende af detacherede Søforter, saaledes som det af Ingenieur-

corpset er forslaaet, saa kunde disse Penge anvendes til Værftets Overflytning til et andet, iøvrigt mere hensigtsmæssigt Punkt, og man befriede derved Kjøbenhavn, Landets største og vigtigste By, for den Fare, som den vil være udsat for ved at have det hele sømilitaire Depot inden sine Grændser, da det altid maa være en eventuel Fiende magtpaaliggende, om muligt at tilintetgjøre dette. Hertil maa Svaret blive, at der i økonomisk Henseende Intet vil indvindes, thi det bliver en absolut Nødvendighed at befæste ethvertsomhelst Punkt, som man udvælger til at anlægge Orlogsværftet paa, og at altsaa Omkostningerne ved disse Fæstningsværker altid maae komme med i Beregningen. Hvor store de blive, om slige Fæstningsværker anlægges for en mindre Sum end de for Kjøbenhavn ville andrage, eller om de ville blive større, kommer naturligviis an paa Localiteterne paa det Sted, som vælges. Men Overflytningen af Værftet, eller rettere Udgivterne ved det nye Værfts Anlæg, blive altid staaende.

Men Spørgsmaalet bliver derefter det, om man, uagtet Orlogsværftet og hele Marine-Depotet forflyttedes, dog ikke burde befæste Kjøbenhavn fra Søsiden? Ja, her kommer jeg til at fremsætte en Mening, som jeg frygter vil møde betydelig Modstand. Jeg mener rigtignok, at Kjøbenhavn bør være befæstet baade fra Landsiden og fra Søsiden; jeg mener, at Kjøbenhavn, som Rigets Hovedstad, Landets vigtigste Handelsstad og bedste Havn, som Regjeringens Sæde, Opbevaringsstedet for Alt, hvad Landet eier af Kostbarheder, saavel i materiel som aandelig Henseende, som Depot for Regjeringens Archiver, for Banken, som indsluttende indenfor sine Grændser en Tiendedeel af Kongerigets Befolkning, kort, som det Punkt i Landet, hvor al Landets Kraft strømmer hen til, og al Landets Kraft strømmer ud fra, bør ikke være en aaben By, som kan falde uden Sværdslag i Hænderne paa enhver Fiende, der har faaet Fod-

fæste paa Sjælland, og som ufeilbarlig vil blive Maalet for en saadan Fiendes Bestræbelser, fordi Kjøbenhavns Erobring vil være det farligste Stød, han kan bibringe os. Jeg mener, at dersom det skal være muligt for en dansk Armee at operere med Held mod en saadan Fiende, saa maa det være, fordi den har en Fæstning i Ryggen, hvor den kan finde et Støttepunkt og finde de fornødne Hiælpekilder af Vaaben, Ammunition og Proviant. Men er denne Mening rigtig, hvilket Punkt egner sig da bedre end netop Kjøbenhavn til at befæstes i dette Øiemed? Man tænke sig for et Øieblik Kjøbenhavn falden i Fiendevold, hvorledes skulde da den paa Sjælland concentrerede Armee bære sig ad? hvor skulde den søge sine Hiælpekilder? — i en anden Fæstning, svarer man mig, der maa haves et andet befæstet Punkt paa Sjælland — altsaa dog Anlæg af en Fæstning, kun ikke om Kjøbenhavn — godt, men vilde ikke vor Armee da faae et dobbelt, fast uforeneligt Hverv, nemlig, at beskytte Kjøbenhavn og ikke at lade sig afskjære fra den eventuelle Fæstning? og vil ikke Fienden giøre sig al mulig Umage for at bemægtige sig den aabne Hovedstad? vilde ikke en Fiende, ved at være i Besiddelse af Regjeringens Sæde, Regjeringens Archiver og Regjeringens Personale, i meget kort Tid være istand til at regjere Landet, eller i det mindste til at paralysere enhver anden Regjering, som man paa et andet Punkt af Landet forsøgte paa at organisere, thi Regjeringsmaskinen var jo i hans Magt. Og hvorledes vilde det see ud i det øvrige Land, selv om man var Herre der? vilde ikke en stor Demoralisation være den uudeblivelige Følge af Kjøbenhavns Indtagelse af Fienden? Jeg vil ikke bestride Muligheden af, at man ved en energisk Optræden, naar Faren var for Døren, kunde flytte Regjeringens Sæde, kunde borttage hele Regjeringsmaskinen til et andet, udenfor Faren beliggende Punkt, kunde redde de vigtigste og kostbareste Gjenstande o. s. v.; men jeg paastaaer tillige,

at der hørte hertil en ganske ualmindelig Anstrengelse og i det givne Øieblik en Villiekraft, en Energi til at udføre en saadan Handling, der ikke altid tør antages at være tilstede, og jeg paastaaer, at trods alle slige Anstrengelser, og selv om de kronedes med fuldstændigt Held, vilde dog Kjøbenhavns Erobring af Fienden virke i høieste Grad nedslaaende paa den hele Nation; den er nu engang Landets Hovedstad, man kan umulig, ved at berøve den sine Fæstningsværker, sætte den i militair Rang med Ringsted eller Slagelse, som Fienden vil tage eller lade ligge efter Omstændighederne. Den Fiende, som først kommer ind i Kjøbenhavn, marscherer ikke godvillig derfra, før Freden sluttes, og da — maaskee aldrig! Han maatte drives ud med Magt, og da — ja, hvem kan sige, hvad der da kunde hænde! Og derfor kan man, ved at lade Kjøbenhavn ligge værgeløs og aaben for en Fiendes Indmarsch, maaskee nok befrie den fra Bombardement og andre Krigsulykker; men man kan ikke forhindre, at vort Fædreland ved dens Besættelse erholder et saa farligt Saar, at der vil være lidet eller intet Haab om dets Helbredelse, naar det først er bibragt.*)

Men skulde jeg end have Uret heri, saa troer jeg dog, det staaer fast, at en Søbefæstning er absolut og uafviselig nødvendig, thi her er Faren meget nærmere. For at Landfæstningen skal komme til Nytte, maa Fienden dog først have gjort Landgang med et betydeligt Troppecorps, hvilket altid kræver meget store Anstrengelser og en stor Udvikling af Sø- og Landmagt. Men er Byen aaben mod Søen, kan den beherskes af nogle faa fiendtlige Skibe, bevæbnede med svært, langtrækkende Skyts; de behøve blot at løbe op i Drogden,

*) Behøver jeg at sige, at jeg naturligviis ikke taler for den nuhavende høist mangelfulde Befæstning, men at jeg mener en Befæstning udenfor Søerne og udenfor de vidtløftige Forstæder.

lægge sig Syd for Middelgrunden og derfra beskyde Byen og kaste Bomber ind i nogle Timer, saa brænder Danmarks Hovedstad. Man vil vel indvende mig, at derfor have vi et flydende Søforsvar, for at forhindre at Sligt skeer. Slige Skibe skulle vore Skibe møde paa Søen, vil man sige, og bekæmpe dem og frede om vore Kyster; kunne vi ikke have den Nytte af vore Orlogsmænd, saa er det ikke værd at have dem o. s. v. Mit Svar herpaa er, for det første, at det i al Fald kun staaer ved Magt, saalænge vi have at bestille med en Sømagt, der ikke er stærkere end vor egen, men dernæst maa jeg bemærke, at vore Orlogsmænd ikke kunne være allestedsnærværende, at det ligger meget godt indenfor Mulighedens, ja for Sandsynlighedens Grændser, at, medens vor Kanonbaadsflotille er beskæftiget i Beltet ved Beskyttelsen af vort Transportvæsen, medens nogle af vore Orlogsmænd ligeledes ere beskæftigede der som Støttepunkt for Kanonflotillen, — maaskee ogsaa nogle Skibe i Nordsøen, — andre atter paa forskjellige Punkter i Østersøen, at da en dristig Fiende er løbet ud under et for ham gunstigt Øieblik og kommer med den Hurtighed, som Dampen tilsteder, op i Sundet. De behøve kun 6 à 8 Timers Forspring, for at Ulykken alt kan være skeet, og det hiælper kun lidet, at vore Orlogsmænd komme bag efter og bekæmpe og maaskee erobre eller ødelægge disse dristige Fiender. Derfor er Kjøbenhavn ligefuldt bleven et Rov for Luerne. Altsaa en Søbefæstning maa Kjøbenhavn i ethvert Tilfælde have, det er absolut nødvendigt. Hvorvidt Orlogsværftets Tilstedeværelse eller Ikketilstedeværelse paa Nyholm kan have nogen Indflydelse paa Søbefæstningens Udstrækning og Beskaffenhed, om den maaskee kan blive endeel mindre kostbar i sidste Tilfælde end i Første, er et Spørgsmaal, jeg ikke er istand til at have nogen Mening om, men kun skal paapege til kyndigere Overveielse. Man vil formodentlig indvende, at, naar man fører Krig med civiliserede

Magter, kan man ikke vente, at en Fiende vil bombardere og ødelægge en aaben, værgeløs By. Vi have imidlertid seet de allierede Flaader i sidste orientalske Krig at beskyde Odessa, som kun blev befæstet i en Hast, da den truedes med Angreb, under Paaskud af en Fornærmelse mod en Parlamentair; vi have seet et amerikansk Krigsskib bombardere og ødelægge Graytown i Centralamerika, en aldeles aaben og værgeløs By, under Gud veed hvilket Paaskud, og vi have seet engelske Orlogsmænd brænde og ødelægge aabne Byer i den bottniske Bugt, under Paaskud, at man vilde ødelægge den russiske Regjerings Eiendom. Der vil sandelig heller ikke mangle Paaskud for vore Fiender til at øve Fiendtligheder mod Kjøbenhavn, naar de derved kunne bibringe Danmark et saa føleligt Tab. Men selv om man vil antage en saadan Fremfærd som umulig, saa er det dog vist, at uden Søbefæstning er Kjøbenhavn et Bytte for enhver Sømagt, der er stærk nok til at gjøre sig til Herre af vor Residents. Han kan sende et Landgangscorps i Land, som f. Ex. fra en Eskadre paa 6 Linieskibe med tilhørende mindre Fartøier meget let kan være 2 à 3000 Mand stærkt. Han kan dermed brandskatte Byen og gjøre betydeligt Bytte, og gaae sin Vei igien, længe før nogen Hiælp fra det Indre af Landet kan tvinge ham dertil. Altsaa: en Søbefæstning maa Kjøbenhavn i alle Tilfælde have, hvad enten Værftet er der eller ikke.

Jeg har i det Foregaaende etsteds nævnet Hørup Hav paa Als som det Punkt, der oftest omtales som mest passende at vælge, til der at anlægge et Orlogsværft. Jeg skal derfor til Slutning tillade mig at omtale dette Punkt lidt nærmere.

Det er vist, at Hørup Hav er af Naturen ganske ypperlig udstyret til at være en Orlogshavn for Danmark. Det er beliggende i det Indre af Østersøen, saa at sige i Centrum af Landet; er let tilgængeligt for Dampskibe, har i sin hele Udstrækning en tilfredsstillende og fast

overflødig Dybde, og har et Indløb, som er let at befæste. Dets Beliggenhed nær ved den Kyst, hvor det maa være yderst vigtigt for os at kunne operere med Søforsvaret i en indtrængende fiendtlig Armees Flanke, synes ogsaa særdeles heldig, ihvorvel det dog kunde være et Spørgsmaal, om ikke Værftet, hvor Reparationer og Udrustning skal finde Sted, og hvor altsaa Skibene tildeels ville findes i værgeløs Tilstand, vilde paa det Sted være alt for nær Operationslinien, eller rettere alt for nær den active Krigsskueplads, for det Tilfælde at en Fiende med en betydelig Armee trænger ind i vort Land Syd fra, hvorimod denne Havn i alle Tilfælde ganske ypperlig egner sig til Depot for Søforsvaret under en Krig, som føres paa Halvøen. Men, da Landgang paa Alses Østkyst er med vestlige Vinde eller stille Veir saare let at udføre, maa Værftet ogsaa befæstes mod Landsiden, thi der er kun faa Miles Marsch fra Mummark til Hørup Hav, og Stedet maa være sikkret mod et saadant Overfald, der ikke bør betragtes som umuligt. Der er en Bemærkning endnu, som jeg her skal fremsætte, ikke som en absolut Mening, jeg vil fastholde og forsvare, men blot til Betænkning for kyndigere Mænd, det er, om ikke Værftets Tilstedeværelse paa Als vilde forandre den Rolle, som denne Ø ved sin Beliggenhed maa spille, og med saa meget Held har spillet i Krigen paa Halvøen? om man ikke derved vilde nødes til at lade en ikke ubetydelig Deel af den disponible Armee blive staaende paa Als, for at sikkre denne Ø mod Overfald, medens man hidtil kun har betragtet Øen som et fortrinligt Udgangspunkt for Operationer i Fiendens Flanker, og som et sikkert Hvilepunkt og Holdepunkt for den retirerende Armee. Har man at bestille med en Fiende, som ingen Sømagt har til sin Raadighed, saa erkjender jeg, at denne Indvending, saavel som den ovenfor udtalte dermed beslægtede, hvor Talen var om Kjøbenhavn, er af liden eller ingen Vægt. Men har Fienden en Søstyrke

til sin Raadighed, selv om den er vor egen underordnet, saa troer jeg, at der maa lægges megen Vægt herpaa; thi det maa vel erindres, hvad jeg alt ovenfor har omtalt, men som ikke skader her at gjentage, at, trods vore Skibes yderste Anstrengelser, kunne de ikke sikkre os mod, at Fienden kan undgaae dem og naae sit Maal, forinden vore Orlogsmænd kunne indhente dem. Man har seet Napoleon seile med sin hele Flaade over Middelhavet og gjøre Landgang i Ægypten, trods Nelsons Anstrengelser for at finde ham; skulde det da være en Chimære at tænke sig, at en Fiende, som i en mørk Nat med hurtige Dampskibe, havende et Landgangscorps ombord, forlod en Havn, knap 6 à 8 Timers Seilads bortfjernet, undgik vore Krydsere, som maaskee paa Grund af Veir eller andre Omstændigheder have maattet fjerne sig fra Land, og naaede Als og giorde Landgang der. Det er muligt, maaskee sandsynligt, at han derved opoffrer sit Landgangscorps og maaskee sine Skike; men har han opnaaet at ødelægge vort Orlogsværft, saa har han derved bibragt os et saadant Tab, at vi ganske vist i denne Kamp have trukket det korteste Straa. For at fremsætte min Tanke i Almindelighed og i Korthed, vil jeg blot udtale, at det forekommer mig betænkeligt at have et saa kostbart og saa vigtigt Etablissement, som Landets eneste Orlogsværft, der i Krigstid nødvendigviis maa optage en Deel af Landets militaire Styrke, til sin Bevogtning paa en lille Ø, naar denne dog ikke er saa lille, at dens hele Territorium kan danne en Fæstning, eller i det Mindste kan beherskes af dens Fæstningsværkers Kanoner, og ikke er saa stor, at den udkræver en selvstændig Garnison til sin Bevogtning.

Jeg har saaledes efter Evne søgt at godtgiøre, at det ikke vil være nogen tilraadelig Forholdsregel at forlægge Orlogsværftet bort fra Kjøbenhavn, og støttet denne Mening paa, at Værftet nu engang er der, at det i sig selv er godt og vel beliggende, lider af ingen locale Feil

og vil, naar Gammelholms Magasiner og Værksteder overflyttes, blive saa concentreret som det forsvarlig kan være. Jeg har paaviist, at Omkostningerne ved de Fæstningsværker mod Søsiden, som ere uafviselig nødvendige, naar Orlogsværftet forbliver hvor det er, ligesaa fuldt ville være tilstede, hvorsomhelst man henlægger Værftet, ihvorvel det ikke bestemt kan siges, om de ville blive ligesaa store, større eller mindre, og endelig at Kjøbenhavn formeentlig ikke bør lades ubefæstet, hvad enten Værftet er der eller ikke. Jeg har sluttelig udtalt min Mening over et eventuelt Orlogsværft paa Als ved Hørup Hav, dets Fordele og dets Mangler. Har jeg Uret i disse Meninger, saa bevise man det — jeg har ikke fremsat dem i den Overbeviisning, at de vare de absolut og eneste rigtige, men for at fremkalde en Discussion over et Emne, som jeg har Grund til at troe vil komme under Forhandling, og hvorom det vil være særdeles heldigt, at man i Forveien har klaret Begreberne.

E. Sk. Efterat dette var nedskrevet og trykt, er jeg kommen til noget klarere Begreb om Planen til at uddybe Kallebodstrand og indvinde et meget betydeligt Terrain paa begge Sider deraf. Skal Værftet flyttes, saa er her en Plads, som fortrinsviis bør komme i Betragtning. Jeg skal dog ikke nu udvikle mig videre herover, men forbeholde mig ved en senere Leilighed at komme tilbage dertil.

Noget om Ruslands Søstyrke.

Kort efter Udbrudet af den orientalske Krig stod Rusland i den Formening, at det havde en Flaade, der kunde byde en mægtig Modstander Trods, og vi, idetmindste, deelte denne Formening. Østersø-Flaaden, der talte 27 tjenstdygtige Linieskibe, hvoraf 3 eller 4 vare Tredækkere*), foruden endeel Fregatter og mindre Skibe, blev holdt i Øvelse og i god Stand. Den var deelt i 3 Divisioner, den røde, blaae og hvide, hver paa 9 Linieskibe med tilhørende lette Eskadre. Den ene Division manoeuvrerede i Østersøen, hvorfra den et Par Gange har gjort Expeditioner til Sundet, ja selv til Nordsøen; den havde sin Station i Reval og løb om Foraaret ud med første aabne Vande. Den anden Division havde Station foran Cronstadt og manoeuvrerede i den finske Bugt, medens den tredie Division laae aftaklet i Orlogshavnen. Hvem har ikke i Østersøen, navnlig paa Reise til Petersborg, mødt disse mægtige Eskadrer, der evolerede som Cavaleriregimenter og udførte deres Manoeuvrer med Punktlighed og Orden? hvem kunde komme til Cronstadt uden at gyse over den mægtige Fæstning og de mange, idetmindste tilsyneladende kraftige, Batterier, den kunde sende i Søen? Men Intelligentsen gik

*) See „Nyt Archiv for Søvæsenet" 9de Bind. Pag. 250 o. f.

forud for Materiellet; Østens Magt blev ødelagt af Vestens Geni, og den store Flaade ligger nu og raadner i Cronstadts Havn, som en Byrde, man helst vilde være qvit. Den anden Deel af Ruslands Flaade, nemlig den i det sorte Hav, har høit og lydeligt fortalt Europa sin Historie, og vi ville derfor ikke omtale den her.

Dampen havde gjort sin Revolution i Europas Flaader, dengang Skruen havde beviist sin praktiske Anvendelse, og Rusland maatte med. Før Krigen havde man kun enkelte Dampskibe, saasom Kamschatka, Smerloi, Otwaschnai etc., men disse vare alle Hjulbaade og derfor ikke skikkede til at sende imod Englands Batailleskibe. Kun ganske kort Tid før Krigens Udbrud havde man begyndt at bygge Skrueskibe, men disse vare ikke færdige og bleve det ikke saalænge Krigen stod paa. Rusland var endnu ikke »kommet med«, som man siger; thi det er et Særkjende ved dette store og mægtige Rige, det *skaber* ikke, men det *producerer;* det gaaer ikke forud, men det kommer med, og naar det først kommer med, saa bliver det i det Store. Det bygger Fæstninger efter Vestens Mynster, men større, med flere Kanoner og tykkere Mure, det lægger Steen paa Steen, Batteri ved Batteri, forskandser sig bag lange Rækker af Bajonetter og fremviser en Magt, der tynger ved sin Vægt meget mere, end den forstrækker ved sin Bevægelighed. Rusland løfter sine Elephantbeen ud over Europa; men Aandens Snildhed træder ikke meget stærkt frem.

De Forberedelser, som Rusland før og under Krigen foretog for at skaffe sig en til den nyere Tid svarende Flaade, fortsættes nu med Kraft, og det vil ikke vare længe, før der reiser sig en ny Styrke, der idetmindste vil kunne svare til de øvrige europæiske Flaader saaledes, som disse nu ere. Det første Skridt, der blev foretaget for Tilveiebringelsen af den nye Flaade, var, ganske at forlade den gamle. Der blev ikke tænkt paa at forandre noget af de ældre Skibe til Skrueskib, dertil var man for

klog, og kan Grunden end for en stor Deel søges i den Omstændighed, at de russiske Skibe have mindre Værdi og kortere Levetid end andre Nationers Linieskibe, eftersom der findes meget mindre Egetræ i dem end i disse, saa havde dog Bestyrelsen indseet, at England ikke havde megen Glæde af sine forandrede Linieskibe, og at et saadant Skib dog kun blev noget Halvt, som man kun skred til at indrette, naar Faren stod for Døren, men paa hvilket man neppe burde offre Tid og Penge, naar Leiligheden tillod at bygge nye Skibe. I dette, iøvrigt meget omtvistede Princip, kunne vi ikke andet end give Rusland Ret, skjøndt vi see, at man i Sverrig forandrer, saavidt vides alle, sine Linieskibe til Skrueskibe.

Det er ikke her vor Hensigt at give en Skildring af Ruslands Marineværfter og Etablissementer, dertil mangler os det fornødne Materiale; dog vil det være nødvendigt at kaste et Blik paa de vigtigste af disse for at kunne vise, paa hvilket Standpunkt Flaaden i dette Øieblik staaer, og hvad man vil kunne vente sig i den nærmeste Tid. Der er for Øieblikket 5 større Marine-Etablissementer i Rusland, nemlig Cronstadt, Petersborg, Archangel, Helsingfors og Nicolajev. Det første er den nærværende Flaades Hovedstation, der har de vigtigste og største Etablissementer til Flaadens Udrustning og Vedligeholdelse, men kun i de 4 andre blive Skibene byggede. Archangel, Helsingfors og Nicolajev kjende vi kun af Omtale, Værfterne i Petersborg og Cronstadt derimod have vi nylig besøgt, og disse alene give en god Forestilling om Ruslands nærværende Søstyrke. Det er nemlig vanskeligt, uden et saadant Besøg, at komme til klar Kundskab om, hvad der forefindes i dette Land, hvortil man imidlertid ikke maa søge Grunden i nogen Hemmeligholdelse fra Ruslands Side, men kun i Omstændighederne, saaledes som disse ere; thi man indbød os med den største Velvillie og Forekommenhed til at tage Alt i Øiesyn, forklarede os hvad der forefandtes paa andre

Steder og henviste os til et i Petersborg udkommende Tidsskrift for Marinen; men dette er desværre i det udenfor Rusland kun lidet kjendte russiske Sprog, og Offentligheden gaaer desuden i det Hele ikke vidt i Rusland.

I Petersborg bygges de fleste Skibe; her findes to Værfter, det saakaldte »Admiralitet« og det nye Værft. Disse, som næsten udelukkende ere indrettede til Nybygninger, udmærke sig ikke ved noget Særdeles; Skibene bygges under Tag, i Skure, der kunne lukkes ganske til i den kolde Aarstid, og herfra føres de paa Kameler over Nevaens flakke Vand til Cronstadt. Denne stærke Fæstning, der ligger paa en lille Ø ligefor Nevaens Udløb i den finske Bugt, omtrent 4 Mile fra Petersborg, lukker Indløbet til Hovedstaden ved høitliggende Grunde, som løbe ind til Kysterne paa begge Sider og kun efterlade et smalt Løb paa Sydsiden af Fæstningen, vel beskyttet af Kanoner paa begge Sider. Hele Fæstningen er omgiven af en befæstet Steenmuur, og den store Havn, af hvilken en Deel udelukkende anvendes til Orlogshavn, er indesluttet af en for Størstedelen steensat Mole. Orlogshavnen løber rectangulairt ud fra det ene Hjørne, omtrent 2400 Fod lang og 800 Fod bred; men en stor Deel at den saakaldte Coffardihavn, navnlig hele Strækninger langsmed Molen, benyttes ligeledes af Flaaden. Til de største Arbeider hører den gamle, berømte Dok, der er grundlagt af Peter den Store. Den er bygget i Form af et Kors, hvis Midte danner et stort ottekantet Bassin, lukket til de fire Sider med Sluser imod de egentlige Dokker. Den Arm, som gaaer Nord paa, saavelsom den, der gaaer imod Vest, ere de korteste og kunne hver kun rumme eet Linieskib; den østlige Arm er noget længere, og rummer eet Linieskib og een Fregat. Enden af denne Arm støder op imod en Grav, hvorigjennem Dokvandet ledes til et noget længere borte liggende dybt Bassin, fra hvilket det igjen oppompes i de Kanaler, der gjennemskære Cronstadt i alle Retninger. Den syd-

lige Arm er den længste; den danner en lang Kanal fra det midterste Bassin heelt ud imod Coffardihavnen, og igjennem den er det, at Skibene indlades i Dokken. Omtrent 1200 Fod fra Bassinet er den lukket med en *bateau porte*, og kan paa denne Strækning rumme 3 Linieskibe og en Fregat; men den Deel, som ligger udenfor, steensættes paa begge Sider og vil komme til at danne en ny Dok af samme Længde. Naar den yderste Dok alene fyldes, lukkes Sluseaabningen imod det midterste Bassin; skal den igjen tømmes, da lukkes den yderste Sluse, Aabningen imod Bassinet lukkes op, og Vandet løber nu igjennem Bunden paa den østlige Dok ind i det omtalte lavtliggende Bassin, hvorfra det oppompes. Foruden denne Dok, som i afvigte Vinter indesluttede 6 Linieskibe og 6 Fregatter, findes der en ny Reparationsdok, der kan rumme et Linieskib og en Fregat paa samme Tid; samtlige Dokker ere af Granit og særdeles pragtfulde. Dokkerne, Kanalerne og Havnen ere omgivne, foruden af den store Fabrik, som senere skal blive omtalt, af en Mængde store Bygninger, Magaziner, Arsenaler, Værksteder, Caserner (thi alt Mandskabet er caserneret), et Hospital til 2000 Syge, og andre lignende Værfs-Attributer.

Seil-Flaaden er, som allerede omtalt, forladt og oplagt, uden at der foretages andet end det høist fornødne Eftersyn ved den, og Damp-Flaaden er endnu ikke skabt. Saaledes er den russiske Sømagts Tilstand for Øieblikket, en Overgangstilstand imellem to forskjellige Perioder. Derfor møder man ikke mere de russiske Eskadrer i Østersøen, kun et Corvet, der tjener som Vagtskib, og et Exerceer-Linieskib sees endnu foran Cronstadts Fæstninger; en Fregat, *Aurora*, der kom hjem fra Sydhavet og er bekjendt fra Affairen ved Petro-Pawlowskoi*), var,

*) See dette Tidsskrift for 1856, Pag. 389 o. f.

saavidt vides, det eneste Seil-Krigsskib, som endnu var i Søen. Af samme Grund er det udelukkende paa Værfterne, at Kræfterne anvendes, og her træffer man derfor saamegen Liv og Virksomhed, som de af Krigen lammede Finantser kun nogenlunde tillade. Arbeiderne ledes af Keiserens ældste Broder, den virksomme, livlige unge Storfyrste Constantin, der offrer Flaaden Størstedelen af sin Tid, og heri alene vil man kunne finde et Beviis for, at det er Alvor med de nye Bygninger.

Det første Linieskib, som er blevet færdigt efter Krigen, er *Wiborg*, der allerede ifjor passerede Sundet og har tilbragt Vinteren i Middelhavet; det andet, *Rätwisen*, laae (i Slutningen af Juni) under Eqvipering i Cronstadt, og 2 andre, der ere byggede i Cronstadt og først i Foraaret have forladt Dokken, vare ligeledes under Arbeide ved Molen; *Rätwisen* havde sin Maskine fuldkommen opsat og var næsten fuldt færdig, hvorimod de to næste endnu havde langt tilbage. At bygge Skibe i Cronstadt er, som sagt, imod Reglementet; man havde derfor sat to af de gamle Linieskibe ind i Dokken, hugget dem op og ladet en Stump af Kjølen blive tilbage, paa hvilken da de nye Linieskibe, der bære samme Navne som de gamle, bleve opførte; paa denne Maade var idetmindste Samvittigheden frelst. Disse fire Skibe udgjøre den første Deel af den nye Linie og ere tilsyneladende ganske eens, byggede efter den samme Model; de ere ikke store, frappere ikke ved nogen betydelig Længde (215 Fod til 51 Fods Brede, engelsk Maal) og see meget fyldige ud i Bougen. De føre 80 Stykker Skyts, af hvilke de paa underste Batteri ere 60 Pd. Granat-Kanoner, paa øverste Batteri 30 Pd. lange og paa Skandse og Bak 30 Pd. korte Kanoner. Maskinerne ere paa 500 Hestes Kraft. Et 130 Kanons Skrue-Linieskib, *Nicolaus*, er under Bygning i Petersborg og vil kunne sættes i Vandet om kort Tid. En Skrue-Fregat, *Askold*, bygget efter samme Model som »Castor«, der

for Tiden er i Middelhavet, var ligeledes under Udrustning og næsten færdig; den fører 46 Stk. Skyts, af hvilke 26 ere 68 Pd. Granat-Kanoner, der udgjøre Batteriet; den har 350 Hestes Kraft. Foruden disse to Fregatter ere to andre lignende under Bygning, nemlig den ene i Archangel, den anden i Helsingfors. Af 5 Skrue-Corvetter, der føre 10 (12?) Kanoner hver og ere bestemte til at udgjøre den lille Sorte-Havs Eskadre, afseilede de 3 under vort Besøg i Rusland. 6 saakaldte Klippere eller større Kanonbaade, af hvilke vi i Vinter og i Foraaret saae 2 ved Kjøbenhavn, men som ikke synes at være faldne synderlig heldigt ud, høre endnu til den nye Flaade. Nogle Skrue-Kanonbaade, af hvilke der, efter Angivelse, skal findes 75 Stykker i Rusland, laae deels i Havnen deels paa Reden; de have Høitrykks-Maskiner paa 40 Hestes Kraft, føre 2 Stykker 68 Pd. dreiende Granat-Kanoner og 1 36 Pd. Kanon, med 60 Mands Besætning.

Maskinerne til alle disse Skibe forfærdiges nu i Landet selv; men ogsaa heri bliver Rusland sig selv lig og gjør efter, hvad der opfindes paa andre Steder. Der findes i og ved Petersborg 3 større, private Maskin-Fabrikker, nemlig det Bardske, der ligger ved Nevaens Udløb umiddelbart udenfor Marineværftet, det Nobelske og det saakaldte Leuchtenbergske. Bard stammer fra England, hvorfra hans Fader indvandrede til Petersborg, men er født her og naturaliseret; Nobel er Finlænder af Fødsel, og det tredie Fabrik er oprettet af den afdøde Fyrste af Leuchtenberg. Maskinen til *Wiborg* er bygget i England og har tjent som Model for de andre Maskiner, af hvilke den til *Rättwisen* er bygget af Bard, medens de næste to, saavidt vides, blive byggede af Nobel, efter samme Model. Den første Fregat-Maskine er efter Angivelse forfærdiget af Pen i England, og tjener nu som Model. Den første Maskine til Kanonbaadene er forfærdiget af Carlsund i Motala, den bekjendte, com-

pendieuse, direct-virkende Maskine, hvis Cylindre ligge skraat op imod Borde med Stemplerne nedefter, og efter dette Mynster har man selv kunnet bygge videre. Den russiske Regjering har imidlertid ikke kunnet føle sig tilfredsstillet ved at være afhængig, hverken af fremmede Fabrikanter eller af sine egne private, og har derfor med megen Bekostning ladet opføre en stor Fabrik paa sit eget Værft. Dette Maskin-Værksted og Støberi, maaskee det Imposanteste, som Cronstadt for Tiden har at opvise, nærmer sig nu stærkt sin Fuldendelse; alle Bygningerne ere opførte, Frontbygningen i en Længde af 625 Fod, Sidebygningerne 400 Fod lange, og den 220 Fod høie Skorsteen rager op over Fæstningens øvrige Bygninger. Skjøndt Maskinerne endnu ikke ere anskaffede, saa at det kun er Bygningerne og Støbeovnene, som ere færdige, skulle Udgivterne allerede have beløbet sig til henimod 5 Millioner Rigsdaler.

Saaledes omtrent er den russiske Søstyrkes Tilstand nu for Øieblikket, saavidt et kort Besøg har kunnet bringe til vor Kundskab; muligt feile vi i en eller anden af vore angivne Størrelser, men det kan ialfald ikke være noget Væsentligt, og det almindelige Indtryk have vi ikke villet tilbageholde, da vi, vistnok med Grund, antage, at den almindelige Kundskab om den russiske Flaades nærværende Tilstand ikke er meget stor.

Dr. Scoresby's magnetiske Undersøgelser.

I »Tidsskrift for Søvæsen« for 1856 p. 349 refereres en Beretning af Dr. Scoresby om magnetiske Undersøgelser paa Skibet Royal Charters Reise omkring Jorden, hvilken paa en mærkelig Maade stadfæster de Bemærkninger, som jeg i sin Tid tillod mig at fremsætte i dette Tidsskrift (Archiv for Søvæsenet 1848 p. 110).

Ved Sammenligning af flere Compasser, hvoraf et »var rettet« ved Airys Contramagneter og et andet stillet høit for at undgaae Localattractionen, kommer nemlig Dr. Scoresby til et Resultat, der ganske stemmer med, hvad jeg allerede for 7 Aar siden udtalte, idet han har fundet, at Airys Contramagneter aldeles ikke ere paalidelige i Søen, og at det høitstillede Compas var »fuldkommen tilstrækkelig nøiagtigt« for ethvert praktisk Brug.

Det har været mig en stor Tilfredsstillelse at see, at Brugen af dette sidste Compas, som jeg i ovennævnte Aargang af Archiv for Søvæsenet foreslog, vistnok førend Dr. Scoresby havde tænkt derpaa eller, i alt Fald, førend han havde publiceret Noget derom, nu anbefales fremfor Airys Contramagneter, som jeg allerede dengang forkastede. Dog skal jeg ikke nægte, at det forekommer mig besynderligt, at denne iøvrigt meget simple Opfindelse har maattet vandre til England og udgives for engelsk, førend den fandtes værdig til Omtale her, medens den allerede for flere Aar siden var paatænkt anvendt paa et

af vore Kgl. Postdampskibe af dets daværende Chef, men forkastedes af Vedkommende, som var overdraget at anbringe Airys System i Flaadens (Postvæsenets) Skibe. I Dampskibet Caroline Amalie anvendtes mit høitstillede Compas 1846; ligeledes benyttedes det ombord, saalænge dette Skib var i Marinens Tjeneste, og 1851 anvendtes det i det engelske Paquetskib, Jerndampskibet Neptune, paa Reisen herfra til London. For den praktiske Brugbarhed af mit »høitstillede Compas« attesterede allerede dengang vedkommende Skibsførere. Ved den store Udstilling i London og Paris har jeg havt saadanne Compasser udstillede, medens saavidt erindres ingen Andre have fremstillet noget Lignende. Det forekommer mig derfor billigt, at denne Indretning, hvis Brugbarhed nu er beviist, erkjendes at være en dansk Opfindelse.

Kjøbenhavn i Marts 1857.

Weilbach,
Seil-, Flag- og Compasmager.

Nogle Bemærkninger om de til Orlogstjeneste indkaldte Søværnepligtige.

Paa en Tid, da der synes at være Opsving i Marinen, da der lægges Planer til at skabe Marinen et nyt og bedre Materiel, turde det maaskee være passende at have Opmærksomheden henvendt paa det Personelle, og hertil ønskede jeg, ved disse Linier, at levere et lille Bidrag.

Til et kraftigt Søforsvar hører vistnok gode, veludrustede Skibe; men flinke, veløvede og godt disciplinerede Mandskaber blive dog Sjælen, der skal sætte de kraftfulde Lemmer i Bevægelse.

Det danske Monarki er rigt paa gode Søfolk, men i Reglen gaae de bedste Kræfter bort til fremmed Fart. At holde dem til vor Orlogstjeneste ved Tillokkelsesmidler, kan der neppe være Tale om; thi dette vilde vistnok være et kostbart, usikkert og urimeligt Forsøg. Der bliver altsaa ikke Andet tilbage end Tvangsmidler.

Det af disse, som synes at ligge nærmest, vilde vel være at indkalde det Antal, man i Fredstid behøvede af Søværnepligtige, til toaarig Tjeneste, saaledes, at Halvdelen afløstes hvert Aar. I denne deres Tjenestetid skulde de kaserneres, bespises, klædes, lønnes, indøves, gjøre Værftjeneste og i sin Tid afgives som Besætning til de Skibe, der udrustedes. Ved at unddrage sig Opfyldelsen af deres Værnepligt, maatte de paadrage sig samme Strafansvar som de Landværnepligtige.

Men, hvis denne Maade maatte ansees for at være altfor byrdefuld, baade for Staten og for den Værnepligtige, der, paa Grund af sit omflakkende Liv, er mindre bunden til Hjemstavnen, da vilde man, ved at fastsætte som Regel, at Ingen maatte faae Styrmandspatent uden at have gjort et vist Antal Orlogstoure, med Lethed sikkre sig det fornødne Antal gode Matroser.

Have vi saaledes skaffet os Folk, bliver det næste Spørgsmaal, hvilke Kaar, der skal bydes dem, og hvorledes man skal skaffe dem den foreløbige Uddannelse, der er nødvendig, for at ikke enhver udgaaende Orlogsmand skal være Skoleskib i de første tre Maaneder af dens Togt, hvilket er en meget mislig Ting, hvor Togterne i Regelen kun vare i 3 à 4 Maaneder.

Matrosen kjender i Almindelighed ingen anden Maade at ernære sig paa end ved Søfart. Naar Staten stopper sine Matroser, berøver den dem altsaa deres Erhvervskilde, og det synes i saa Fald at være i sin Orden, at den i denne Tid sørger for dem. Dette gjøres imidlertid saa sparsomt, at en fuldbefaren Matros, som er stoppet, kun har 3½ Rdlr. om Maaneden, og heraf skal han leve indtil han maaskee efter 2 à 3 Maaneders Forløb bliver indkaldt. Naar dette er skeet, gaaer han, hvis der intet Logisskib er, ind under Hvervingen, hvor han har omtrent 17 Sk. daglig i Underholdningspenge, og kan faae Arbeide ved Værftet hver Arbeidsdag. For dette Arbeide gives der en Fuldbefaren 4 Mk., en Halvbefaren 3 Mk. 8 Sk. og en Søvant 3 Mk. daglig. Det Høieste altsaa en Søvant kan fortjene er i Gjennemsnit 3 Mk. 10 Sk. om Dagen. Men det vil kunne godtgjøres, at vore Søfolk ikke kunne have Kost og Logis hos de ordentligere Kvarteerværter for mindre end 5 Mk. om Dagen. Naar de nu skulle vedligeholde deres Klæder og holde sig med lidt Drikkevarer og Tobak, troer jeg man kan paastaae, at en indkaldt Matros for Tiden ikke kan leve her i Kjøbenhavn for mindre end 1 Rdlr. om Dagen, og den Søvante vil altsaa have

en daglig Underballance af 2 Mk. 6 Sk. Jeg anseer det desaarsag for en Staten paahvilende Forpligtelse, at, naar den Søværnepligtige er stoppet, han da strax tages i Tjeneste af Marinen og forsørges af denne.

Militair Velanstændighed byder, og det fordres i vore Orlogsmænd, at Folkene ere eens klædte; men da den Søværnepligtige nu skal klæde sig selv, falder denne Byrde tungt paa den Søvante, som kun har 4½ Rdlr. om Maaneden, og hele hans Gage, i Forbindelse med de 3 Rdlr. i Paaklædningspenge, vil neppe være tilstrækkelig til at klæde ham for paa en 3 Maaneders Tour.

Der bør vel være nogen Forskjel paa Gagerne efter den større eller ringere Befarenhed; men Forskjellen synes dog for stor mellem en Fuldbefaren, der har 12 Rdlr. maanedlig, og en Søvant, der har 4½ Rdlr.

See vi hen til, hvorledes fremmede Nationers Orlogsmænd nu have deres Folk klædte, og sammenligne hermed os, der i den Henseende staae saa langt tilbage, at vi ere nødte til at betragte en uklædelig rund Hue, en blaa Uldskjorte og et Par blaa Nankins Beenklæder som Mundering, da maa det være indlysende, at kun ved at afskaffe vore faste Folks, i Marinen lidet yndede og ombord uhensigtsmæssige Vaabenfrakker som Skibsmundering, og ved at Marinen klæder det indrullerede Mandskab, vil det være muligt for os at faae vore Folk uniformerede anstændigt og i Lighed med, hvad der findes hos andre Nationers Orlogsmænd. Naar Staten overtager Folkenes Beklædning, maae naturligviis Gagerne reduceres betydeligt.

Vore klimatiske Forhold egne sig kun lidet til den nuhavende Skjorteærme-Mundering, og befaler man ved Paraderinger, paa Fartøier, ved Landgang eller tilveirs nogen anden, da kan man see den mest brogede Blanding af Frakker, Klædes og Vadmels Trøier.

Hvad det indrullerede Mandskabs Indøvning angaaer, da er der i de senere Aar anvendt en aarlig Kapital af

omtrent 45,000 Rdlr. paa at udruste og holde et Exerceerskib. Denne Kapital er, saavidt mig bekjendt, tagen af Marinens Øvelsesfond; men Marinen har vistnok kun havt liden Øvelse og ringere Nytte af denne betydelige Sum. De i Skolen oplærte 200 Konstabler gaae tilbage til deres private Syssel og komme sjelden Marinen til Nytte. Komme de end atter til Marinens Tjeneste, er dette i Almindelighed efter saa lang Tids Forløb, at de have glemt det tidligere Lærte, saameget mere som de have lært det i en Tid af omtrent 3 Maaneder.

Exempelviis skal jeg tillade mig at anføre, at jeg har seet en Mand blive af Flaade-Inspekteuren udpeget for slet Exercits, en Mand, som Aaret iforveien havde i Skolen faaet Karakteren 6 og Præmie.

Det er min faste Overbeviisning, at Marinen var langt bedre tjent med, om der gaves Folkene en foreløbig Uddannelse ved Værftet, saa at Skibene strax fik øvede Folk ombord, ligesom ogsaa Marinen i saa Fald vilde være bedre i Stand til at opfylde sin moralske Forpligtelse mod det indrullerede Mandskab, end det for Tiden kan skee.

Der er neppe nogen Tvivl om, at Folkene, naar de istedetfor at stoppes i Midten af Februar Maaned strax indkaldtes til Marinens Tjeneste, vilde kunne i Flaadens Leie og paa Holmen modtage omtrent den samme Uddannelse som i Exerceerskibet, inden de skulde udkommanderes til Skibene; men ansees ikke denne Tid for tilstrækkelig, maatte de indkaldes 1ste Januar.

Idet jeg gaaer ud fra, at det er en Forpligtelse, Staten har, saavel mod Marinen som mod det indkaldte søværnepligtige Mandskab, at dette for Statens Regning fødes, klædes, huses, gives en ringe Løn efter Befarenhedsgraden og oplæres for Marinens Tjeneste, har jeg, som den lempeligste Maade hvorpaa denne Forpligtelse kunde opfyldes, tænkt mig Følgende:

1) Den bevilgede Sø-Udskrivning indkaldes til Møde den 1ste Januar ved Værftet paa Nyholm, hvor den modtages ombord i et dertil velindrettet Kaserneskib.

2) Af Kaserneskibets indrullerede Besætning tages Folk til Tjenesten ombord, til de ved Værftet fornødne Arbeidskommandoer, og Resten til forberedende Øvelser, Kanon-Exercits og Exercits med Haandvaaben. Efter Omstændighederne maatte der skifteviis afgives Folk til Takkelloftsarbeide, til Fartøisroning og om muligt til Klavren og Seilbeslaaning.

3) I Kaserneskibet skulde Folkene gives Huusly, Skibskost, Klæder og en ringe Gage. Til Beklædning vilde efter nogen Tids Forløb kunne anvendes de fra Søtourene tiloversblevne Munderingsstykker.

4) Naar Folkene udkommanderes, skulde der gives dem baade Stads- og Arbeids-Mundering samt Undermunderingsstykker, eller Penge for disse Sidste.

Et Kaserneskib vilde uden betydelig Bekostning kunne indrettes af et af vore ældre Linieskibe; dog er det en Selvfølge, at hele Skibet maatte indrettes efter dets Bestemmelse og gjøres til en sund og hyggelig Bolig. Naar fra Banjerne borttoges alle Apteringer foran for Messen, vilde man her kunne faae en Soveplads til i det Mindste 600 Mand. De 12 Lukaffer ved Messen vare tilstrækkelige til Officerer, Officianter og de høiere Underofficerer. Der maatte sørges for at give Banjerne mere Lys og en ordentlig Ventilation.

Underste Batteri, som skulde være Mandskabets egentlige Opholdssted, maatte forsynes med Vinduer istedetfor Portene; endvidere med Skaffeborde og Bænke — Bænkene indrettede saaledes, at hver Mand deri havde sit med Laas forsynede Aflukke til sine Klæder, og et særskilt lille Rum til Proviant og Huusgeraad.

Øverste Batteri skulde være til Kabyssen, Proviantuddelinger, alle Mønstringer og Opstillinger af Mand-

skabet. Iborde ovenover Portene skulde opslaaes Hylder til Køierne, med Gardiner for af malet Seildug, saaledes at Køierne i alt Slags Veir kunde holdes tørre ved Op- og Nedtagningen.

Agterste Kahyt skulde deles ved et langskibs Skaad og indrettes til 2 Lukaffer, det ene til Chefen, det andet til Officererne. Forreste Kahyt skulde være Skrivestue, og foran denne skulde om Styrbord indrettes en Syge-Visitations- og Forbindings-Stue. Forude paa øverste Batteri skulde være Sygelukaf for saadanne Syge, som kunde beholdes ombord.

Taget burde aftages og øverste Dæk males.

Store Lysluger maatte anbringes i de forskjellige Dæk; Varmeapparater anbringes, hvor fornødent, og Forbindelseslugerne mellem Dækkene forsynes med Kapper og Døre, ligesom Adgangen til Skibet burde være gjennem 2 Døre paa øverste Batteri.

Det er en Selvfølge, at de forskjellige Steder af Skibet maatte i Mørke være tilstrækkeligen oplyste, at der gaves Mandskabet Leilighed til Reenholdelse baade af deres Person og deres Klæder, samt at Reenlighed og Eiendomssikkerhed strengt overholdtes.

Ved den her foreslaaede Foranstaltning troer jeg, at det indkaldte Mandskab vilde vinde og føle sig tilfreds, og at vore Orlogsmænd vilde vinde ved strax at faae øvede Folk. Marinen vilde om Foraaret have en Kjærne af øvet Mandskab, hvorom tilfældige, overordentlige Udrustninger kunde forme sig, og Værftet vilde i hele den almindelige Udrustningstid have tilstrækkelig Arbeidskraft. Endelig troer jeg, at dette vilde kunne naaes uden nogen betydelig Bekostning, naar man tager Hensyn til, hvad Exerceerskibet og Logisskibet hidtil have kostet.

g.

(Efter Anmodning optages nedenstaaende Inserat af Berlingske Tid. Nr. 208.)

Commandeurcapitain *van Dockum* er optraadt som Ordfører »for vort Søværn« i »Berl. Tid.« 3die, 4de, 5te September og han har i et Sprog, den sagkyndige, dygtige, erfarne Officeer værdig, udviklet, »hvoraf den danske Orlogsstyrke bør bestaae?«

Udviklingen omfatter en Modenhed (Maalet Staten og Marinen har stedse besjælet ham) tildeels samlet i Frankrig, i England, i Rusland, i Sverrig, og han har nu nedlagt Frugten, som sine følgeværdige Raad! Han fremhæver: at det Skib, der har den største Bevægelseskraft, det største Antal svært Skyts og er bedst commanderet: »er gavnligst for den Angribende og skadeligst for den Angrebne!«

Til at bevare Statens Selvstændighed udkræves mere end *Modet*, dertil udfordres ogsaa de nødvendige Midler for den Modige at anvende; en Søstat fordrer en Forsvarsstyrke, svarende til Tid og Omstændigheder; at være i Besiddelse af en saadan taaler *ingen* Udsættelse.

Statens Finantser have ikke siden Peder Oxes Tider været i en saa ypperlig Stand, der tyder paa indre Kraft og Velmagt; Landmandens Kaar har aldrig været bedre end paa nærværende Tider; Handelen føres under gunstige Vilkaar, det kan saaledes ansees: at Øieblikket er gunstigt, til saa hurtigt muligt, at frembringe et *Søforsvar*, og det kan antages passende, hvad Commandeurcapitain *van Dockum* har foreslaaet, at det bør bestaae af!*) Udsættelse af et saadant Bidrag til at sikkre Statens Selvstændighed, — kunde let have til Følge: at den Stat hvis Handel Danmark for nogle Aar siden gjorde stor Skade ved at blokere dens Kyster: »at denne Stat ydmygede den gamle agtede Søstat, ved at vise repræsailles!«

*) See „Berl. Tid.“ 4de og 5te September.

Commandeurcapitain *van Dockum* antager, at 4 à 5 var medgaae forinden et Linieskib kunde være udrustet, efter at Ordre til dets Bygning er udstedt; — dette antaget, forekommer mig at kunne vække Betænkeligheder for Anskaffelse af Linieskibe, thi at vente 20 Aar forinden de 4 Linieskibe kunde sættes i Virksomhed, er betænkeligt! For i kortere Tid at kunne see de 4 Linieskibe til Brug, maatte det indrømmes: at anvende Tømmer til disse, der afgave en ringere Varighed. I saa Henseende lærer Historien os: »*at Christian den 4de* i 15 Aar byggede en skjøn og fortræffelig udrustet Flaade, som med afgjort Overlegenhed beseirede fjendtlige Flaader«; »at *Napoleon den Store* omdannede et Terrain med Steenbygninger *til Bedinger!* hvorfra 5 Linieskibe i 4 Aar (fra 1803 til 1807) vare afløbne og forenede med Flaaden ved Texel. — Dog: Ingen i Marinen nærer Tvivl om: at naar Tegning til Linieskib er approberet og Pengene til Bygning anviist, saa vil periculum in mora fordre Anvendelse af den korteste Tid.

Kjøbenhavn den 7de September 1857.

H. D. B. Seidelin.

Dödsfald i Marinen.

Secondlieutenant **Gustav Joachim Blom** er paa en Reise i Coffardifart den 22de Juni d. A. afgaaet ved Døden paa St. Thomas.

Efterretninger for Søfarende.

(Fortsatte fra Side 228.)

Store Belt. 2 nye Indseilings Fyr ved Taars paa Lolland.

Ved Taars, paa Vestsiden af Lolland, vil i September d. A. blive tændt 2 Lanternefyr med Speilapparater af 6te Orden til Veiledning for Seiladsen ind til det derværende Færgested.

Den ene af disse Lanterner vil blive anbragt paa en hvidmalet Træbaake ved Strandbredden, under 54° 52¾′ N. Br. og 11° 2¼′ Lgd. Ø. f. Gr. Flammens Høide 32 Fod over Havfladen; Lysvidde c. 2¼ Miil.

Den anden Lanterne vil blive heist paa en hvidmalet Pæl paa Brohovedet ved Færgestedet, 970 Alen i retv. S. 81° V. fra Baaken. Flammens Høide 18 Fod over Havfladen; Lysvidde c. 1½ Miil.

Ved at holde disse 2 Fyr overeet, føres man igjennem Løbet ind til Færgestedet.

Det høieste Fyr vil lyse Horizonten rundt, det laveste kun i Løbets Retning.

(Marineministeriet, Kjøbenhavn den 14de Juli 1857)

Ifølge senere Bekjendtgjørelse af 5te Septbr. skulde ovennævnte 2 Fyr tændes den 20de Septbr. d. A.

Kattegat. Fortøiningsboie udfor Klintebjerg. Nordkysten af Sjælland.

I ret Nord c. 500 Alen fra Land udfor det nye Kalk- og Cement-Steenbrud ved Klintebjerg, der ligger 1½ Miil Vest for Indløbet til Isefjorden, er i 4 Favne Vand udlagt en hvidmalet Varpe- og Fortøiningsboie, med et hvidt Kors paa Overenden. Fra Boien haves Lumbsaas Mølle i VSV. ½ V. og Rørvig Kirke i SO. t. O. ¼ O. Man passerer Nord om den naar man, kommende Øster fra, holder Oddens Kirke, og Vester fra Rørvig Kirke en god Skibslængde udenfor Klintebjerg.

(Bekjendtgjørelse fra Overlodsen i Sjælland af 20de Juli 1857.)

Udlandet.

Rusland. Midlertidigt Fyrtaarn paa Hangøodde. Finske Bugt.

Efter at det midlertidige Fyrtaarn paa Hangøodde nu er bleven opført, vil dets Fyr blive tændt fra 1ste August og holdt brændende indtil videre, overeensstemmende med tidligere Bekjendtgjørelser.

(Børsen-Halle, den 8de August 1857.)

Hamburg. Forandring i Elb Leiet.

Imellem *Oevelgönne* og *Teufelsbrücke* har der tæt ved Sydsiden dannet sig en Rende, der er nogle Fod dybere end det gamle Farvande ved Nordsiden i »Bagger Renden« ved Teufelsbrücke.

For at kunne afbenytte bemeldte dybere Rende om Dagen, er den bleven betegnet med 1 sort og 2 hvide Tønder; den sorte ligger tæt ovenfor Pagensand, den øverste hvide betegner Indløbet til Renden for udgaaende

Skibe, medens den anden hvide Tønde ligger lidt vesten for den sorte.

Die Schiffahrt und Hafen Deput. in Hamburg d. 20de Juli 1857. (Børsen Halle den 22de Juli 1857).

Hannover. Ny Baake paa Øen Borkum. — Nordsøen.

Paa den vestlige Deel af Øen *Borkum* og omtrent midt imellem de hidtil derværende større Baaker, er opført en mindre Baake af Træ, der er 40 hannoverske Fod høi. Denne nye Baake, der skal tjene som Ledemærke under Anduvningen af Riffgatt, ligger i Linien: Ydertønden i Riffgatt overeet med Borkum Fyrtaarn.

(Børsen Halle den 14de August 1857).

Holland. Lodsfartøier udfor Farvandet ved Friesland og Ems.

Fra 1ste Juli d. A. er Lodstjenesten udfor Friesland og Ems reguleret saaledes, at Skibe kunne blive lodsede:

1. fra Søen ind i det friesiske Søgatt til Oostmahorn og Zoutkamp;
2. fra Søen ind i Ems til Delfzyl;
3. fra Zoutkamp og Oostmahorn tilsøes og
4. fra Delfzyl tilsøes.

Fra samme Tid ville hollandske Lodsfartøier holde krydsende udenfor ovennævnte Farvande. Disse Fartøier føre blaat Flag med Fartøiets Nummer paa Toppen og have Farvandets Navn og Fartøiets Nummer paamalet Storseilet; om Natten vise de Fyr fra Toppen i en Lanterne med røde og hvide Glas, ligesom der fra Tid til anden vil blive viist Blusfyr fra Dækket.

I Oostmahorn, Zoutkamp og Delfzyl vil der være stationeret Lodser for udgaaende Skibe.

Lodspenge erlægges i Oostmahorn og Delfzyl i Overeensstemmelse med Reglementet af 18de Marts 1857 for Lodsvæsenet i Friesland og Ems Søgatter.

(Børsen-Halle, den 23de Juli 1857.)

England. Standfort Fyrskib, udfor Lowestoft, flyttet. Nordsøen.

Som Følge af, at Nordenden af *Newcome Sound* har grundet til, er *Standfort* Fyrskib, udfor Lowestoft, flyttet henved 1 Kabellængde i OSO. fra dets forrige Plads, og ligger nu i 6 Favne Vand ved Springtids Lavvande. Fra Fyrskibet haves 2 kjendelige, høie Skorstene i Lowestoft næsten overeet i NV. t. V., og Øst Newcome Tønde netop fri østen for NO. Newcome i SSV. ¾ V.

Da Nordenden af Scroby Sund udfor Caistor ligeledes er grundet til Vester efter, er *N. Scroby* Tønde bleven flyttet omtrent 1 Kabellængde Vester efter og ligger nu i 5 Favne Vand ved Springtids Lavvande i følgende Mærker og Peilinger: Caistor Mølle overeet med Kystvægterens Udkig i SV. ¾ V. Cockle Fyrskib i NV. t. N. Middle Scroby Tønde i S. t. V. ½ V.

Bran Sand's Fyr, ved Floden Tees, flyttede.

Paa Grund af en Forandring i Retningen af Løbet, der fører ind til Floden *Tees*, maatte begge *Bran Sand's* Fyr flyttes c. 300 Favne Øster efter og siden den 10de Juli 1857 ere disse Fyr blevne viste fra midlertidige Bygninger paa bemeldte Sted, der ere placerede i S. t. O. ¼ O. fra hinanden.

South Gare Tønden haves nu, efter at være flyttet, i SV. t. V. fra Spiral Tønden og den sorte Tønde Nr. 1, der er flyttet omtrent 40 Favne Vester efter, haves nu fra Spiral Tønden i VSV. og fra South Gare Tønden i NV. t. V.

De der løbe ind i Tees advares imod indtil videre at bruge de gamle Fyrtaarne som Dagmærker.

Rød Tønde ved Indløbet til Tyne.

En *rød* Tønde er udlagt ved Enden af den nordlige Bro, som nu er under Bygning ved Indløbet til Staden Tyne. Tønden ligger i 2½ Favne Vand ved Springtids Lavvande 250 Favne fra Klinten: med *Tynemouth castle* i NNV.; den høie Varde ved South Shields lidt Nord for den lave Varde.

(Alle Peilinger ere misvisende. Misv. i 1857 var 21° 5′ V. udfor Lowestoft; 23° 20′ V. udfor Tees og 23° 30′ V. udfor Tyne. Den aftager aarlig 6′.)

(Nr. 23. Hydrographic Office, London d. 5te August 1857).

Owers Fyrskib flyttet. — Canalen.

Overeensstemmende med en tidligere Bekjendtgjørelse af 1ste Juli, er *Owers* Fyrskib blevet flyttet omtrent 1 mile SSV. ¼ V. fra dets tidligere Plads og ligger nu i 19 Favne Vand, ved Springtids Lavvande, i følgende Mærker og Compas Peilinger:

Østenden af en rund Klump Træer overeet med Pagham's Kirke i N. ¼ O.
Tønden ved Easborough Head i NNO. ¾ O.
Mixon Varde i NNV.
Owers Albue i NNV. ¾ mile's Afstand.
Nab Fyrskib i NV. ¾ V. 14 mile's Afstand.

(Trinity House, London den 8de August 1857.)

Fyrskib udfor Blackwater Bank. — Østkysten af Irland.

Omtrent i den første Uge af October d. A. vil et Fyrskib blive udlagt udfor Nordenden af *Blackwater Bank* i det Irske Hav. Det vil vise 2 Fyr, et *fast* og

et *omdreiende*. Det omdreiende vil blive viist fra Stortoppen i en Høide af 39 Fod eng. over Vandfladen og vil vise Blink hvert Minut. Det faste Fyr vil blive viist fra Fortoppen i en Høide af 26 Fod eng. over Havfladen.

Apparatet vil blive catadioptrisk eller med Metal Speile, af 3die Orden. Blinkfyret skal kunne sees fra Dækket under almindeligt Veir i en Afstand af 10 Qml.

Fyrskibet vil blive malet sort med hvid Gang og med Stationsnavnet *Blackwater* paa hver Side. Det vil faae 3 Master og føre Ballon fra For- og Stortoppen. Det vil blive fortøiet i 19 Favne Vand med Lavvande, omtrent 1½ miles i O. ¾ S. fra den sorte Tønde paa Nordenden af Blackwater Banken, paa 52° 29½′ N. Br. og 6° 7′ Lgd. V. f. Gr.

En Gongon vil lyde i taaget Veir.

(Peilingerne ere misv. Misviisn. 25° 10′ V. i 1857).

(Nr. 22. Hydrographic Office, London den 3die August 1857).

Portugal. Fast Fyr paa Cap Mondego.

Fra 1ste August d. A. vil et *fast* Fyr med catadioptrisk Apparat af 2den Orden være tændt paa Cap Mondego paa portugisiske Kysten.

Beliggenhed: 40° 10′ 59″ N. Br. og 8° 55′ Lgd. V. f. Gr. (0° 13′ 41″ Lgd. Ø. for Observat. i St. Jorge Castel i Lisabon).

Flammens Høide: 293 Fod (92 metres) over Middel Vandstand.

Synskreds: 5 Miil.

Det er synligt i Buen fra N. 35° Ø. igjennem Vest til S. 25° Ø. regnet fra Fyret som Centrum.

Skibe, der komme Nord fra og ere bestemte til Figueira, bør ikke styre sydligere end SSV. forinden de kunne bøie om Cap Mondego.

Kysten imellem Cap Mondego og Aveiro er farligere end der i Almindelighed antages, idet Vind og Strøm

danne Revler i nogen Afstand fra den sandede Strandbred; disse Revler flytte sig og det er paa dem at Skibe have grundstødt i godt Veir.

Paa Sydsiden af Cap Mondego er der en god Ankerplads ligeoverfor Fiskerleiet Buarcos, med Vinden fra Nord til Øst.

(Nr. 18. Hydrographic Office, London den 1ste Juli 1857).

Tenerif. Rødt Fyr paa Molen ved Santa Cruz.

Fra 1ste August d. A. vil et *rødt* Fyr være tændt paa Enden af den under Bygning værende Mole ved Santa Cruz. Dette Fyr, der er 20 Fod høit, vil efterhaanden som Molen forlænges blive flyttet udefter, for stadig at kunne vises fra dens yderste Ende.

(Børsen-Halle, den 25de Juli 1857.)

Ellice Banken i det sydlige Atlanterhav.

Føreren af Skibet Rusell Ellice, Capt. Moore, bekjendtgjør i Shipping Gazette af 17de Marts d. A., at han paa Reisen fra Swansea til Falcklands Øerne har paa 30° 50′ S. Br. og 31° 10′ Lgd. V. f. Gr. ifølge Længde ved Søuhret eller 31° 20′ ved Distance Observation faaet Bund med 45 Favne paa en Banke, hvis Tilværelse tidligere var omtalt for ham. Capitainens Opmærksomhed blev først vakt ved Vandets Affarvning, men Veiret tillod ham ikke at lodde før de vare henved Kanten af Banken, ligesom ogsaa den svære Sø forhindrede ham i at sætte Fartøi ud for at lodde op paa Banken.

Den omtalte Banke er kun 15 Qml. i østlig og NO. Retning fra det Sted, hvor man har gjort frugtesløse Forsøg paa at faae Bund med 150 Favne Line, og synes at være den samme som *Herald* forgjæves eftersøgte, paa

Reisen til det stille Hav i 1852. Der synes ifølge det Opgivne ikke at være Tvivl om dens Tilværelse.

(Nautical Magazin, April 1857).

Opdaget Klippe i det nordlige stille Hav.

Capt. Crabb førende Bremer Barkskibet Creole, der den 10de Juli d. A. ankom til St. Francisco efter en Reise paa 102 Dage fra Calcutta, beretter Følgende:

»Paa Reisen fra Calcutta hertil (St. Francisco) opdagede vi den 7de Juni en Klippegruppe i det nordlige Stille Hav, der ikke fandtes angiven paa mine Kort, uagtet de jeg havde ombord vare af de nyeste. Revets Midte var kun nogle Fod over Vandfladen, hvorimod der for hver Ende reiste sig en c. 50 Fod høi Klippe, mod hvilke Søen brød med Heftighed. Efter gode Observationer ved et godt Chronometer, bestemte jeg Gruppens Plads at være 31° 56′ N. Br. og 139° 56′ Lgd. Ø. f. Gr. Samme Dags Eftermiddag passerede vi en Ø, der paa Kortet var angiven som tvivlsom; omendskjøndt vi vare for langt bortfjernede fra den, til med Nöiagtighed at kunne bestemme dens Plads, faldt denne, efter mine Beregninger, dog temmelig nær sammen med den i Kortet angivne.«

»Den 29de Marts forlode vi Calcutta Revier, den 23de April passerede vi Singapore med stiv ONO. Vind. I den sydlige Deel af den chinesiske Sø havde vi meget Stille indtil paa 18° N. Br., hvor vi fik en haard NO. Storm, der næsten blev orkanagtig, og hvori vi mistede vor Klyverbom. Den 23de Mai fik vi Sydspidsen af Formosa isigte og passerede Japan med SSO. Vind, hvorefter vi havde foranderlig Vind indtil 140° Ø. Lgd., da vi fik frisk Brise af N. og NNO. Den 9de Juli fik vi Kjending af Point Reyes.«

(Børsen-Halle, den 1ste September 1857).

Uddrag af

„Rapporter fra danske Soofficerer om den franske Marine."

(Sluttet fra Pag. 25.)

II. Tjenesten ombord.

Reglementet for den indre Tjeneste (service intérieur), den daglige Tjeneste, Uge- og Maanedstjenesten er saa detailleret og overholdes med en saadan Samvittighedsfuldhed, at der heller ikke med Hensyn hertil vil kunne spores nogen Forskjel imellem de franske Skibe, der ere stillede under nogenlunde eensartede Forhold.

Officerernes Tjeneste er noget nær den samme som hos os, kun at Reglementet udpeger hver Enkelts Pligter saa nøie, at al Vilkaarlighed bortfalder, og at Detailletjenesten mindre bliver en Formsag, end Tilfældet er i danske Skibe.

Alle General-Ordrer fra Chefen angaaende Tjeneste og Disciplin gives i Ordreprotocollen, som forelægges Officererne til Paategning. Ordre for Seiladsen om Natten gives i Logbogen. Chefen fører selv sin Journal.

Schemata for Ugetjenesten og den daglige Tjeneste ere opslaaede i Messen og paa Flagkisten til Veiledning for la timonerie.

Hvad Afvigelse fra disse Schemata der skal gjøres, og hvilke Arbeider der skulle foretages, meddeles den Vagthavende og de øvrige Officerer, det vedrører, igjennem

Tjenesteprotocollen, hvori Næstcommanderende tre Gange daglig indfører sine Ordrer, og som af la timonerie bliver ham foreviist.

Meldinger fra Officerer til Chefen skee ved le chef de timonerie og i særegne Tilfælde ved en Cadet, til Næstcommanderende ved en timonerie-Underofficeer eller en timonier.

Under Klartskib saavelsom under alle Generalmanøvrer commanderer Chefen ved Manøvreofficeren, hvortil som oftest Observationsofficeren vælges. Næstcommanderende er i Klartskib, efter at have meldt »Alt i Orden«, rede til at begive sig, hvorhen Chefen finder hans Nærværelse nødvendig; under Generalmanøvre, samt Ankring og Letning, er han paa Bakken, medmindre Chefen skulde finde hans Nærværelse fornøden andetsteds.

Er Næstcommanderende Stabsofficeer, gjør han ikke Vagt; ikke heller, naar der mindst er fire Qvarteerchefer ombord. Er der kun tre, gjør han Dagvagt, og er der kun to, gaaer han paa Tour med disse.

Mandskabet mynstres hver Morgen af Compagnicheferne, een Gang om Ugen af Næstcommanderende, og visiteres desuden een Gang ugentlig af Doctoren. Chefen inspicerer Skibet hver Morgen, ledsaget af Næstcommanderende; om Søndagen ledsages han tillige af Doctoren og Forvalteren.

Reglementet befaler at vexle med fire forskjellige Søndags-Inspectioner:

1. Inspection ved Klartskibs-Posterne under Vaaben;
2. Inspection med Landgangscompagniet under Vaaben;
3. Inspection med Folkene paa deres Compagniposter (den daglige);
4. Almindelig Inspection af Mandskabet, paafulgt (tilankers) af Fartøiernes Klargjøring og Defilering agtenom Skibet.

To Gange om Ugen vaskes Tøi, hver 14de Dag Køier; to Gange ugentlig lappes Tøi.

Indenbords males, og Kanonerne fjolses een Gang om Ugen; ligesaa ofte hvidtes Batteri og Banjer, og pudses Lædertøi. Dæk, Banjer, løse Luger og Røstværk skures to Gange ugentlig.

Øvelsernes ugentlige Antal for hele Mandskabet er:

Klartskib een Gang;
Kanonexercits to Gange;
Kanontheori een Gang;
Landgangscompagni een Gang;
Fartøierne med deres Skyts og de reglementerede Haandvaaben og andre Gjenstande een Gang;
Øvelser efter den Commanderendes Skjøn tre Gange, hvoraf overalt Manøvreexercits een Gang og Øvelser i Roning, Seilads og Fartøistaktik een Gang.

Foruden bemeldte almindelige Øvelser indøves mindst een Gang om Ugen Underofficererne ved Landgangscompagniet, Mandskabet ved Landgangsskytset (obusiers de mantagne), la timonerie, Lodhiverne etc. etc.

Lærlingernes Tjeneste og Underviisning er afsondret fra Folkenes.

Tilsøes, hvor de fleste Øvelser gjøres qvarteersviis, træder Kanonexercits og Haandvaaben i Stedet for Fartøisøvelserne og Manøvreexercitsen, der kun sjeldnere finde Sted; kun indtages hver Aften Strækrebet til Øvelse, ligesom der hver Aften baade i Søen og tilankers slaaes til Kanonerne.

III. Flaadetjenesten.

En Admiral (officier général) har under almindelige Omstændigheder Ret til at vælge sin Flagcapitain; ligeledes har en Eskadre- eller Divisionschef Ret til at vælge de Officerer, som skulle danne hans Stab. Disse Valg forelægges Marineministeren til Approbation.

En Eskadrechefs Stab bestaaer sædvanligviis af en Stabschef, to Adjutanter og en Ordonantsofficeer. Disse Officerer have aldeles Intet med Skibstjenesten at gjøre og staae ikkun under Admiralens Commando.

Under Tjenestens almindelige Gang giver Admiralen sine Ordrer enten directe eller ved en af sine Stabsofficerer.

Rapporter, som skulle indgives til ham af de under ham Commanderende, addresseres directe til ham.

Ikkun den Commanderende har Ret til officielt at correspondere med Marineministeren.

Hvert Aar foretager den Høistcommanderende en Inspection over det Materielle og Personelle i hvert Skib under hans Commando og indgiver Beretning desangaaende til Ministeren.

I Løbet af en Campagne kan den Commanderende skifte sit Flag eller sin Stander over paa hvilketsomhelst Skib, og underretter blot Ministeren om Bevæggrunden til en saadan Forandring.

Den Commanderende sætter Coursen og er ansvarlig for den.

Naar den Commanderende finder forgodt selv at tage Cammandoen af det Skib, han er paa, anføres det i Journalen, og det er da ham, som bærer hele Ansvaret.

Tilsøes er der altid en af Stabsofficererne til Tjeneste paa Dækket. Han forestaaer og er ansvarlig for alle Signalerne, giver den Commanderende Melding om Alt, hvad der forefalder i Eskadren, modtager og meddeler den Commanderendes Ordrer enten mundtlig, skriftlig eller ved Signal, afsætter i Kaartet og giver Underretning om, naar Tid er at vende eller deslige. Tilankers er der ligeledes bestandig en af Stabens Officerer til Tjeneste ombord, for at modtage og udføre Admiralens Ordrer og give ham Melding om, hvad der forefalder. I Admiralens Fraværelse er det Stabschefen, som repræsenterer ham, og i Stabschefens den tjensthavende Stabsofficeer.

Chefen for Admiralskibet staaer i Almindelighed ikke i nogen directe Tjenesteforbindelse med Admiralen; han modtager sine Ordrer og afgiver sine Meldinger igjennem Staben, og staaer i det Hele taget, hvad den daglige Flaadetjeneste angaaer, i samme Forhold til Admiralen som de øvrige Stabschefer.

Skibschefen indfører i en Protocol alle de General-Ordrer, han modtager af Admiralen, tillige med Datoen og Klokkeslættet, da han erholdt dem. Denne Protocol forelægges Admiralen til Underskrift ved Slutningen af hver Maaned.

Han indfører i en anden Protocol alle de Ordrer, han i Admiralens Navn meddeler, tilligemed de Begjæringer eller Meddelelser, han modtager til den Commanderende, og Svarene, som gives derpaa.

Han holder en Liste over alle Officererne i Flaaden og anfører hver Gang en Forandring har fundet Sted. Desuden holder han en Liste over Officeersbesætningen paa hvert Skib.

Han holder en historisk Journal over alle Flaadens Bevægelser og Operationer, og over Alt, hvad der passerer af Mærkeligt i Løbet af Campagnen. Ved Enden af hver Maaned afslutter og underskriver han denne Journal, som derpaa forelægges Admiralen til Gjennemlæsning og Paategning.

Han lader føre en Protocol, hvori anføres alle de Signaler, som gjøres i hele Flaaden, tillige med det Klokkeslæt, da Signalet blev halet ned.

Han skal til enhver Tid kunne opgive den Commanderende, hvormegen Proviant, Vand o. desl. der findes paa Eskadrens Skibe.

Hver Morgen Kl. 7 signaleres, hvorledes Paaklædningen skal være i Eskadren. Naar Folkene ere beordrede at være i hvide Beenklæder, skulle Officererne ligeledes være det. Hver Morgen til bestemt Tid signalerer hvert Skib Antallet af sine Syge. Der signaleres hver

Morgen fra Admiralen, hvilket Skib der den følgende Dag skal have Vagttjeneste. Dette Skib skal paa sin Tjenestedag bestandig have et Fartøi ombord i Admiralskibet, for at benyttes af Staben til Besørgelse af Breve eller Bud paa Reden og i Land. Paa det vagthavende Skib skal der være et svært Fartøi med Trosser og Varpankere klart, for at Hjælp kan ydes til andre Skibe, om fornødent gjøres.

IV. Straffe-Reglementet.

Disciplinairstraffen tildeles af Chefen, som dog kan overgive sin Myndighed til Næstcommanderende.

Naar en Superieur, som ikke er Officeer, ønsker en Mand afstraffet, melder han Forseelsen til den Vagthavende, der beretter det til Næstcommanderende, som efter Chefens Bemyndigelse fastsætter Straffens Natur og Varighed.

Naar en Superieur med Officeers Rang ønsker en Mand afstraffet, indberetter han Forseelsen til Næstcommanderende og gjør Meddelelse derom til den vagthavende Officeer.

Imidlertid kan den vagthavende Officeer, samt enhver anden Officeer, Cadet af 1ste Klasse eller Regnskabsfører, i Tilfælde af en Forseelse, der udkræver øieblikkelig Undertrykkelse, paa staaende Fod lade den Skyldige arrestere. Han indberetter det da snarest muligt til Næstcommanderende, som definitivt bestemmer Straffen.

Den Indberetning, der til Næstcommanderende, af den Vagthavende eller hvilkensomhelst anden Officeer er at indgive om en Forseelse og dens Omstændigheder, gives skriftlig i en dertil indrettet Protocol.

I Tilfælde, som udkræve en øieblikkelig Afstraffelse, gives mundtlig Melding til Næstcommanderende; men denne Melding bliver dernæst at indføre i Protocollen.

Hver Aften før Køiernes Udpibning indføres de Skyldige i den af *capitaine d'armes* holdte Straffeprotocol med Vedføielse af den Straf, der er eller bliver idømt, og Navnene paa de i det forløbne Etmaal Indførte oplæses for det samlede Mandskab.

Disciplinairstraffene ere:

1. Inddragelse af Ration (Viin og Brændeviin) i høist otte Dage;
2. Peloton de punition (Exercits eller Staaen i Retstilling paa Skandsen), i høist otte Dage, og høist to Timer daglig;
3. Escouade de punition (Gallionens Reengjøring og Arbeider i Hviletiden) i høist otte Dage, med Surring til Vantene i to til fire Timer daglig;
4. Qvarantaine ombord, uden at overstige ti Landgangstoure;
5. Inddragelse i høist tre Maaneder af Tillægslønning, uden Ophør af de Forretninger, som medføre Tillægget;
6. Fængsel eller Arrest til Bøien med enkelt Bøile i høist ti Dage, med eller uden Tjeneste og med eller uden Inddragelse af Ration;
7. Cachot paa Vand og Brød i høist fire Dage.

Arrest til Bøien medfører Inddragelse af Rationen; imidlertid tilstaaes de Folk, der ere underkastede denne Straf, Viin til eet Maaltid om Dagen, naar man bruger dem til Tjeneste.

Paa Skibe, hvor der ikke findes Fængsel, træder Arrest til Bøien med enkelt Bøile istedetfor Fængselsstraf, og med dobbelt Bøile istedetfor Cachot; i første Tilfælde høist i ti Dage, i sidste høist i fire Dage itræk.

L'escouade de punition kan kun tildeles Folkene;

Le peloton de punition Folkene og Qvarteermesterne.

Les quartiers-maîtres saavelsom les seconds-maîtres kunne sættes i Bøien; de udstaae deres Straf i Lasten eller paa et andet afsondret Sted.

Regnskabsførerne kunne dømmes til Fængsel; de udstaae Straffen paa det af Chefen anviste Sted.

De Folk, hvis Ration inddrages, sættes i Bakke for dem selv.

Bøie- eller Fængselsstraffen medfører to Timers peloton daglig.

Gjentagelsen af en Forseelse med mindre end en Maaneds Mellemrum, kan tillægges dobbelt Straf.

De Forseelser og Feiltrin, som begaaes af Mandskabet og ere underkastede Disciplinairstraffe, ere inddeelte i fire Grader.

De paa disse Forseelser og Feiltrin anvendelige Straffe bestemmes efter Omstændighederne og efter den Strafskyldiges tidligere Opførsel.

Reglementet giver et Schema over de almindeligste Forseelser, og paa dette baserer Chefen en saakaldet Straffe-Tarif, som han giver Næstcommanderende til Rettesnor, naar han, som altid er Tilfældet, overgiver denne sin Straffemyndighed.

Naar den begaaede Forseelse er af en alvorligere Natur end de foranførte, lader Chefen den Skyldige stille for le conseil de justice eller for le conseil de guerre, efter Forseelsens Natur.

Conseil de justice.

Denne Ret tæller fem Medlemmer, Præsidenten iberegnet, hvilke saavidt muligt vælges blandt indskibede Officerer. Rettens Præsident er altid Chefen paa det Skib, hvorfra den Anklagede er.

Er Officeersbesætningen paa det Skib, hvor Retten samles, ikke talrig nok til at danne den, tages Officerer fra andre Skibe.

Den Officeer, hvem det er blevet paalagt at formulere Klagen, og den, imod hvem den Anklagede har gjort sig skyldig, kunne ikke tage Sæde i Retten.

Chefen paa et enefarende Skib samler i Kraft af sin egen Myndighed Retten; staaer han under Commando, indhenter han den Commanderendes Bemyndigelse.

Competance.

Rettens Competance begynder der, hvor den disciplinaire Authoritets standser, og ender, hvor Criminal-Rettens Virksomhed begynder; med andre Ord, den dømmer i alle Forseelser, der medføre følgende Straffe:

1. Fængsel eller Bøie med enkelt Bøile i over ti Dage;
2. Cachot i over fire Dage og indtil en Maaned;
3. Reduction i Grad eller Løn.

Retten dømmer alle ombord værende Individer, hvad enten de høre til Mandskabet eller ikke; kun maae de ikke være Officerer eller have Officeers Rang.

Retten samles paa Dækket eller Batteriet, hvor Præsidenten forhører den Anklagede og afhører Vidnerne. Anklageren (den af Rettens Medlemmer, som Chefen har udseet dertil) afgiver Beretning om Sagen, oplæser Acterne og meddeler de Oplysninger, han har indhentet, hvorpaa den Anklagede høres personlig eller ved den af ham beskikkede Forsvarer. Der voteres da, begyndende med den Yngste, og Dommen afsiges ved Stemmefleerhed.

Commissairen gjør Tjeneste som Skriver.

Den afsagte Dom kan ikke underkastes Revision; men Chefen har Ret til at formilde Straffen een Grad.

Den Dom, der er falden, oplæses for den Anklagede i Overværelse af det forsamlede Mandskab, Vagten i Gevær og Officererne med Værge.

Conseil de guerre.

Denne Rets Myndighed omfatter alle Forbrydelser (Desertion undtagen) og dømmer Officerer saavelsom Mandskab og Civile, samt militaire Personer indenbords.

Retten bestaaer mindst af otte Medlemmer, valgte blandt Flagmændene og Stabsofficererne.

I en Flaade, Eskadre eller Division er Stabschefen Anklager (rapporteur), med mindre han er af høiere Grad eller Anciennetet end Præsidenten.

I Land kunne Anklagerens Functioner udføres selv af en Premierlieutenant. Anklageren er ikke Medlem af Retten.

Skal Retten samles for at dømme en Officeer, udnævnes Medlemmerne og Anklageren af Regjeringen; skal den dømme en Underofficeer eller Menig, blive Medlemmerne udnævnte af den Commanderende.

Competance.

Retten dømmer i alle Sager, som Loven paalægger en Straf, der er strengere end en Maaneds Cachot.

Sager, der afvises af conseil de justice, som værende udenfor dennes Competance, indankes for le conseil de guerre.

Dog kunne Forseelser og Forbrydelser, begaaede af Folk ombord imod Individer, bosatte i Land, ikke dømmes af denne Ret, ei heller Desertions- og Pirateri-Sager, hvori dømmes af de tre Domstole, der iland have at gjøre med alle af Marinens uindskibede Mandskaber begaaede Forseelser og Forbrydelser.

Førend den Anklagede fremstilles for Krigsretten, undersøges Sagen af Anklageren, der samler de materielle Beviser for Gjerningen, forhører den Anklagede og afhører Vidnerne. Dette foreløbige Forhør nedskrives af Skriveren og undertegnes af denne og Anklageren, hvorpaa det oplæses for den Anklagede, der opfordres til at vælge sig en Forsvarer. Valget er frit; vælger han Ingen, udnævner Anklageren en Forsvarer.

Naar Sagens Undersøgelse er tilendebragt, samles Retten. Anklageren oplæser det foreløbige Forhør, hvor-

efter den Anklagede føres frem. Præsidenten forhører ham, afhører Vidnerne, efterat have taget dem i Eed og tilladt Rettens Medlemmer at fremføre deres Bemærkninger; derefter gives Ordet til Anklageren, som nedlægger sine Paastande og udpeger Straffen. Nu faaer den Anklagede, ved sin Forsvarer, Ordet, og naar denne har erklæret Intet mere at have at tilføie, kan igjen Anklageren faae Ordet, men den Anklagede skal have det sidste Ord. Salen rømmes, og der voteres »skyldig« eller »ikke skyldig«; er Majoriteten for det første, voteres Straffen; ere Meningerne om denne lige deelte, vælges den mildeste. Dørene aabnes, og Præsidenten afsiger Dommen, som dernæst oplæses for den Domfældte i Nærværelse af hele Mandskabet og Officererne i fuld Uniform.

De tre Retter, der dømme i Sager, som vedgaae Marinens uindskibede Mandskaber i Desertions- og Pirateri-Sager, ere:

1. Le tribunal maritime,
2. Le tribunal maritime spécial og
3. Les conseils de guerre maritime permanents.

Foruden disse Domstole er der to »conseils« (le conseil de marine og le conseil nautique), hvis Hverv det blot er at undersøge Officerernes Opførsel i visse Tilfælde og at afgive Betænkning derover.

Disse Forhør have kun Characteer af en administrativ Undersøgelse (enquête) og foretages undtagelsesviis efter Regjeringens Befaling eller ad den almindelige Vei, alt efter Sagernes Natur.

I første Tilfælde foretages Undersøgelserne af le conseil de marine, sammensat af det af Regjeringen angivne Antal Flagmænd; i sidste Tilfælde af le conseil nautique, et Slags permanent Tribunal, der dannes i hvert Sødistrict af to bestemte Flagmænd og to capitaines de vaisseau eller de frégate, som hver tredie Maaned commanderes dertil af Ministeren.

Le conseil de marine samles kun, som bemærket, naar befales, for at undersøge Opførselen af de Commanderende for Søstyrker. Er Spørgsmaalet om Udgifter, overvære le commissaire général og le controleur Forhandlingerne uden Stemmeret.

V. La timonerie.

Dette udgjør en egen Afdeling af Mandskabets Fordeling paa de franske Skibe og er af stor Nytte, især paa Skibe i Eskadrer eller Divisioner.

Paa alle Skibe med lukket Batteri er der en »maître de timonerie«, paa de mindre Skibe en second maître, der gjør Tjeneste som chef de timonerie; la timonerie's Sammensætning er følgende:

	90 Kanon-Skib.	80 Kanon-Skib.	Fregat af 1ste Rang.	Fregat af 2den Rang.	Fregat af 3die Rang.	Sværcorvet.	Mindre Skibe.
Premier maître eller maître .	1	1	1	1	1	1	
Second maître	3	2	2	2	1	1	1
Quartier maître.	2	2	2	1	1	1	2
Matelot-timonerie	8	8	6	6	6	4	4
La timonerie	14	13	11	10	9	7	7

Le chef de timonerie kan nærmest sammenlignes med Overstyrmanden i danske Skibe; men han har, foruden de Pligter, som paahvile denne, følgende Functioner:

Han leder Signaleringen og besørger ved de ham undergivne Folk Udkiget paa Dækket, nærmest med Hensyn til Signaler og Eskadrebevægelser, samt Fartøier fra egne eller fremmede Skibe. Signal- og Nationsflage, som og Signallanterner, Bøger og hvad Andet der henhører til Signaleringen, staaer derfor i hans Regnskab

og under hans Varetægt. Han holder Bog over Signalerne.

Han besørger Lodhivningen, sørger for Tordenafle-derne og retter Vagtsuhret.

Han vaager over, at de ham undergivne Folk ere bekjendte med de over den daglige Tjeneste og Uge-tjenesten ophængte Schemata, for at de kunne melde Officererne, naar Tid er, at de forskjellige Tjenester skulle udføres.

Han lader ved sine Folk Næstcommanderende og Vagtofficeren underrette om Skibes og Fartøiers Afgang og Ankomst, som og om Alt, hvad der af Betydning foregaaer ombord i den Commanderende og isigte af Skibet. Selv afgiver han Melding til Chefen, efter den Vagthavendes Ordre.

Han vaager over Rolighed og Reenlighed paa Skand-sen og Hytten.

Han leder Lærlingernes Tjeneste, forestaaer en ele-mentair Skole for dem og sørger for at de lære Signal-systemet at kjende.

Morgen, Middag og Aften modtager han af Næst-commanderende Tjenesteprotocollen, som han foreviser den Vagthavende og dem, der deri ere ansatte til nogen Tjeneste, hvorefter han paalægger den vagthavende timo-nerie-Underofficeer at melde for Tiden til Udførelsen af de nedskrevne Ordrer. La timonerie sørger for, at Offi-cerer og Cadetter blive purrede til Vagt, og melder eet Qvarteer og fem Minutter før Begyndelsen af enhver Tjeneste eller Øvelse, hvorved disse ere ansatte.

Paa de Dage, hvor der er Exercits efter Chefens Tykke, samler han de ham undergivne Underofficerer og Folk, og forvisser sig om, at de ere vel kjendte med Flagene, de almindeligste Signaler, de forskjellige Skibes Nummere, kort med Alt, hvad der vedgaaer Signaleringen og Timoneriets Tjeneste.

Endelig er la timonerie Observations-Officeren be-hjælpelig ved alle Observationer, Opmaalinger o. a. d.,

og Underofficererne ere Lærere ved den Skole for Folkene, som staaer under bemeldte Officeers Ledning.

Det er, som bemærket, navnlig i Eskadre, ved Signaleringen, at man erkjender Timoneriets Nytte. Underofficererne, der i flere Aar have beskjeftiget sig med Signalering, kjende uden at tye til Bøgerne alle de almindeligste Signaler, og vide altid med en overraskende Hurtighed at finde sig tilrette i Taktik- og Signalbogen; dertil kommer, at den lange Øvelse sætter dem istand til at kjende Flage paa Afstande og under Omstændigheder, hvor den Uøvede vilde spilde en ofte kostbar Tid, uden at komme til noget paalideligt Resultat. Folkene, der bestandig tumle med Flagene (endog sye og reparere dem), behøve ingen Betænkning for at finde det rette; Paastikning og Opheisning gaae derfor med samme Hurtighed og Sikkerhed, som Aflæsning, og Frugten deraf er den saa hurtige Signalering, der som oftest tilskrives Signalsystemet, medens den, det virkelige Fortrin ufortalt, hovedsagelig skyldes det gode Mandskab.

Dog er det ikke blot herved at Timoneriet anbefaler sig: Udkiget, der er saa vigtigt ombord i en Orlogsmand, bliver besørget af flinke Folk, der have Øvelse i at bruge baade Øine og Kiggert; og da det kun er en ringe Fraction af Mandskabet, det bliver anbetroet, opstaaer derved en Kappelyst imellem en Eskadres forskjellige Skibe, der er til stor Gavn for Tjenesten.

Der kan vel vises enkelte Indvendinger mod det System, der bruges i den franske og engelske Marine, at lade Vagtsofficeren varsko for Udførelsen af de Tjenester, der udkræve et bestemt Klokkeslæt; men det vil dog ikke kunne negtes, at Officerens Opmærksomhed, hvor dette ikke bruges, ofte af ubetydelige Biting bliver afledt fra vigtigere Gjenstande, saa at vistnok Tjenesten overhovedet vinder mere derved, end den taber.

Uddrag af Motiver til den militaire svenk-norske Unions-Commissions Indstilling til Kongen af 24de December 1856.

(I andet Hefte af dette Tidsskrifts nærværende Aargang Pag. 137 o. f. have vi optaget den ovenfor nævnte Commissions Indstilling til Kongen af Sverig-Norge og lovet, at denne Indstilling skulde blive fortsat med et Uddrag af Motiverne. Hvor gjerne vi end have villet indfrie dette Løfte tidligere, eftersom Motiverne netop nu, da der føres en levende Strid hos os om den danske Flaades fremtidige Bestanddele, ville være af forøget Interesse, saa have dog tilfældige Omstændigheder hidtil gjort os det umuligt. Vort Hefte udkom i Begyndelsen af Mai; den 22. Juni næstefter blev Indstillingen forelagt Hans Majestæt Kongen i sammensat svensk og norsk Statsraad, og de deri fremsatte Principer antagne af Kongen, hvilket kan sees af følgende Uddrag af den i det nævnte Møde førte Protocol.

„— — — — Under ovenanførte Forholde fandt bemeldte tvende Departementschefer (Chefen for Landforsvarsdepartementet, Statsraad Grev Gyldenstolpe, og Chefen for Søforsvarsdepartementet, Statsraad Ulner) det tjenligt, at Sveriges og Norges fælles Forsvar ordnes i Overeensstemmelse med de af Committeen foreslaaede Principer, samt indstiller i Underdanighed, at det naadigst maatte behage Hans Majestæt i det Væsentlige at bifalde og antage ovennævnte Principer, for ved senere afgivendes Forslag i disse Henseender at tjene Vedkommende til Ledning. Hertil henholdt sig Statsraadets øvrige Medlemmer.

„Hans Majestæt behagede naadigst at bifalde hvad saaledes i Underdanighed var indstillet, samt at befale, at Committeens ifølge Hans Majestæts naadigste Befaling allerede trykte Betænkning skulde

uddeles saavel blandt den svenske Rigsdags som det norske Storthings Medlemmer, for saaledes at komme til deres Kundskab — — — —“.

Red.)

Maalestokken for Opsætning af Krigsstyrken.

Da begge de forenede Riger maae være i lige høi Grad interesserede i Opretholdelsen af Rigernes Selvstændighed og Ære, da Begge paa Grund af Unionen ligeoverfor fremmede Stater altid maae optræde som *een* Militairmagt, saa maa Forpligtelsen til at opstille Krigsmagt for Begge være lige, saaledes at Begge i lige Grad anstrænge sig i denne Retning. De Bidrag, som ydes, maae altsaa staae i Forhold til hver enkelt Stats Evne til at opsætte og underholde Krigsmagt.

For at kunne beregne Størrelsen af disse Bidrag, er det derfor nødvendigt at udfinde en saavidt muligt paalidelig fælles Maalestok for denne Evne.

At Folkemængden maa afgive denne fælles Maalestok, især for de forenede Riger, antager man at ville fremgaae af følgende Betragtninger.

Enhver Krigsstyrke udgjøres væsentligst af krigdygtige Mænd; disse ere uomgjængelig fornødne. De Redskaber, hvormed de maae udrustes for at kunne virke som Krigere til Lands eller til Søes, ere for sig alene uden Nytte. Evnen til at opstille vaabendygtigt Mandskab er altsaa det første og væsentligste Element, der kommer i Betragtning ved Opstillingen af Krigsmagt, og denne Evne beroer paa Størrelsen af Befolkningen, hvoraf i alle Lande kun en vis, inden temmelig snevre Grændser varierende Deel er vaabendygtigt Mandskab.

Det andet Element, der udfordres til Dannelsen af en Krigsstyrke, tilsøes som tillands, Vaaben og Materiel af alle Slags, kan kun tilveiebringes i Forhold til enhver Stats pecuniaire Magt; men for denne kan i Almindelighed kun findes een nogenlunde paalidelig Maalestok

— den som Befolkningen afgiver. At dette maa være saaledes, folger ligetil deraf, at det alene er ved Befolkningens Vindskibelighed at Jorden bærer Frugt, at Pengeværdier frembringes, og Mængden af disse Frembringelser maa derfor nødvendig, under forresten lige Omstændigheder, staae i Forhold til Antallet af de arbeidende Arme, til Befolkningens Størrelse. Det er vistnok Tilfældet, at ikke alle europæiske Staters pecuniaire Kraft kan siges at være ligestor i Forhold til Folketallet; men hvor, som i begge de forenede Riger, Folkets Vilkaar maa erkjendes at være temmelig nær lige, kan nogen i det Hele taget mærkbar Forskjel ikke antages at finde Sted. Det lader sig derhos ikke gjøre at udfinde en Maalestok af anden Art, der paa nogen Maade kunde ansees lige paalidelig. Man kunde vistnok antage, — og dette er ikke usædvanligt — at Staternes pecuniaire Magt eller Evne vilde udmaales enten ved Statsbudgetternes Størrelse eller ved Totalværdien af deres Produktion; men deels kjender man ikke disse Data med tilbørlig Nøiagtighed, deels ere de Forandringer underkastede. For at kunne benytte Statsbudgetterne som Maalestok, maatte det være afgjort, at Beskatningen i de Lande, der sammenlignes, virkelig var proportionel til Folkets Evne til at betale Skat, og dernæst, at alle de Ydelser, som af Nationerne gjøres for almindelige Statsøiemed, vare eensartet opførte i de forskjellige Budgetter. Men dette er ikke og kan ikke være Tilfælde, naar Staternes indre Organisme ikke i en væsentlig Grad er lige, og at dette ikke er Tilfældet, hvad begge de forenede Riger isærdeleshed angaaer, er en bekjendt Sag. Totalværdien af Landenes Frembringelser kan endnu mindre benyttes som Maalestok; thi hvor langt end Statistikken i de senere Aar er fremskreden, saa er man dog ikke kommen saa langt, at man kan tillægge de hidtil erhvervede Oplysninger et saadant Værd, at de kunne benyttes som paalidelig Maalestok i dette Øiemed,

hvilket især gjelder om de forenede Riger, hvor netop Kundskaben i denne Retning maa ansees endnu at være i temmelig høi Grad ufuldstændig, og om man end besad nøiagtige statistiske Oplysninger om denne Værdi, saa vil dog de hyppige og tildeels meget betydelige Forandringer i Produkternes Mængde og Priis bevirke, at den stedse vil blive en meget upaalidelig fælles Maalestok for forskjellige Lande.

Foruden Afgivelse af Mandskab til Dannelsen af Krigsstyrken og Tilveiebringelsen af det Materiel af alle Slags, som til Mandskabets Udrustning udkræves, fordrer Opsættelsen af en Krigsstyrke, under Fred som Krig, tillige Anstrængelser af en anden Art, nemlig til Underhold af denne Styrke. For Evnen i denne Retning kan ikke heller findes nogen anden brugbar Maalestok end Folkestyrken. Den Anstrængelse, som Underholdet af en Armee og Flaade under Fred kræver, kan og vil til alle Tider være uden Sammenligning ringere end under Krig. Under denne Tilstand vil ogsaa Anstrængelsen variere betydeligt, alt eftersom Krigen føres paa fremmed eller egen Jordbund og med eller uden Understøttelse af allierede Magter. Men man maa stedse være beredt paa at føre Krigen alene med egne Kræfter, og det især ved en Krigs Udbrud, naar Kampen er af den mest afgjørende Vigtighed. For dette Tilfælde er det derfor nødvendigt nøie at kunne vurdere Folkenes Evne. Erfaring har viist, at der under saadanne Omstændigheder aldrig bliver Tale om Størrelsen af de Pengesummer, som udfordres, — Krigens nødvendige Krav maa fyldestgjøres uden Hensyn til de Byrder, som derved lægges paa Nationerne saavel i Øieblikket som for lange kommende Tidsrum; men Grændsen for de pecuniaire Offere, som kunne gjøres, for Muligheden af at fremskaffe Midler til Krigens Førelse, betegnes væsentlig ved Folkestyrken, der altsaa ogsaa for Evnen i dette Tilfælde maa blive Maalestokken. Tager man derhos i

Betragtning, at under saadanne Omstændigheder den hele Krigsstyrke fuldstændigt ophører at deeltage i Nationens Production, saavel af de første Livsfornødenheder som af andre Gjenstande, — at denne Styrke bestaaer af Nationens mest productive Individer, saasom de alle maae være fuldt arbeidsføre Mænd i deres bedste Alder, at disse Mænd maae fuldstændigt underholdes af den øvrige Deel af Befolkningen, ikke blot med hvad de sædvanligen til Livsophold behøve, men med hvad de desuden yderligere under Kampen forbruge, og at i saadanne Tilfælde Nationerne i Almindelighed heelt eller dog for den væsentligste Deel ere henviiste til de Hjælpekilder, som de paa eget Omraade besidde eller kunne frembringe, — saa vil det være klart, at Evnen til at underholde Krigsstyrke hos ethvert Folk maa være afhængig af dets Talrighed.

Dette har ogsaa været erkjendt i andre Lande, hvor det samme Spørgsmaal har været under Behandling, navnlig i de tydske Forbundsstater, hvor Contingenterne til den fælles Krigsmagt ved den organiske Forbundslov af 9de April 1821 ere blevne bestemte for alle Stater i Forhold til enhvers Folkemængde.

Den under 30te Januar 1839 naadigst nedsatte Unions-Committee er ligeledes ved Behandlingen af Spørgsmaalet om, i hvilket Forhold de forenede Riger burde bidrage til Krigsvæsenet, kommen til det Resultat, at Folkemængden i begge Riger maatte udgjøre Maalestokken.

Som Følge af de ovenanførte Grunde er derfor Commissionen eenstemmig kommen til den Mening:

at de forenede Rigers Bidrag af Mandskab til det fælles Forsvarsvæsen maa blive at bestemme til en vis Procent af Folkemængden.

Det næste Spørgsmaal, som maa gjøres, er:

Med hvor stor Procent af Befolkningen bør de forenede Riger bidrage til det fælles Forsvarsvæsen.

Da Besvarelsen heraf danner Udgangspunktet for Commissionens Arbeide, troer man at burde forudskikke følgende Bemærkninger:

Det er Krigstilstanden her handles om, og denne Tilstand kan for de forenede Riger ikke lettelig indtræde under anden Skikkelse end som en Kamp paa Liv og Død, om Selvstændighed eller Undertvingelse, under hvilken alle andre Hensyn maae træde i Baggrunden. Men Nutidens Krigskunst fordrer et under Fred uddannet Forsvarsvæsen, og paalægger derved Folkene Byrder, som det er Statsmagternes Hverv at afveie. Commissionen anseer som sit Hverv, at angive hvad Forsvarsvæsenet i ethvert af de forenede Riger, efter foreliggende Kjendsgjerninger, maa antages at kunne og burde være.

Efter de i begge Lande gjældende Love for Krigsmagtens Opsætning udgjør den:

i Sverige:

1.	Landtropper:	
	a) Stamtropper, inddeelte og hvervede	29,643 Mand
	b) Exerceret Beværingsmandskab i 5 Classer	77,000 —
2.	Søtropper:	
	a) Stamtropper	7,800 —
	b) Exerceret Beværing i 5 Classer og andet under Krig disponibelt Mandskab	23,000 —
	Tilsammen	137,443 Mand

hvilken Styrke udgjør 3¾ Procent af Sveriges nuværende Befolkning.

Med Hensyn til Norge bemærkes, at Værnepligtsloven af 1854, der antagelig om faa Aar vil være gjennemført, paabyder opsat som Krigsmagt alt vaaben-

dygtigt Mandskab mellem 22 og 32 Aar. Disse 10 Aarsklasser indeholde omtrent 120,000 Mand, hvoraf dog en Femtedeel er Søfolk; afdrages yderligere en Fjerdedeel for Utjenstdygtige, saa bliver tilbage omtrent 66,000 Mand, som om 8 Aar ville være mere eller mindre exercerede tillands. Af disse henhøre igjen $\frac{2}{3}$ til Landeværnet og dettes Reserve, som ikke maa trækkes ud af Landet, men skal øves og rustes saaledes, at de kunne bruges overalt inden dettes Grændser. De øvrige $\frac{1}{3}$ eller 26,000 Mand danne Liniearmeen og Liniereserven, der kunne anvendes hvorsomhelst.

Den ældre, men endnu gjældende Enrolleringsforordning gjør alle Søfolk og Beboere af visse Sødistricter (Sølimiterne) værnepligtige fra deres 16de Aar til deres Død; Antallet er mellem 80 og 100,000, men vil ved en rimelig Begrændsning af Værnepligten indskrænkes til 30 à 40,000 Mand.

Paa Grund heraf kunne Norges Forsvarskræfter under Krig ansættes til:

1. Landtropper:		
a) Linietropper, hvervede og nationale	12,000	Mand
b) Liniereserve	14,000	—
c) Landeværn med Reserve	40,000	—
2. Søtropper:		
a) Hvervede	500	—
b) Disponible og vaabendygtige Søfolk og Kystbeboere, mindst	30,000	—
Tilsammen	96,500	Mand

Hele Styrken udgjør over 6 pCt. af Befolkningen, men naar Landeværnet fratrækkes, bliver tilbage en disponibel Styrke af 56,500 Mand eller 3½ pCt.

Men Anskuelserne om hvor stor Deel af denne Styrke, der skulde organiseres som virkelig Krigsmagt for alvorlige Tilfælde, have varieret saa betydelig, at

ingen bestemt Mening derom kan siges at have gjort sig almindelig gjeldende. Fra Rigernes tidligere Krigshistorie kan ingen brugbar Veiledning uddrages, og Commissionen har derfor maattet forsøge ved et almindeligt Raisonnement og ved Data, hentede fra fremmede Nationers Erfaring, at udlede hvad de forenede Riger bør tilveiebringe.

Den tydske Forbundslov af 1821 bestemte, at de forskjellige Staters Contingent, 1ste Opbud og Reserve, skulde udgjøre tilsammen 1½ pCt. af Befolkningen. I Aaret 1848, da Fare før et muligt Angreb syntes at true saavel fra Østen som fra Vesten, foresloges Contingenten paa Parlamentet i Frankfurt fastsat til 2 pCt. af Befolkningen.

I Frankrig er Udskrivning og Tjenestetid saaledes afpasset, at Styrken af Hærens og Flaadens Mandskab kan bringes op til 900,000 Mand. Folkemængden er omtrent 36 Millioner; man antager altsaa i Frankrig at 2½ pCt. af Befolkningen bør kunne opsættes som Krigsmagt. Under Krigen i 1794 stillede dette Land virkelig Armeer under Vaaben i dette Forhold, foruden Nationalgarde og Flaade.

I Belgien udtalte den blandede Commission, der i Aaret 1851 var nedsat for at drøfte omtrent de samme Spørgsmaal, som ere nærværende Commission forelagte, den Anskuelse, at Belgien til sit Forsvar under Krig burde opstille en Krigsmagt af 100,000 Mand. Belgiens Befolkning udgjorde dengang omtrent 4,500,000 Individer. Man har altsaa for dette Land antaget, at 2⅛ pCt. af Befolkningen bør anvendes til Landets Forsvar. Dette Land har ingen Marine.

I Holland udgjør Armeens Styrke paa Krigsfod omtrent 69,000 Mand; til Flaadens Bemanding udfordres omtrent 25,000 Mand, tilsammen omtrent 94,000 Mand. Befolkningen udgjør 3,433,000 Individer. Dette Land

opstiller saaledes paa det Nærmeste 3 pCt. af sin Befolkning som Krigsmagt.

I Sardinien udgjorde, ifølge Organisationsplanen af 1833, Hær og Flaade, naar den hele udskrevne Styrke opsattes, tilsammen 168,000 Mand. Landets Befolkning udgjorde 4,916,000 Individer. Dette Land paaregnede altsaa til sit Forsvar at kunne opstille $3\frac{2}{5}$ pCt. af Befolkningen, men efter den ulykkelige Kamp mod Østerrig i 1848 og 1849 har man fundet det nødvendigt at forandre denne Organisation. Tjenestetiden er nemlig for den udskrevne, ikke stadig tjenstgjørende Deel af Armeen bleven nedsat fra 16 til 11 Aar, hvorved den hele for Krigsfod disponible Styrke bliver $2\frac{7}{10}$ pCt. af Befolkningen.

I Preussen udgjør den hele for Krig disponible Styrke, Hær og Flaade, 528,500 Mand. Befolkningen er 16,935,500 Individer. Dette Land opsætter saaledes $3\frac{1}{8}$ pCt. af sin Befolkning som Krigsmagt.

I de øvrige Stater, England undtagen, hvis Forholde ere exceptionelle, varierer Krigsmagtens Styrke mellem $1\frac{1}{2}$ og $3\frac{1}{2}$ pCt. af Befolkningen.

Tager man Middeltal af alle ovenfor anførte Forholde i fremmede Stater, saa udkommer paa det Nærmeste $2\frac{3}{4}$ pCt.

Betragter man de anførte Opgaver, der ere hentede fra forskjellige, som paalidelig ansete statistiske Kilder, noget nærmere, saa vil man finde, at de større og mere concentrerede Stater i Regelen opsætte en mindre Deel af deres Befolkning som Krigsmagt; at de mindre, af mægtige Naboer omringede Stater opsætte en større Deel. Belgien, som gjør en Undtagelse fra denne Regel, befinder sig med Hensyn til dette Behov i en fra Sardinien og Holland aldeles forskjellig Stilling, idet dets Neutralitet er garanteret af de europæiske Stormagter, medens de andre Stater ikke besidde nogen saadan Garanti.

For nu med Veiledning af disse Data at udfinde den for de forenede Riger passende Procent af Folkestyrken, maa man tage Hensyn saavel til Rigernes militair-politiske

Stilling som til deres Evne til at opstille og underholde Krigsmagt, relativt til de ovenfor omhandlede europæiske Stater.

Hvad det første Moment angaaer, da er det utvivlsomt, at Rigernes Stilling er saadan, at de, for at kunne modstaae et maaskee pludseligt Anfald fra den sandsynligste Fiende, maae være beredte paa det kraftigste Forsvar, som de kunne tilveiebringe. Vel er det Tilfældet, at Rigernes saagodtsom insulaire Beliggenhed er en fordeelagtig Omstændighed, idet derved Fiendens Anfaldsoperationer vanskeliggjøres, om end efter Dampskibes almindelige Anvendelse i langt ringere Grad end forhen. Men paa den anden Side er dog Overmagten saa betydelig, Antallet af de mulige og sandsynlige Angrebspunkter saa stort, og disse saa vidt adskilte, at man selv med den Støtte, den angivne fordeelagtige Omstændighed giver Forsvaret, dog maa opsætte en saa stor Krigsstyrke, som Landenes Evne vil tillade. Den Omstændighed, at Landenes vidtstrakte Omraade i Forhold til Befolkningen foraarsager, at en meget betydelig Tid udfordres for at sammendrage en større Deel af Krigsmagten paa de truede Punkter, gjør det ligeledes nødvendigt at have i Beredskab en forholdsviis stor Deel af Befolkningen som Krigsmagt, om det skal blive muligt i en nogenlunde kort Tid at samle Tropper i et saadant Antal, at man kan gaae en angribende Fiende imøde. Videre maa bemærkes: Først at de forenede Rigers Forsvarskraft i høiere Grad beroer paa Evnen til at afgive Mandskab, end til at anskaffe de materielle Fornødenheder; thi disse kunne erholdes ved Hjælp af Laan eller Subsidier og komme Forsvaret tilgode, naar man blot har Arme til deres hensigtsmæssige Anvendelse, og dernæst, at de forenede Rigers insulaire og isolerede Beliggenhed, om end fordeelagtig i den foran paapegede Retning, dog i Forening med vore Allieredes, især Englands, Mangel paa Evne til at afgive og i Skandinavien opstille en for

alvorlig Kamp tilstrækkelig Mandskabsstyrke, gjør Behovet af Krigsmænd for os større end for andre Stater af anden Rang, hvilke paa nærmere Hold støttes af større Landmagter, og som saaledes kunne regne paa hurtigere Understøttelse af fremmede Tropper, der ikke, som Tilfældet er med den Hjælp, vi kunde tiltrænge, behøve at transporteres over Havet.

Hvad det andet Moment, Evnen til at opstille og underholde Krigsmagt, angaaer, saa viser det først Anførte, at de forenede Rigers Lovgivere have anseet dem istand til at opsætte 3¾ pCt. af Befolkningen som Krigsmagt. Mandskabsstyrken forefindes, men er ikke fuldstændig organiseret, øvet og rustet. Det er desuden klart, at de forenede Riger, idetmindste paa en stor Deel af deres Omraade, ikke besidde de Midler til Krigsførelse, især til Underhold af Tropper, som andre af Naturen rigere udstyrede Lande. De klimatiske Forholde og den korte Tid, hvori de for Nationernes Livsophold vigtigste Arbeider maae udføres og de vigtigste Krigsoperationer samtidig foregaae, indskrænke Adgangen til at afgive Mandskab til Krigsstyrken. Hvor vigtigt det end for Nationernes Forsvar af deres Selvstændighed maa erkjendes at være, at de opstille en stor Krigsstyrke, saa maa det dog ansees utilraadeligt dermed at gaae saavidt som Sardinien før 1848, Preussen eller Holland, hvilke Lande samtlige besidde, ikke blot fordeelagtigere Vilkaar for Productionen af alle Slags Livsfornødenheder, men ogsaa betydelig større Ressourcer for Krigsføring end de forenede Riger, idet de ikke blot ere frugtbarere, men langt tættere befolkede, hvilken Egenskab i væsentlig Grad letter Samlingen og Transporten af alle de Gjenstande, som under Krig til Armeens Underhold behøves. Commissionen antager derfor, at den for de forenede Riger passende Procent af Befolkningen bør ansættes noget lavere end det foran fundne Middeltal for andre europæiske Stater. Naar den saaledes foreslaaer, at 2½

pCt. af Befolkningen skal opstilles som Krigsmagt, saa maa den dog udtrykkelig bemærke, at dette ene angaaer den for det fælles Forsvar bestemte fuldstændigt organiserede, øvede og rustede (mobile) Krigsstyrke, og at saaledes heri ikke er indbefattet de Forsvarskræfter, som i ethvert Land under Krig organiseres for det reent locale Forsvar af de enkelte Districter. Forpligtelsen for enhver Mand til i Farens Øieblik at bidrage til det umiddelbare Forsvar af egen Arne, fremgaaer directe af hans personlige Interesse i Beskyttelsen af, hvad der er ham dyrebarest, og er desuden lovmæssigen paabuden i de fleste Lande. Men den Forsvarsstyrke, som herved fremkommer, kan kun blive at betragte som en tilfældig Hjælp for den egentlige mobile Krigsstyrke, paa hvilken det Heles Forsvar væsentligst beroer; den kan kun i ganske exceptionelle Tilfælde, hvor der er Spørgsmaal om at afvise partielle, i Forhold til det Heles Forsvar uvigtige Angreb, optræde paa egen Haand. Dette Localforsvar er imidlertid en Specialitet af hver enkelt Stats Forsvarsvæsen, som det ene vedkommer den at organisere efter eget Behov.

For at godtgjøre, at den Styrke af mobil Krigsmagt, som Commissionen saaledes anseer de forenede Riger at burde opsætte for det fælles Forsvar, ikke i Virkeligheden er for stor, — at dens Uddannelse og Udrustning under de lange fredelige Perioder ikke vil kræve for store Offere af Rigerne, — kunde det maaskee synes nødvendigt at paavise, hvilke Udgifter der med Opstillingen og Rustningen af denne Krigsmagt ville være forbundne.

Uagtet nærværende Commission ikke i Detaillen kan paavise dette, saasom Udgifternes absolute Størrelse vil være i en meget væsentlig Grad afhængig af en stor Mængde Omstændigheder, som det ligger udenfor Commissionens Hverv og Competence at omhandle, nemlig Systemet for Krigsmagtens Opsætning, Detaillen af de forskjellige Afdelingers Organisation og de forskjellige

Klassers Vilkaar samt den Grad af Oeconomi, som finder Sted ved Armeens Administration, hvilket alt udgjør Forhold, der kunne ordnes paa meget forskjellige Maader og med meget forskjellige Omkostninger, relativt til det opnaaede Resultat af militair Dygtighed og Styrke hos Krigsmagten, — troer den dog, at Opsætningen af den Krigsstyrke, Landene bør præstere, ikke vil paalægge Rigerne større Byrder, end de for Øiemedet bør paalægge sig og uden utilbørlig Anstrængelse kunne bære. Man er nemlig i det Væsentlige gaaet ud fra det Bestaaende, og Forøgelsen i Udgift (bortseet fra de forandrede Pengeværdier og Priser) antages ikke at ville blive saa betydelig, at den kan vække Betænkeligheder. Sammenligner man Resultatet af de gjældende Lovbestemmelser med det her Foreslaaede, saa viser det sig, at Commissionen stiller mindre Fordringer end disse; thi da det maa antages at have været Lovgiverens Hensigt, at den Krigsstyrke, som ved Lov er paabuden opstillet, skal gives en saadan Organisation, Øvelse og Udrustning, at den er istand til at optræde i Kamp mod fuldstændig militairt uddannede Tropper, saa følger deraf med Nødvendighed, at Rigerne maae have anseet sig ikke blot forpligtede, men ogsaa istand til at give idetmindste 3¾ pCt. af Befolkningen den fornødne militaire Udvikling og Udrustning. Den Krigsstyrke, som af Commissionen antages at burde opsættes, kan ikke tiltrænge nogen anden og fuldstændigere Organisation end den, som vilde være fornøden for den efter den bestaaende Lovgivning opsatte Styrke, — begge maae med Nødvendighed besidde lige Grad af militair Udvikling, naar de skulle være istand til at fyldestgjøre deres Hensigt i Kampen for Fædrenelandets dyrebareste Interesser. Det større Antal, som i det ene Tilfælde opstilles, kan ikke begrunde Tilladeligheden af en mindre fuldstændig Udvikling, thi en vis militair Uddannelse er for alle mobile Tropper ubetinget nødvendig; og om det end kunde dette, saa vil dog den

Besparelse, som kunde gjøres for nogen Deel af den større Styrke, ikke i Virkeligheden gjøre Udgifterne mindre, end de vilde blive for den af nærværende Commission foreslaaede mindre Styrke. Enten den militaire Udvikling hos Krigsmagten nu er drevet til en passende Grad eller ikke, enten Organisationen af den ved Lov opsatte Styrke er saa fuldstændig som den bør være, eller ikke, kan her ikke komme i Betragtning; thi om den ikke er dette, saa maatte den i ethvert Fald drives dertil, ellers vilde alle paa den stærkere eller svagere Armees Underhold og Øvelse anvendte Omkostninger være noget nær spildte, idet man i Virkeligheden ikke da har nogen Armee, der er istand til at gaae en Fiende imøde. Udgifterne ville derfor, under Antagelse af, at Systemet for Opsættelsen af Styrken er lige hensigtsmæssigt, at Organisationen er lige fuldstændig, og at Øvelsen og Udrustningen er lige god i begge Tilfælde — staae i samme Forhold, som Styrken af den Krigsmagt, der fordres opsat; — de ville derfor med den efter Commissionens Forslag opsatte Krigsstyrke blive mindre end de ifølge den tidligere ved Lov hjemlede eller paabudne Krigsstyrke kunne blive.

At de Omkostninger, som en Krigsmagt af 2½ pCt. af Befolkningen vil udkræve, ikke for de forenede Riger ville være utilbørligt store, relativt til de Udgifter, som andre Stater ansee det nødvendigt at gjøre for deres Forsvarsvæsen, troer Commissionen vil være klart deraf, at da den væsentligste Deel af Udgiften medgaaer til Troppernes Underhold under Vaaben, og kun en mindre betydelig Deel udkræves til Erstatningen af det stedfindende Forbrug af Krigsmateriel, og da de forenede Rigers Krigsmagt, antageligt paa Grund af Befolkningens Evne til med forholdsviis kortere Øvelsestid at erhverve fornøden militair Uddannelse og Disciplin, vil kunne opnaae det fornødne Maal af militair Dygtighed ved, at en ringere Styrke holdes under Vaaben i Aarets Løb end hos andre Nationer, saa vil den væsentligste Udgiftspost

kunne være betydelig mindre for de forenede Riger end for andre Stater. Byrden af Underholdet i Fred af en Krigsmagt lig 2½ pCt. af Befolkningen kan saaledes for de forenede Riger ikke ansees at blive utilbørlig stor.

— — — — — — — — — — — —

Forhold mellem Land- og Sømagt.

Commissionen skal hernæst gaae over til at udvikle dens Anskuelse om, hvorledes de for begge Lande opførte Contingenter af Krigsmagt i det Hele bør blive at fordele mellem de 2 Hovedelementer, Land- og Søkrigsmagt.

Dersom Opsættelsen af disse 2 Hovedarter af Krigsstyrke kunde ansees at medføre ligestore Anstrængelser i alle Retninger, saa burde Rigernes Bidrag til enhver af dem indbyrdes forholde sig som Land- og Søbefolkningen i hvert Rige; thi deraf bestemmes Evnen til med lige Grad af Anstrængelse at levere det vigtigste Element til enhver af de 2 Hovedarter af Krigsmagt. Det maa vel derhos ansees begrundet i Forholdenes Natur, at et Lands Behov af Hær og Flaade staaer i samme Forhold som dets Land- og Søbefolkning, og dette Hensyn maa gives Indflydelse paa Ordningen af Fællesforsvaret, fordi det Heles Forsvarskraft svækkes, naar det ene Riges Interesser og Næringsveie lide Afbræk. Men en saadan Lighed i Anstrængelse finder ikke Sted. Opsætning og Øvelse af en vis Mandskabsstyrke for Hæren og en ligesaa stor for Flaaden koste ulige meget. En betydelig Forskjel i dette Forhold finder Sted i de 2 Riger. Endelig faaer en vis Mandskabsstyrke som Søforsvar meget forskjelligt militairt Værd, eftersom den forsynes med det ene eller det andet Slags Materiel. Nogle af disse Uleiligheder kunne og bør maaskee udjevnes; men desuagtet vilde den Omstændighed, at Marinernes Materiel er forholdsviis langt kostbarere at anskaffe og vedligeholde

end Armeernes, bevirke, at det Land, som har forholdsviis flest Søfolk, kom til at bære en for stor Deel af Byrden. Mandskabsstyrken er saaledes ikke det rette Maal for Søforsvaret. Vel maa det erkjendes, at dettes Størrelse, ligesaavel som Landforsvarets, er begrændset af Adgangen til Mandskab; men intet af Rigernes Marine naaer paa langt nær denne Grændse, og en retfærdig Fordeling af Byrden kræver, at de materielle Bidrag proportioneres som Rigernes Evne, altsaa som 5 : 12. Idet man gaaer ud fra Materiellet, der ligesaavel i militair som oeconomisk Henseende er det væsentligt bestemmende Element i Søforsvaret, maa man af den hele Mandskabsstyrke tildele dette Materiel en saa stor Deel, som til dets hensigtsmæssige Anvendelse udkræves, idet man tager behørigt Hensyn til de for hvert af Rigerne eiendommelige Forhold og Institutioner. Herved kunde det muligviis ansees at burde komme i Betragtning, hvorvidt noget af Rigerne paa Grund af den militair-politiske Stilling, hvori det ved Unionen er sat relativt til mulige Fiender, kan ansees i væsentlig Grad betrygget mod fiendtligt Anfald formedelst det andet Rige; og i det Tilfælde, at et saadant Forhold kunde ansees at finde Sted, kunde det synes billigt, at det saaledes favoriserede Rige burde give et passende Vederlag i en forholdsmæssig stærkere Opsætning af det kostbarere Krigselement, som deels i væsentlig Grad vil lette Frembringelsen af Tropper og Krigsfornødenheder til Hovedkampladsen og deels directe bidrage til Rigernes Beskyttelse mod Anfald. At Norge formedelst Unionen med Sverige maa ansees at have erholdt en saadan fordeelagtig Stilling, en kraftig Beskyttelse mod directe fiendtlige Anfald fra Østen, kan ikke bestrides, men det samme kan for en Deel siges om Sverige med Hensyn paa et Anfald fra Vest. At vurdere Graden af denne Beskyttelse og Størrelsen af den forøgede Udredsel til Flaaden, der skulde kunne ansees at opveie denne Beskyttelse mod directe

Anfald, paa en passende Maade, finder Commissionen at grændse til det Umulige. En Fordeel for begge Riger er, at de ved Foreningen ere blevne stærkere mod enhver Fiende, istedetfor at de forhen, adskilte og stundom fiendtlige, svækkede hinanden indbyrdes. Det er derfor Commissionens Anskuelse, at, om end nogen Forskjel skulde kunne ansees at finde Sted, saa bør dette ikke komme i Betragtning, idet den anseer det mest passende, at Rigernes Bidrag til Forsvaret af fælles Interesser, Ære og Selvstændighed baseres paa Antagelsen af, at begge Riger stedse ville være truede i samme Grad, og at begge Folk saaledes ville være lige beredte til at kjæmpe for Unionens samlede Interesser uden nogen smaalig Afveining af hver enkelt Stats Deel i disse.

Flaadens eller Søkrigsmagtens Størrelse kan, naar Materiellet maa tages som et væsentligt afgjørende Moment, ikke for begge Lande blive at betegne ved en lige stor Deel af den hele for Krigsmagten bestemte Mandskabsstyrke. Den specielle Organisation af ethvert af Rigernes Søkrigsmateriel maa til en vis Grad være afhængig af ethvert Lands særegne Forhold, og det saaledes, at dette Materiel paa samme Tid, som det egner sig til Anvendelse ved det fælles Forsvar, tillige i passende Grad opfylder det enkelte Lands særegne Krav paa Sømateriel af den Art, som for dettes Forsvar specielt maatte ansees nødvendigt. Men denne Forskjellighed i Organisationen af Søkrigsmateriellet bevirker directe en Forskjellighed i Mandskabsstyrken, idet forskjellige Fartøier kræve en i Forhold til deres militaire Betydning ulige Besætning. For at besvare dette Spørgsmaal om Forholdet mellem Mandskabsstyrken i Marine og Hær i begge Lande, har derfor Commissionen, — efter først at have discuteret Spørgsmaalet i sin Almindelighed og efter, som anført, at være kommen til den Anskuelse, at Materiellet burde præsteres i det bestemte Forhold, hvad militairt Værd angaaer, — fundet at burde gaae

ud fra de senest opgjorte Planer for de forenede Rigers Søkrigsmateriel, hvilke Planer staae i det bestemte indbyrdes Forhold og i det Hovedsaglige maae antages at afgive en passende Maalestok for Søkrigsmateriellets Størrelse i den nærmeste Fremtid.

Med denne Størrelse som Udgangspunkt og tagende Hensyn til Rigernes særegne Forhold finder Commissionen, at Bidragene af Mandskab til Søforsvaret bør udgjøre for Norge 13,500 Mand og for Sverige 20,000 Mand.

Grunden til, at en forholdsviis større Styrke er tildeelt Søforsvaret i Norge end i Sverige er deels den, at man i Norge maa udtage Mandskab til Søetablissementernes Forsvar hovedsagligen af den Styrke, som henhører under Marinen, i Sverige derimod af Armeen, men fornemmelig at man af det store Antal værnepligtige Søfolk, som forefindes i Norge, har villet holde en Deel, der i Regelen kommer til at stride sammen med Armeen, disponibel for Søtjeneste tillige. Nærmere herom vil forekomme i Afdelingen om Krigsmagtens Øvelser.

Fuld Adgang til Opsætning af dette Mandskab haves i begge Riger, nemlig i Norge omtrent 24,000 Matroser fra Handelsflaaden og et stort Antal mere eller mindre søvante Kystbeboere. Listerne, som dog ikke ere paalidelige, angive 60,000 Søværnepligtige af dette Slags (Sølimiter). I Sverige haves 7,800 Mand Stamtropper, 1,000 Mand Extrarotering og Statsbaadsmænd, 22,000 Mand Beväring i 5 Classer, tilsammen 30,800 Mand. Desuden kan ved Forhyring faaes Matroser fra Handelsflaaden.

Forholdet mellem Stam og Reserve.

— — — — — — — — — — — —

Hvad Marinens Mandskabsstyrke angaaer, da udgjør i Sverige, ifølge hvad foran er oplyst, Stamtroppen 7,800 Mand — omtrent $\frac{1}{3}$ af den hele for Marinen fornødne

Bemanding, en Styrke, som med den Uddannelse, som den gjennem sin lange Tjenestetid kan faae, maa ansees istand til at optage det fornødne Udfyldningsmandskab i Krigstid. Dette Forhold bør saaledes forblive uforandret.

Hvad derimod den norske Marines faste Mandskabsstyrke angaaer, da er denne for Nærværende langtfra at være tilstrækkelig, idet man i det saakaldte »somilitaire Corps« kun har en organiseret Stamme af omtrent 300 Mand. Hele det øvrige for Flaadens Bemanding fornødne Mandskab udtages for Tilfældet blandt de Søfarende og Kystbeboere. Det somilitaire Corps, den eneste Stamme som haves, er saaledes ikke engang tilstrækkeligt til at afgive de fornødne Underbefalingsmænd til Flaadens Besætning. Da imidlertid Norge henter Hovedstyrken af Besætningen for sine søgaaende Fartøier fra Handelsflaaden, og dennes Matroser ere gode Sømænd før de komme ombord i Krigsskibene, saa behøver man ikke at lære dem Behandlingen af Seil, Takkelage og almindeligt Skibsredskab. Denne Deel af Krigsmarinens Mandskabsstyrke, der desuden, efter hvad Erfaring har viist, hurtig lærer Kanonexercitien, behøver saaledes kun kort Tid for at blive fuldt dygtig, og fordrer derfor ingen stærk Proportion af Stamme. Men foruden disse egentlige Sømænd maa deels til de søgaaende Fartøier, deels og fornemmelig til Roflotillen anvendes Mandskab, som ikke saaledes er forberedt for Tjenesten ved de sædvanlige borgerlige Sysler. Denne Deel maa derfor under Fred til en passende Grad organiseres og oplæres, ligesom man i andre Lande har fundet dette nødvendigt, idet man har særegne »Marinere« eller Søsoldater, og det for denne Deel nødvendige Befalingspersonale maa forefindes i den for Marinen i det Hele opsatte Stamtrop. Endelig udfordres til Marinen som til Hæren en Afdeling af Mandskab, der ikke kan ansees som egentlige Stridsmænd, saasom Maskinister og Haandværkere af forskjellige Slags. Disse maae i Regelen specielt oplæres, og

for dette Behov er det saaledes ogsaa nødvendigt at have den fornødne Stamme opsat.

Den Norske Marines Mandskabsstyrke maa derfor gives en fuldstændigere Organisation end for Nærværende, hvilket ogsaa den i forrige Aar nedsatte Marinecommission har paaviist. Hvorledes denne Organisation i Detaillen bør være beskaffen, vil i væsentlig Grad afhænge ikke blot af den ved Materiellets Beskaffenhed betingede Organisation af Mandskabet, men tillige af det System for Mandskabets Udtagelse eller Opsætning, som maatte blive fastsat; Forslag til Forandring i det nu for den Norske Marine gjældende Udskrivningssystem er nemlig under Arbeide eller allerede fremsat. At indlade sig paa Detaillen af denne Sag maa Commissionen ansee at ligge udenfor dens Hverv. Den antager, at det Forslag, som af Marine-Commissionen er fremsat, omtrent og i det Hovedsagelige angiver en passende Fordeling af den Norske Marines Mandskabsstyrke, idet det gaaer ud paa Opsættelsen af en Stamtrop af omtrent 1000 Mand hvervede og 4000 Mand udskrevne med 5aarig Tjenestetid, tilsammen 5000 Mand.

Reserven dannes deels af fuldt uddannede Koffardimatroser, deels af sovant Mandskab fra Kystdistricterne.

Herved vil Forholdet mellem Stamtrop og Reserve for den Norske Flaade blive noget større end Forholdet i den Svenske Marine; men dette maa ansees at være ligesaa nødvendigt, som at et lignende Forhold maa finde Sted for Landarmeens Vedkommende.

— — — — — — — — — — — —

Armeens og Flaadens Vaabenøvelser.

Commissionen skal dernæst gaae over til at behandle det i Deres Majestæts naadigste Resolution af 8de September under Litr. b og i Deres Majestæts Dictamen af 2den August under Litr. d fremsatte Spørgsmaal, nemlig

om Minimum af Armeens og Marinens Vaabenøvelser.

Med Hensyn til dette Spørgsmaal maa i Almindelighed bemærkes, at den Grad af militair Dygtighed, som hos Krigsmagtens forskjellige Dele vil fremkomme ved Meddelelsen af et vist Maal af Øvelse, bestemt ved Underhold under Vaaben af en vis Deel af den hele Styrke i et givet Antal Dage aarligen, vil være i ligesaa høi Grad afhængig af Systemet for Krigsmagtens Opsættelse, Tjenestetidens Varighed for hver enkelt Mand og mange andre Omstændigheder ved Krigsmagtens Organisation i dens Detail, som af det Dagtal, i hvilket den militaire Uddannelse foretages. Det der ved Fastsættelsen af et vist Minimum af Øvelse skulde opnaaes, er egentlig, at en vis Grad af militair Dygtighed hos Krigsmagten skulde sikkres, men dertil er en saadan Bestemmelse paa Grund af de angivne Omstændigheders Indflydelse kun et mindre fuldkomment Middel. Den ved det aarlige Underhold af Tropper under Vaaben foraarsagede Udgift vil derimod ved en saadan Bestemmelse paa det Nærmeste være fastsat, og fra dette Synspunkt betragtet maa det ansees hensigtsmæssigt, at der afgives en Bestemmelse, der forpligter Rigerne til en forholdsmæssig Anstrængelse i denne Retning. Da Forholdene i Landhæren og Marinen ere i en særdeles væsentlig Grad forskjellige, saa maae disse behandles hver for sig.

— — — — — — — — — — — —

Sømagtens Øvelser.

Disse maae blive af forskjellige Slags, fordi det egentlige Soforsvars Personelle behøver baade nautisk og militair Uddannelse gjennem en længere Tid, medens Kystforsvarets Tjeneste og med den Øvelserne nærme sig mere til Armeens. At den egentlige Søkrigsmagts Personelle behøver en gjennem en Række af Aar fortsat

Uddannelse, følger ligefrem deraf, at kun Erfaring paa Søen kan gjøre en Mand til Sømand og sætte ham istand til rigtigt at benytte det sammensatte Redskab, hvormed han skal beherske de mangfoldige under Sølivet mødende Tilfældigheder. Krigsskibet er et endnu mere sammensat Redskab end Handelsskibet, og den talrige Besætnings Liv eller Død afhænger ofte af de Befalendes Dygtighed og Koldblodighed, hvilke igjen have sin eneste og paalidelige Rod i lang Vane og Fortrolighed med Skib og Sø. Desuden maa den Kyndighed og de militaire Færdigheder hos baade Lydende og Befalende erhverves, hvoraf Vaabnets rette Brug ligeoverfor Fienden afhænger. Dannelsen af Søkrigsmagtens Personelle deler sig saaledes i 2 Dele, den nautiske og den militaire; for de Befalende, saavel lavere som høiere, foregaae disse og maae foregaae samtidigt ved Rigernes sømilitaire Skoler og paa Krigsskibene. For Hovedmassen af det egentlige Mandskabs Uddannelse til Sømænd sørger i Norge Handelsflaaden, hvis Matroser udskrives almindeligviis paa kort Tid, naar Orlogstjenesten behøver dem; i Sverige derimod maa Marinen selv danne sine inddeelte Mandskaber til Sømænd, men beholder dem til Gjengjæld saalænge de ere tjenstdygtige. Paa Grund af denne Ulighed i Maaden, hvorpaa Mandskab tilveiebringes, maa Øvelserne for de 2 Mariner anordnes efter temmelig forskjellige Principer.

Det kan ansees som en af Erfaring given Regel, at naar man til tre Fjerdedele af et Skibs Besætning har dygtige, i Tjenesten øvede Søfolk, saa kan man supplere med uøvet, mindre søvant Mandskab, uden væsentlig Ulempe for det Hele. Det kan ansees som bekjendt gjennem Erfaring, at naar en Mand staaer i Tjenesten fra sin Ungdom og saalænge han er tjenstdygtig, saa maa han, for at erhverve og vedligeholde den fornødne nautiske og militaire Dygtighed, tilbringe mindst en Femtedeel af sin Tjenestetid ombord — naturligviis forholds-

mæssig mere i Ungdommen, mindre i senere Aar. Sverige maa derfor, om dets Flaade skal kunne faae tjenlig Besætning, naar den til Krig skal rustes ud, holde en Femtedeel af sin Stamtrop eller omtrent 1600 Mand i stadig Øvelse ombord i udrustede og paa Expedition udsendte Krigsfartøier.

Den norske Marine behøver, som anført, ikke at sørge for Mandskabets Uddannelse til Søfolk; den militaire Dannelse, som dette behøver, kan det opnaae paa temmelig kort Tid efter Indskibningen, maaskee med Undtagelse af den fornødne Færdighed i Haandgeværets Brug; men til at betjene dette Vaaben benyttes ogsaa af andre Grunde hensigtsmæssigere Søsoldater af det senere omhandlede Flotillemandskab. En nødvendig Betingelse er det imidlertid, at man har en Stamtrop, hovedsagelig af Underbefalingsmænd, saaledes indøvet, at dens Mandskaber kunne tjene som Lærere i de militaire og andre for Orlogstjenesten særegne Færdigheder. Dertil udfordres omtrent 800 Mand; til Maskinernes Behandling og Haandværksarbeide ombord behøves omtrent 200 Mand; ialt altsaa den foran bestemte Stamtrop af 1000 Mand. Det er klart, at denne Stamtrop, for at kunne opfylde sin Hensigt, behøver megen Øvelse; fornøden praktisk Dygtighed hos den og hos de Befalende af høiere Grad antages at kunne tilveiebringes derved, at Skibe med omtrent 350 Mands Besætning holdes i stadig Activitet.

Istedetfor svenske Krigsskibe med 1600, norske med 350 Mands Besætning paa heelt Aars Togt, kan og bør ved given Anledning udrustes større Styrke paa kortere Tid, for at Personellet kan faae Øvelse i Escadretjeneste og tactiske Manoeuvrer. At Samling af begge Rigers Skibe i Escadrer er et tjenligt Middel til at forberede Samvirken i en Krig, og at Rigernes commercielle og politiske Interesser kunne fremmes ved Expeditionerne, behøver Commissionen neppe at udhæve.

Ganske andre Betingelser maae opstilles med Hensyn til Øvelsen af det Mandskab, som skal besætte Roflotillen og danne den inderste Skjærgaards, Havnenes og Kysternes Forsvar. Saaledes som Søkrigsmateriellet i de senere Aar er udviklet, blive Flotillens Fartøier i Almindelighed at anvende som flytbare Kystbatterier og Mandskaberne oftest til at forstærke Armeen. Øvelserne bør derfor være omtrent de samme som Armeens; om de, saaledes som nu er Tilfældet i Sverige ved Søbeværingen, exerceres undereet med Armeens, eller, som foreslaaet i Norge, særskilt, er ligegyldigt; men det er af Vigtighed, at der af disse Mandskaber, som i Sverige udgjøre omtrent 9000 Mand med Beværing, i Norge 8000 Mand Sølimiter, dannes et kraftigt Kystværn.

Paa Grund af de paapegede forskjelligartede Forhold, som derhos ingenlunde ere stabile, men for en Deel endog først paatænkt ordnede i den nærmeste Fremtid, troer Commissionen ikke at burde foreslaae nogen anden permanent Bestemmelse for Søtroppernes Øvelser, end den almindelige Regel, at ethvert af Rigerne skal holde Befalingsmænd og Stamtropper for sit Contingent til de forenede Rigers Søforsvar behørigen øvede, hvilken Regel bliver at gjennemføre med Iagttagelse af det foran Anførte.

Materiel.

Commissionen skal hernæst gaae over til at omhandle den i Deres Majestæts naadigste Resolution af 8de September Litr. c fremsatte Qvæstion om Forraadenes Forsyning med Vaaben, Beklædning og øvrige Feltfornødenheder, — hvilken Qvæstion i sig maa ansees at omfatte saavel de i Deres Majestæts Dictamen af 2den August indeholdte Punkter Litr. e og f, som det ikke specielt nævnte Materiel for den organiserede Hær, — altsaa den totale Forsyning med Krigsmateriel af alle Slags.

Foruden de Gjenstande, som i Almindelighed betegnes med Benævnelsen »Krigsmateriel«, udfordres til et Lands Krigsudrustning tillige andre materielle Gjenstande af megen Vigtighed og betydelig Kostbarhed, navnlig sikkre Oplagssteder for dette Krigsmateriel og Værksteder for dets Frembringelse, hvilke Oplagssteder tillige danne de nødvendige militaire Støttepunkter for Forsvaret. Disse Støttepunkter maae i ethvert Land ligesaa nødvendigen tilveiebringes som Krigsmagten selv og det for den fornødne egentlige Krigsmateriel; deres militaire Betydning maa derfor i ethvert af Rigerne staa i Forhold til dettes Krigsmagt, altsaa i Almindelighed til Landets Evne til at afgive Forsvarskraft i det Hele. Da disse Gjenstande, de for Landene nødvendige Befæstningers Antal, Udstrækning og Beliggenhed, er en Sag af reent militair Natur, saa kan nærværende Commission ikke indlade sig paa nærmere at udtale sig om, hvad der i de forenede Riger i denne Retning maa gjøres. Men den troer i Almindelighed med Hensyn til dette Punkt at burde udtale den Anskuelse: at begge Lande maae tilveiebringe de for det fælles Forsvar og for Sikkringen af de militaire Forraad nødvendige Fæstninger og andre militaire Etablissementer, ethvert i Forhold til dets Evne til at opsætte Krigsmagt i det Hele.

Det egentlige »Krigsmateriel« deler sig ifølge sin Natur i 2 Hovedcategorier: Materiel for Hæren og Materiel for Flaaden, og da disse ere i væsentlig Grad forskjellige og kræve forholdsviis til Mandskabsstyrken, der skal benytte dem, meget forskjellige Udgifter, saa maa hver Art behandles særskilt.

— — — — — — — — — — — —

Materiel for Flaaden.

Det er foran ved Fordelingen af Mandskabet mellem Land- og Søforsvaret nævnt, at ethvert af Rigernes Bi-

drag af Materielle til Unionsflaaden særskilt maatte bestemmes. For det Første faaer nemlig en vis Mandskabsstyrke høist forskjellig militair Betydning, eftersom den anvendes paa det ene eller det andet Slags Skibe eller Fartøier, og for det Andet finder i Marinerne et ganske andet Forhold Sted end i Armeerne mellem Udgifterne til Materiellet og til Personellet, idet de første ere forholdsviis meget større; til en rigtig Fordeling af Byrden udkræves derfor, at Materiellet særskilt bestemmes saaledes, at det vedtagne Forhold mellem Rigernes Bidrag i Almindelighed 5 : 12, finder Sted.

Materiellets virkelige Kostende kan ved Sammenligningen ikke lægges til Grund, deels fordi det er foranderligt, deels fordi Forskjel i Anskaffelsesmaaden og særegne, for hvert Rige eiendommelige Forhold bevirke, at Materielle af samme virkelige Værdi kræver ulige Udgift i Penge. Det gaaer an at udtrykke de forskjellige Skibes og Fartøiers Værdi ved Tal, et Slags fingeret Priis, udledet efter bestemte Regler af alle de Betingelser, hvorpaa Virkekraften beroer; men da Bestemmelsen af denne fingerede Priis er temmelig indviklet, har Commissionen foretrukket til Maalestok ved Sammenligningen at benytte blot det Element, som hovedsagelig bestemmer Betydningen paa Kamppladsen, Artilleristyrken nemlig, hvilken ogsaa almindelig benyttes som Udtryk for en Flaades Styrke. Men man maa da tilføie den Betingelse, at de Skibe og Fartøier, som føre denne Artilleristyrke, i alle Henseender skulle være fuldstændigt og tidsmæssigt udrustede og indrettede, samt at kun en bestemt mindre Deel af dem maa være af saadan Beskaffenhed, at deres Virksomhed er indskrænket til den indre Skjærgaard.

Artilleristyrken beroer igjen paa Kanonernes Antal, deres Caliber (Kuglens Vægt) og deres Classe inden Caliberet, der sædvanlig bestemmes ved det Antal Gange, som Kanonen er tungere end Kuglen. Under Betingelse af, at Skytset i det Hele taget er hensigtsmæssig indrettet,

kan man gjøre Regning paa, at dets Virkning stiger proportionelt med ethvert af de nævnte Elementer, og altsaa ansee den samlede Vægt af et Skibs Kanoner som Udtryk for dets Artilleristyrke, saameget hellere som den samlede Kanonvægt er et af Hovedmomenterne ogsaa ved Bestemmelsen af et Skibs Kostende. Det andet Hovedmoment, med hvilket saavel Skibets militaire som dets Pengeværdi forandres, er dets Bevægelighed og den deraf afhængige Evne til at naae Kampladsen og manoeuvrere paa den. Hos Nutidens Krigsskibe bestemmes denne Evne i det Væsentlige af deres Dampkraft. Af 2 Skibe med lige Bestykning, men forskjellig Dampkraft, har vistnok det, hvis Dampkraft er størst, og som følgelig kan bevæge sig hurtigst, den største militaire Værdi. Men da Flaadens hele Kostende er begrændset, og et Skibs Priis, naar Artilleristyrken forbliver uforandret, stiger i meget stort Forhold med Hastigheden, saa kan man ikke forøge denne over en vis Grændse, uden at den hele Flaades Artilleristyrke og militaire Værdi formindskes. Hvor denne Grændse ligger, er vanskeligt at bestemme. Naar Ressourcerne ere saa indskrænkede som i de forenede Riger, vil sandsynligviis den moderate Dampkraft, som sætter Skibet istand til at manoeuvrere under alle Omstændigheder, hvorunder det kan stride, være det hensigtsmæssigste for de større Skibe, hvorimod de mindre Fartøier, af hvilke Tjenesten undertiden fordrer en større Fart, bør have forholdsviis stærkere Maskiner.

Roflotillen eller Skjærgaardsflaaden er en Vaabenart, hvis Værdi i en kommende Krig længe har været omtvistet. Commissionen antager, at dens Virkekreds i Fremtiden vil blive indskrænket til de indre Skjærgaarde og Indsøerne, i trange Sunde og paa grundt Vand, og at den vil faae sin største Betydning ved den Understøttelse, som dens talrige Besætninger, dertil indøvede, ville kunne yde Armeen. Skjøndt den saaledes staaer

Armeen nærmere end Flaaden, har Commissionen ikke taget i Betænkning at henføre dens Materielle til Marinens, saaledes som det hidtil har fundet Sted i begge Riger, da deraf ingen Urigtighed ved Sammenligningen opstaaer; kun maa det samtidigen vedtages, at ikke over en vis Brøkdeel af Artilleristyrken maa føres paa en Afdeling med saa indskrænket Virkekreds som Roflotillen.

Naar de her omhandlede Hensyn til Bevægelighed og Udstrækning af Virkekredsen behørigen iagttages, kan Rigernes Bidrag af Marinematerielle proportioneres ligefrem efter Kanonvægten; naar dennes absolute Størrelse fastsættes til 4,250 engelske Tons, hvoraf efter det vedtagne Forhold 3,000 Tons komme paa Sverige, 1,250 Tons paa Norge, saa udkommer passende Bestykning for følgende Skibe og Fartøier:

A. Søgaaende Skibe eller egentligt Søforsvar.

Sverige.		Norge.	
Damp-Linieskibe	8.		
» Fregatter	4.	Damp-Fregatter	4.
» Corvetter	3.	» Corvetter	4.
Større Dampskibe . . .	5.	Større Dampskibe . . .	5.
Dampkanonslupper . .	24.	Dampkanonslupper . .	12.
Seil-Fregatter (til Øvelsesskibe)	2.	Dampkanonskonnerter .	2.
Seil-Corvetter og Brigger	4.	Seil-Corvetter (til Øvelsesskibe)	2.
Mørserfartøier	4.	Seil-Skonnerter	2.

B. Roflotille eller Kystforsvar.

Kanonslupper 6 Batailloner.	Kanonslupper 5 Batailloner.
Kanonjoller . 8 do.	Kanonjoller . 3 do.
Mørserfartøier 4 Stykker,	
samt de fornødne Chefsfartøier og Transportskibe.	

Den hidtil brugelige Deling i Orlogs- og Skjærgaards- (stor og liden) Flaade, den første alene bestemt til at

stride paa Havet, den sidste derimod til at forsvare Skjærgaarden, er ikke længere anvendelig. Den første, forsynet med Dampkraft, kan ligesaa godt som den sidste stride i Skjærgaarden, hvor den i de almindelige Løb og mange Steder udenfor disse, naar kun fornøden Localkundskab haves, finder Dybde og Plads nok. Nutidens Dampkanonslupper ere ved deres større Dimensioner og kraftige Maskiner istand til at deeltage med de større Skibe i Krigsoperationerne paa Havet saavelsom i Skjærgaarden; de høre derfor til samme Classe som disse.

Det maa selvfølgelig være ethvert af Rigerne uformeent at underholde andet Søkrigsmaterielle udenfor det her anførte; det er ogsaa muligt, at Søkrigskunstens Udvikling med Tiden kan gjøre det hensigtsmæssigere at anbringe den faste Kanonvægt paa andre Skibe. Med Hensyn herpaa maa dog bemærkes, at de store og gjennemgribende Reformer, der almindeligviis ere en Følge af fuldstændigt nye Opfindelser, pleie at forekomme med lange Mellemrum. Ved Propellernes Opfindelse og den deraf følgende Indførelse af Dampkraft paa alle Krigsskibe, har Marinematerielle nylig gjennemgaaet en saadan stor Reform, og det er derfor sandsynligt, at Hovedtrækkene af en nu udkastet Plan ville blive staaende en længere Tid.

Endelig bør vedtages, at det anførte Materielle søges tilveiebragt saa hurtigt, som de finantsielle Ressourcer tillade. De opgjorte Planer antage, idet de gaae ud fra de for Nærværende paaregnede Bevilgninger, Udviklingsperioder af 12 til 15 Aar. Ved Hjælp af større Bevilgninger vilde Udviklingen kunne foregaae hurtigere; hvorvidt saadanne kunne og bør tilstaaes, er et finantsielt Spørgsmaal, som Commissionen ikke kan besvare, men den troer at burde fæste Opmærksomheden ved, at det er af stor Vigtighed for de forenede Riger under nærværende Forhold at bringe sit Søforsvar i Orden. Til

Veiledning ved Bedømmelsen af hvad der er at gjøre, anføres de 2 Mariners nærværende Materielle.

A. Egentligt Søforsvar.

Sverige.		Norge.	
Damp-Linieskibe	2.	Damp-Fregatter	2.
» Corvetter	3.	» Corvetter	2.
Større Dampskibe . . .	3.	Større Dampskibe . . .	5.
Dampkanonslupper . . .	2.	Dampkanonskonnert . .	1.
Seil-Linieskibe	6.	Seil-Fregatter	2.
» Fregatter	5.	» Corvetter	3.
» Corvetter og Brigger	4.	Skonnerter	3.

desuden nogle smaa Fartøier.

B. Kystforsvar.

Dette Materielle haves i det Væsentlige complet efter Planerne; desuden forefindes i begge Riger yderligere en Deel mindre søgaaende Fartøier og Flotille-Materielle af forskjellige Slags.

Støttet til disse Motiver har Commissionen troet at burde foreslaae vedtaget som Bestemmelser for Rigernes Bidrag til det fælles Søforsvar:

a. Den samlede Vægt af Kanoner, som Sverriges Contingent til Unionsflaaden fører, skal være 3000 engelske Tons, og den, som Norges Contingent fører, 1,250 engelske Tons; den samlede Vægt altsaa 4,250 engelske Tons.
b. Skibene skulle være forsynede med en for deres Hensigt passende Dampkraft.
c. Intet af Contingenterne maa føre mere end høist 4 Tiendedele af Kanonvægten paa Roflotille.

Naar et Skib gaaer ud paa Expedition, medfører det altid, i Fred som i Krig, foruden complet Artilleri, Takkelage og Inventarium samt Proviant og Vand, endeel

Reservesager og Forbrugsartikler, det saakaldte Varegods. Dette er nødvendigt for Skibets Sikkerhed og maa selvfølgelig holdes i Forraad i tilstrækkelig Mængde der, hvor Skibene ere oplagte. Men foruden disse, til den første Udrustning henhørende Sager, bør der ved Værfterne findes Forraad af alle de Materialier, som forbruges ved Bygning og Reparation af Skibe. At specificere disse vilde blive altfor vidtløftigt; man kan saameget hellere nøies med at bestemme, at de skulle være tilstrækkelige, som der til en velordnet og oeconomisk Værftsdrift udfordres Forraad af næsten alle de samme Artikler i større Mængde. En Undtagelse herfra gjør Ammunitionen, af hvilken der formeentlig bør findes mindst ligesaameget i Forraad, som der medgaaer til den første Udrustning. Endelig maa nævnes en Forbrugsartikel, som i den senere Tid er bleven nødvendig ved Dampkraftens Indførelse paa Krigsskibene, nemlig Steenkul; Oplag, tilstrækkelige til at forsyne samtlige Skibe under mindst et Aars Campagne, bør findes fordeelte langs Kysterne paa passende Steder, og bør det ene Riges Forraad være tilgjængelige for det andet Riges Skibe.

Foruden Forraadene behøves til en Marines Vedligeholdelse i stridbar Stand Værksteder og Indretninger af mange forskjellige Slags; da ethvert af Rigerne selv tilveiebringer sit Marinematerielle, maa det være forsynet med fornødne Indretninger, udrustede med Redskaber og Materialforraad eller i det Mindste have sikkret sig Adgang til at benytte saadanne. Det ligger desuden i enhver Stats velforstaaede Interesse at sørge for alle Fornødenheder i betimelig Tid under Fredens Dage; thi hvad som skal anskaffes i sidste Øieblik bliver kostbart og ofte slet; det kan endog hænde, at det Nødvendige ikke kan faaes til nogen Priis, og at Stridskræfterne som Følge deraf lammes. Proviant og enkelte andre Artikler, som ikke taale lang Opbevaring, danne en Undtagelse, som ikke ophæver den almindelige Regel, og Commis-

sionen udtaler derfor kun, hvad fornuftig Oeconomi tilsiger, naar den foreslaaer bestemt, at ethvert af Rigerne bør være forsynet med alt det, som udfordres til en fuldstændig Udrustning af dets Contingent til Unionsflaaden, samt med de nødvendige Forraad til Erstatning af den i en Krig almindeligviis paaregnelige Afgang af saadanne Fornødenheder, som egne sig til Oplag.

— — — — — — — — — — — —

Om Coffardimarinen.

Jo mere blomstrende et Lands Søfart og Handel ere, desto mere trænger det til en Flaade, og jo kraftigere denne er, desto større er Betryggelsen for Søfarten. Coffardimarinen kan under paakommende Krig ikke undvære sin stærkere Broder, Orlogsmarinen, thi denne skal deels convoyere Kjøbmandsskibene og værne om dem, deels rense Farvandet for fjendtlige Krydsere, og i Fredstid paa fremmede Steder virke i Handelens Interesse; men denne kan ei heller undvære hiin, thi fra Coffardiskibene skulle Orlogsskibene faae deres fleste Matroser og, om fornødent, tillige af deres Befalingsmænd. Disse to Mariner gaae saa at sige Haand i Haand med hinanden; kan end Orlogsmarinen ikke undvære Coffardimarinen, saa er det dog vist, at Kjøbmænd, Skibsredere, Skibscaptainer o.s.v. meget mindre kunne undvære Flaaden, og man skulde derfor troe, at disse to Institutioner, hvis Personel i saa mange Henseender ere stillede i lige Forhold, medens de derimod saagodt som ikke kunne sættes i Lighed med Andre, hvis Personel deler de samme Farer og har de samme Kampe at bestaae med Elementerne, og som, netop i de vanskeligste Perioder, naar Krig udbryder, gjensidigt skulle virke sammen og støtte hinanden — at disse Institutioner, sige vi, ogsaa under almindelige Forhold kom hinanden imøde, at der, om end der var forskjellige Strømninger paa Overfladen, dog kun var een

Understrøm, hvis Retning Alle fulgte. Fra umindelige Tider har der imidlertid været en vis Modvillie tilstede, og — tillad os at sige det, skjøndt vi høre til Orlogsmarinen — det er da navnlig fra Coffardimarinens Side; thi der gjorde en smaalig Jalousi, eller hvad man skal kalde det, sig gjældende imod Officererne, hvis »Theori« Coffardimanden ikke kunde lide, mens han beskyldte dem for at mangle Praxis, og han vilde i Reglen ikke erkjende dem for at være eller kunne blive Sømænd. Med Theorien pleier Oplysning dog at følge, og havde Officererne mere Theori, vare de ogsaa mere oplyste og nærede ikke Fordom imod en Coffardimand, men gav ham, hvad Agtelse han fortjente. Det glæder os imidlertid at kunne sige, at denne Modvillie tildeels er vegen; den skriver sig fra den Tid, da Coffardimanden foragtede al Lærdom og halsstarrigt modsatte sig at ville lære, hvad hans Forfædre ikke havde kunnet, da denne haardnakket paastod, at alle nye Problemer vare »nymodens Kunster, der kunde være gode nok i Theori, men ubrugelige i Praxis«. I Coffardimarinen er Oplysningen ogsaa trængt frem; nu finder Chronometret sin Plads i ethvert Skib, der farer paa længere Reiser, nu interesserer man sig der for Navigation, man nærmer sig i Kundskab til Orlogsmarinen, og saaledes vil Tonen imellem de to Mariner efterhaanden blive bedre og bedre. Og i den senere Tid amalgameres de mere, thi mange Officerer fare til Coffardies, og vi troe, det er til gjensidig Tilfredshed.

Vi ønske Intet hellere, end at Coffardimarinen maa komme til at staae saa høit som muligt, at dens Stilling maa være saa god, som Omstændighederne tillade, og at Alt, hvad der angaaer Forholdene i Skibene, maa være ordnet paa en Maade, der tilfredsstiller Tidens Fordringer, og det er især for at angive nogle Mangler derved, at disse Linier ere fremkomne.

Endnu dybere end Savnet føles i Orlogsmarinen, endnu høiere end Klagerne lyde der over Mangel paa

tidssvarende Love, lyde Klagerne i Coffardimarinen over de gamle, uanvendelige Love, hvis Straffe, lig Marinens Søkrigsartiklers, ere umenneskelige, og som sjelden kjendes eller haves ombord. Ingen veed, hvorefter han skal rette sig; faa Midler har Coffardicaptainen ihænde til at frembringe den nødvendige Orden og Disciplin i sit Skib, og under disse Love, der hverken ere annullerede eller kunne sættes i Kraft, har han næsten ingen. Sager imellem ham og hans Undergivne maae afgjøres i de fleste Tilfælde, hvor det ikke i Mindelighed kan skee, ved Søretten eller Consulen; man har ikkun villet give ham samme Myndighed som Husbonde over Tyende (sic!), hvorfor ogsaa Søretten i Reglen dømmer til Matrosens Fordeel; og dog betroer man ham Menneskeliv og Gods, giver ham en høist ansvarsfuld Post, men man levner ham ingen Midler til at sætte sin Villie igjennem. Smaa Forseelser kan han næsten ikke straffe, naar ikke vedkommende Skyldige er enig med ham, og deraf følger let, at større Forseelser fremkomme, hvilke ofte tvinge ham til at lægge Forbryderen i Jern og saaledes formindske Antallet af sine Folk — der maaskee i Forveien er ringe nok — og udsætte Skibet for Fare.

Det er sandelig paa høie Tid, at der udarbeides nye Love, og det vilde være hensigtsmæssigt, om hver Matros, Styrmand og Captain var forpligtet til at eie et Exemplar, ialfald i Udtog, deraf *).

Corporlig Straf burde ikke tillades i Skibene, hvorimod den Straf, der for mindre Forseelser saa naturligt tilbyder sig ombord, er Mulctering, hvilken Straf idømmes af Captainen, og den mene vi, bør Matrosen, første Gang

*) Ønskeligt vilde det være, om disse Love fandtes indbundne i en Bog, der bagi havde Blanketter, paa hvilke Styrmandens eller Matrosens Vidnesbyrd fra hver Reise skulde være anført af vedkommende Skibscaptain. Man vandt derved, at de nu brugelige, løse Vidnesbyrd ikke tilintetgjordes efter Behag.

tildeelt, ikke have Tilladelse til at forelægge høiere Autoriteter; men den bør stedse indføres i Skibsjournalen, og en Straffeprotokol under Captainens Navn særligt indsendes efter Reisens Ende tilligemed Journalen. Captainen maa have Myndighed til at paalægge mindre Straf efter sit eget Skjøn, og der bør ikke kunne være juridisk Ansvar for ham, medmindre han i høi Grad har misbrugt sin Magt — med andre Ord, Matrosen maa ikke faae Ret, hvergang han klager.

Saavel i Frankrig som i England er i den senere Tid udarbeidet Love for Handelsflaaden, og skjøndt disse, især de franske, ikke altid passe paa vore mindre Forhold, er der dog Meget, som deraf er anvendeligt, og vi skulle saaledes nu gjøre nogle Uddrag af de engelske Love, idet vi udelade, hvad vi finde uhensigtsmæssigt for os.

Mulctstraffe ere fastsatte saaledes:

Forseelse.	*Mulct.*
1. For ikke at være ombord paa den efter Contracten fastsatte Dag . .	2 Dages Lønning.
2. For at udeblive, ved Landlov, over Tiden	1 Dags „
3. Uforskammethed eller fornærmelig Opførsel mod Captain eller Styrmand	1 Dags „
4. Slaae eller anfalde Nogen ombord eller nogen til Skibet hørende Person	2 Dages „
5. Opvække Kiv eller kives	1 Dags „
6. Bringe eller have Spirituosa ombord	3 Dages „
7. Drukkenskab. Første Gang . . .	halv Ration i 2 Dage
8. — Anden „ . . .	2 Dages Lønning.
9. Soven eller grov Ligegyldighed paa Udkig	2 Dages „
10. Ikke slukke Lys paa befalet Tid .	1 Dags „
11. Ryge Tobak om Læ	1 Dags „
12. Forsømme at opbringe, udlufte etc. Køietøi, naar befalet	½ Dags „

	Forseelse.	*Mulct.*
13.	[For Kokken.] Forsømmelse ved ikke at have hvilketsomhelst Maaltid færdigt paa befalet Tid	1 Dags Lønning.
14.	Ikke være reen vasket eller reen i Klæder om Søndagen	1 „ „
15.	Forstikke toldbare Sager ombord med Hensigt at smugle	1 Maaneds „

16. Hvis nogen af Skibets Officerer gjør sig skyldig i en Forseelse, der har Straf af Mulct tilfølge, skal denne ansættes til det Dobbelte af, hvad en Matros vilde blive idømt, og udredes paa samme Maade.

Af andre Straffe, der kunne idømmes en Matros, ved Ankomst til Land, af en Øvrighedsperson, nævne vi:

1) *For Desertion* er han underkastet indtil 3 Maaneders Fængselsstraf, samt at have forbrudt til Captainen eller Rederen hvad han af Klæder eller Effecter kan have efterladt sig ombord og al Hyre, han kan have fortjent. Skeer slig Desertion udenlands, har han forbrudt hvad Hyre han kan have fortjent, naar han i et Skib vender tilbage til Hjemlandet, ligesom han ogsaa er pligtig til at erstatte sin forrige Captain eller Reder de Udgifter, hans Desertion har foraarsaget dem, navnlig Forskjellen imellem hans Hyre og den høiere Hyre, der muligviis er bleven udbetalt til hans Substitut.
2) *For uden Aarsag at negte at gaae ombord i Skibet* er han underkastet indtil 3 Maaneders Fængselsstraf.
3) *For uden Tilladelse at fjerne sig fra Skibet* i de sidste fireogtyve Timer forinden Skibets Afseiling fra en Havn, det være sig i Begyndelsen af, eller under selve Reisen, og hvor hans Fjernelse ikke er Desertion, er han underkastet indtil fire Ugers Fængselsstraf, samt lignende Afkortninger som i Tilfælde af Desertion.

4) *For uden Tilladelse at fjerne sig fra Skibet* eller fra Stedet, hvor han skal udføre sin Tjeneste, naar Sligt skeer uden skjellig Grund og ikke kan henregnes under Desertion, er han underkastet indtil fire Ugers Fængselsstraf, fortaber to Dages Lønning eller, efter Captainens Valg, hvad Udgifter til Substituten han kan have foraarsaget.
5) *For at forlade Skibet* efter Ankomsten til dets Losseplads og førend det er udlosset, mister han 1 Maaneds Lønning.
6) *For Ulydighed mod en lovlig Befaling*, er han underkastet indtil fire Ugers Fængselsstraf og mister to Dages Lønning.
7) *For vedvarende Ulydighed* eller Pligtforsømmelse er han underkastet indtil tolv Ugers Fængselsstraf og mister, for hver fireogtyve Timers Ulydighed eller Forsømmelse, enten sex Dages Lønning, eller, efter Captainens Valg, hvad Udgifter en Substitut kan have foraarsaget.
8) *For at overfalde sin Captain eller Styrmand* er han indtil tolv Ugers Fængselsstraf underkastet.
9) *For at sammenrotte sig med Andre* om at være lovlige Befalinger overhørig, eller om at lægge Hindringer iveien for Skibets Navigering eller dets Reises Fortsættelse, er han indtil tolv Ugers Fængselsstraf underkastet.
10) *For med Forsæt at beskadige Skibet* eller noget af dets Forraad eller Last, er han indtil tolv Maaneders Fængselsstraf underkastet.

Dette være nu med Hensyn til Captainens Myndighed over Matroserne; men ogsaa disses Rettigheder skulde bestemmes nøiere, og Forbedringer i flere Henseender tilveiebringes. Saaledes burde den taabelige Paragraph, at Mandskabet mister sin Hyre, naar Skibet forliser, stryges, hvorimod Bestemmelsen naturligviis burde være, at Hyren udbetaltes til Strandingsdagen, naar Captainen

attesterer, at Vedkommende har gjort sit Mulige for at frelse Skibet. Ligeledes burde nøie Bestemmelser om Sygdomstilfælde findes, og efter vor Mening skulde og burde Rederiet betale Cuur og Pleie for den Mand, der enten kommer til Skade eller paadrager sig Sygdom i Skibet; forlades han paa fremmed Sted, da desuden hans Hjemreise.

En anden Ting, der for Tiden synes os at være nødvendig at iværksætte, er en Classification af Captainer og Styrmænd. Da Kundskaberne udvides og Dannelsen stiger hos mange af vore Coffardicaptainer, da Skibene blive større, og da der nu hører meget mere til at befare fjerne Farvande end til at fare i egne, synes det ikke alene billigt, men endog i de Folks Interesse, hvis Liv betroes en Captain, nødvendigt, at en Classification efter Captainens Dygtighed til at føre Skib paa kortere eller længere Toure foretages. Det gaaer med dem som med Skibene; et Skib kan være meget godt til indenlandsk Fart, men mindre godt til udenlandsk; det kan være brugbart til udenlandsk Fart, men ikke godt nok til lange Farter (Fart om Cap og Gode Haab), dertil hører noget Mere, og efter sin mere eller mindre Brugbarhed faaer det sin Classification og Characteer i Register veritas. Med en Styrmand forholder det sig paa lignende Maade; ogsaa han kan være vel skikket til at navigere herfra til Christiania, men ikke god nok til at navigere til Vestindien o. s. v.

Vi ville ligeledes gjøre Uddrag af de i England gjældende Bestemmelser om dette Forhold.

Der findes tre Klasser Styrmænd, nemlig: Overstyrmand, Styrmand og Anden-Styrmand.

En Overstyrmand kan fare enten som Over-, Anden- eller Tredie-Styrmand; Styrmand kan fare som Overstyrmand, hvor ingen Anden-Styrmand er, eller som Anden-Styrmand, hvor der er en Overstyrmand; Anden Styrmand kan derimod *ikke* fare som Andet, end hans

Characteer antyder; en af de Fornævnte maa være over ham i Skibet.

En *Anden-Styrmand* maa være sytten Aar gammel og have faret fire Aar tilsøes.

Hvad der fordres ved Examen af ham, er Følgende:

Han maa skrive en tydelig Haand, forstaae Anvendelsen af de fire Regningsarter og Logarithmer. Han maa kunne rette Coursen for Misviisning og Afdrift og ved Hjælp af den finde Brede- og Længdeforandringen samt finde Bredden ved Solhøide i Meridianen, idet han forstaaer at maale den selv med Sextanten. Han maa kunne udføre lignende lette Problemer som de ovenfor nævnte. Hvad *Sømandskab* angaaer, maa han kunne give tilfredsstillende Svar paa Spørgsmaal om Skibes Til- og Aftakling, om Stuvning af Last o. s. v.; han maa forstaae at afmærke Logliner og Lodliner og gjøre Rede for, hvorledes Skibe, saavel Damp- som Seilskibe, have at forholde sig naar de mødes i Søen, samt for hvorledes Dampskibes Lanterner ere placerede.

En *Styrmand* maa være atten Aar gammel og have faret fire Aar tilsøes.

Der fordres af ham i *Navigation*, foruden det, der af en Anden-Styrmand fordres, tillige at han fuldstændigt kan regne Bestik og finde Cours og Distance til et Sted. Han maa kunne foretage Misviisningsobservationer ved Amplitude og kunne afsætte Skibets Plads i Kortet efter Brede og Længde, saavelsom efter Cours og Distance og efter Peilinger. Han maa, foruden at kunne bruge en Sextant, tillige forstaae at bestemme dens Feil, og han maa kunne beregne Høi- og Lavvandsklokkeslet. I *Sømandskab* fordres, foruden hvad Anden-Styrmand skal kjende, endvidere, at han skal forstaae at fortøie et Skib i Mooring og nedlægge denne samt holde klart Anker; han skal kunne udføre et Anker og forstaae at føre en Logbog.

En *Overstyrmand* maa være nitten Aar gammel og have faret fem Aar tilsøes, af hvilke han maa have tjent

1 Aar enten som Anden-Styrmand, Styrmand eller som begge Dele *).

I *Navigation* fordres foruden det, der skal præsteres af en Styrmand, at han skal kunne beregne Misviisninger ved Azimuth og selv foretage Observationer, at han skal kunne omgaaes Søuhre, sammenligne dem, beregne deres Stand og Gang og finde Længden derved ved Observation af Solen. Han maa kunne finde Breden ved Observation af Solen udenfor Meridianen og kunne rette Sextantens Feil ved Hjælp af Solen. — I *Sømandskab* vil der fordres Mere af ham end af en Styrmand; saaledes maa han kunne skifte sværere Rundholter og Seil, kunne gjøre Rede for Manøvrer med Skibe i haardt Veir, ligesom ogsaa for at bjerge og tilsætte Seil, skifte Stænger og Ræer, ind- eller udtage Last, i Særdeleshed svære Rundholter og Ankere under de forskjellige Omstændigheder; han maa kunne forklare, hvorledes man klarer en Læger fra sig og forstøtter sine Master, om Bugsprydet skulde forlises.

En *Captain* maa være een og tyve Aar gammel og have faret sex Aar tilsøes, hvoraf han i eet Aar maa have tjent som Overstyrmand eller Styrmand og eet Aar som Anden-Styrmand eller to Aar som Overstyrmand eller Styrmand.

Foruden det, der udfordres af en Overstyrmand, maa han kunne finde Breden ved en Stjerne o. s. v.

Man vil forlange Underretning af ham med Hensyn til Jerns Indflydelse paa Compasnaalen og om Maaden, hvorpaa denne Indflydelse undersøges og bestemmes. Han maa være fuldkommen bekjendt med Skibsartiklerne, særligt med Hensyn til Paa- og Afmønstring og Behandlingen af Mandskabet, samt om hvad der i den officielle Logbog skal indføres. Man vil undersøge hans Kjendskab til Factura, Certipartier, Assurance og Bodmeriets Natur,

*) At have gjort Tjeneste i en overordnet Klasse regnes i alle Tilfælde af samme Gyldighed som i en underordnet.

og han maa kjende de vigtigste Fyr i Kanalen, hvilke han har været vant til at bruge eller vil komme til at bruge.

Examen for »*Extra-Captainer*« (Extra Master) er bestemt for dem, der ønske at føre Seil- eller Dampskibe af første Klasse. Førend man kan underkaste sig denne Examen, maa man have faret eet Aar som Captain.

Fordringerne i *Navigation.* Da slige Skibe hyppigt gjøre lange Reiser, saasom til Ostindien, China etc., vil der af Vedkommende udfordres, at han kan beregne en Distance ved Solen og Stjerner, at han kan bestemme Breden ved Maanen og Stjerner, ved Polarstjernen udenfor Meridianen og ved to Høider af Solen, samt at han kan anvende Sumners Regel. Han maa kunne beregne Høiderne til en Distanceobservation, kunne verificere Søuhret ved corresponderende Solhøider og maale disse over kunstig Horizont. Han maa kunne undersøge og anvende Deviationen og forstaae Strømkobling. Der vil fordres af ham, at han forstaaer Betydningen af Seilads langs Storcirkelbuen, og at han praktisk kan anvende denne sin Kundskab; men Beregningerne fordres ikke. Han maa kjende Lovene for de omdreiende Storme, saaledes at han vil være istand til at bedømme, hvorledes det er bedst muligt at seile sig ud af de under Navnet Orkaner bekjendte, almindelige Storme i Ost- og Vestindien.

I *Sømandskab.* Den extra Examen vil bestaae i Undersøgelsen af, hvorvidt Vedkommende forstaaer sig paa et Skibs Kjølhaling, for det Tilfælde, at Noget skulde tilstøde Skibet udenlands; han maa vide Besked med Masters Ind- og Udtagelse, med Construction af Tømmerflaader og med de Midler, som man sandsynligst kan anvende for at bevare Menneskeliv, skulde Skibet forlise. Der vil endvidere blive gjort Spørgsmaal om lignende Emner efter Examinators Skjøn.

De sædvanlige Attester om Retskaffenhed, Ædruelighed og Paalidelighed fordres for alle Klasser.

Endydermere er der truffet det Arrangement, at Captainer efter derom indgivet skriftligt Forlangende kunne underkaste sig en *Examen* i Behandlingen af en *Dampmaskine*. Ved denne vil en dertil ansat Maskinmester, foruden de andre Censorer, være tilstede, og man vil da forelægge ham Spørgsmaal om Maskinens Brug og Arbeide, saaledes at man kan indsee, han har et praktisk Begreb om, hvorledes den arbeider, og et saadant Begreb om dens almindeligste Dele, at han er istand til at kunne dømme om Maskinens Arbeidsdygtighed, i Tilfælde af en Beskadigelse, og at han kan give de nødvendige Ordrer under Maskinmesterens Fraværelse.

De Captainer eller Styrmænd, som for Øieblikket fare i de Egenskaber, ville kunne faae »Extra-Patenter« i de Klasser, de ere, men de ere de samme Oprykningsexamina underkastede. —

Dette overført paa vore Forhold, hvad der forekommer os særdeles let, idet dog Kystfarten ikke kom derved i Betragtning, formene vi vilde være overordentligt hensigtsmæssigt. Vi ere imidlertid forvissede om, at mange Skibsførere og Styrmænd ville finde dette høist urimeligt, og vi troe, at adskillige Skibsredere ogsaa ville gjøre Indvendinger derimod, men det synes os dog at være soleklart, at det er uforsvarligt at tillade en Captain at fare med for Exempel en Jernlast, uden at han aner, at hans Skibs Compasnaal har en Deviation og forstaaer at bestemme denne; vi finde det uanstændigt, at et Skib i vore Tider skal ligge paa Høiden af Canalen og seile omkring i fjorten Dage for at træffe Længden, eller dreie til hver Aften i tre Uger for ikke at seile de vestindiske Øer over. Vi ere ikke destomindre forvissede om, at enhver oplyst Mand vil give os Ret i, at jo mere udbredt Skibsfarten i Verden er bleven, jo flere Ulykker der bestandig hændes, jo mere Kunst der anvendes for at fuld-

kommengjøre Skibene, desto mindre bør Skibsføreren forsmaae noget Middel, som Videnskaben giver ham ihænde til sikkert at beseile Havene, og desto mere maa han udvide sine Kundskaber og søge at lade sin Dygtighed som Fører staae i Forhold til, hvad der nu kan bydes ham af Skib. Kom ogsaa Forfædrene sikkert over Søen, kom de dog ialfald ikke saa hurtigt, som Efterkommerne gjøre det, og det er og bliver dog Videnskabens eller »Theoriens« Seir over Praxis, at den finder, hvad der bliver praktisk og angiver Grunden til, at det er saa.

Man har fortalt os, at Skibsrederne ikke ønskede, at deres Captainer havde alle disse Dueligheds-prøver at aflægge, men vi formaae ikke at indsee Grunden. Thi er det ikke vist, at Sandsynligheden er stor for at den mere kundskabsrige Captain vil føre Skibet hurtigere og sikkrere over Søen end den mindre kundskabsrige? Er det ikke afgjort, at hiin har et ganske andet Relief, naar han i fremmed Land træder op, og indlader ikke en fremmed Kjøbmand sig hellere med den dannede og kundskabsrige Mand end med den Anden? Maa ikke Rederen være glad over, at hans Captain har nogen merkantil Kundskab, saa at han slipper for at betale Lærepenge, indtil denne har faaet den? Vil ikke, jo høiere Stillingen hæves, desto Flere ønske at træde ind i den, og vil det ikke formere Skibsførernes Antal og give Rederen et større Udvalg? Men — vil det ikke ogsaa foraarsage, at Captainernes Gager maa sættes op? Jo! og det er naturligt; thi for det Første ville Captainerne ligefrem kunne gjøre et billigt Krav derpaa, naar der fordres Mere af dem, og for det Andet vil det være i Rederens egen Interesse at give en Captain saameget i Indtægt, at han ikke tvinges til at gjøre sig selv Indtægter, der under andre Omstændigheder vilde tilflyde Rederiet, ligesom han ogsaa paa en langt bedre Maade derved binder Captainens Interesse til sin og Skibets.

At en slig Ordning ogsaa er hensigtsmæssig for Matrosen synes os ligesaa klart; thi vel fordres der Mere af ham til de høiere Poster, men ogsaa mindre til de lavere, og den Mand, der maaskee nu betragter sin Styrmandsexamen som noget Uopnaaeligt, fordi den forekommer ham at indbefatte saameget, han vil meget lettere kunne bringe det til at præstere, hvad der til Anden Styrmandsexamen fordres, thi det er i Navigation jo ikke synderligt Andet, end hvad han maa kunne lære ombord i et Par Maaneder, naar der gives ham Leilighed dertil, og det Manglende vil ikke optage ham lang Tid paa Skolen eller koste ham saameget. Kommer han først til at fare som Anden Styrmand, indfinder snart Lysten sig til at lære Mere, og gradeviis gaaer han frem. Han har følgelig lettere Adgang til at blive Styrmand; han kan blive det for ringere Betaling (blandt Andet fordi hans Ophold i Land kun behøver at være kort) og han har Udsigt til efterhaanden at lære meget Mere, end hvad skeer for Tiden. Maa ikke dette regnes for reelle Fordele for en Matros?

For denne Gang ville vi nu ikke gaae videre; der er et Par andre Punkter med Hensyn til Coffardimarinen, som vi maaskee ved en anden Leilighed skulle drøfte nærmere.

Et Par Ord om Midlerne til forud at slutte sig til et Skibs Fart under Damp.

(Af Capt. Ltn. G. Schönheyder.)

Saalænge Vinden var den eneste Kraft, der anvendtes for at føre Skibene over Havet, var der sjelden eller aldrig Tale om at construere et Skib til en bestemt Hastighed, idet de uendelig mange Variationer, som Vindens Kraft og dens Vinkel med Skibets Cours frembød, gjorde Farten saa høist forskjellig, og der kunde da fornuftigviis kun være Tale om en Maximums-Hastighed, der for de forskjellige Skibe opnaaedes under forskjellige Omstændigheder.

Betydelig simplere stiller Forholdet sig i denne Henseende siden Dampkraftens Indførelse, da den fremdrivende Kraft med temmelig ringe Afvigelser altid er den samme i det samme Skib, og Forskjellighederne i Skibets Fart som en Følge deraf ere betydelig ringere end for Seilskibet, og det er derfor ogsaa i den nyere Tid blevet en Fordring, der stilles til Constructeuren, at han forud maa kunne angive hvad Hastighed, der under givne Omstændigheder (i Almindelighed stille Veir og smult Vande) og med vellykkede Maskiner, kan ventes af det af ham construerede Skib, med ligesaa megen Sikkerhed som han kan angive dets Dybgaaende, Stivhed etc.

For at kunne gjøre sig en Forestilling om, hvad Fart man kan vente at opnaae af et Skib med Dampkraft,

er det nødvendigt at have et Udtryk, der angiver Virkningen af en bestemt Maskine paa et givet Skib. Saadanne Udtryk, der da tillige kunne vise, hvorvidt Skibet er meer eller mindre heldigt skabt for at fremdrives med Damp, har man givet forskjellige Former; i Frankrig har man i Almindelighed angivet Maskinens Virkning paa Skibet ved Formlen:

$$U = \frac{k\ B^2\ V^3}{K},$$

hvor U er en Coefficient, der angiver det Resultat, der er opnaaet ved den udviklede Arbeidskraft (utilisation), k er Eenheden for Skibets Modstand (pr. □ metre af Middelspant og pr. metre Hastighed i 1"), B^2 er Middelspants-Arealet, V Skibets Hastighed og K Maskinernes indikerede Hestekraft. Da man i Almindelighed vil være istand til med temmelig Nøiagtighed at angive, hvilken Kraft en Maskine af givne Dimensioner vil udvikle, saa bliver der i Ligningen $U = \frac{k\ V^3\ B^2}{K}$, naar man abstraherer fra k, kun to ubekjendte Størrelser: U og V, af hvilke man altsaa kan finde den Ene, naar den Anden er given. For at finde Hastigheden, V, maa man kjende Coefficienten U; men denne kan kun bestemmes tilnærmelsesviis ved Erfaring fra Skibe, der have været prøvede. En fransk Marine-Ingenieur, Mr. le Bouleur de Courlon, har allerede for flere Aar siden ved Hjælp af denne Formel beregnet Coefficienten U for endeel franske Krigsdampskibe af høist forskjellige Størrelser; de Værdier af U, som derved fandtes, indeholdes i følgende Tabel.

Skibets Navn.	Classe.	Middelspants Areal.	Hastighed ved Forsøgene.	U.
		□ m.	Knob	
Pelican . . .	Aviso-Skrue . .	10,0	10,0	0,075
Ariel	do. do. . . .	10,0	12,0	0,083
Phénix . . .	do. Hjul . . .	15,44	12,0	0,086

Skibets Navn.	Classe.	Middelspants Areal.	Hastighed ved Forsøgene.	U.
		□ m.	Knob	
Prométée . .	Aviso, Hjul . .	16,5	10,0	0,088
Sphinx . . .	Corvet-do. . . .	22,35	8,4	0,095
Titan	do. do. . . .	26,7	7,0	0,104
Tanger . . .	do. do. . . .	27,0	10,5	0,104
Veloce . . .	do. do. . . .	29,7	8,0	0,106
Roland . . .	do. Skrue . .	37,0	12,0	0,120
Sané	Fregat, Hjul . .	46,4	10,0	0,123
Pomone . .	do. Skrue .	51,8	7,0	0,125
Charlemagne	Linieskib-do. .	91,0	9,0	0,158
Napoleon . .	do. do. . .	99,0	12,6	0,172

Af den Regelmæssighed, hvormed de saaledes fundne Værdier for U gaae frem, troede Forfatteren at kunne uddrage den almindelige Slutning, at U voxer jevnt og meget stærkt eftersom Middelspants Arealet tiltager, uden at Skibets Form har nogen kjendelig Indflydelse i denne Henseende, og at man altsaa for et hvilketsomhelst Skib med et givet Middelspant ligefrem kunde proportionere sig til U, naar man havde en saadan Række, som Tabellen angiver.

Denne Theori har dog mødt endeel Indvendinger, ja man har endog aldeles villet forkaste den, navnlig fordi man ifølge den vilde komme til den Paradox, at Skibets Hastighed var aldeles uafhængig af dets Form, en Sætning, der, dersom den var sand, rigtignok vilde være meget nedslaaende for Constructeuren.

Jeg er imidlertid af den Mening, at man ikke aldeles tør vrage denne Theori, medens den vel bør modificeres betydelig; jeg troer navnlig, at man vel tør sige, at for Skibe af samme Form men forskjellig Størrelse voxer Coefficienten U i et vist Forhold, eftersom Størrelsen tiltager, og at man altsaa for aldeles ligedannede Skibe

nøie vilde kunne proportionere sig til den, dersom man havde en Samling af Erfaringer fra slige allerede færdige Skibe. Dette vil nu naturligviis aldrig kunne naaes, da man intetsteds saaledes støber Skibene i samme Form med forskjellig Maalestok; men nærmer Formen sig til at være den samme, saaledes som den i Virkeligheden gjør det for de egentlige Skrue-Krigsskibe, der i den senere Tid ere byggede i de forskjellige Mariner, saa vil man dog altid med temmelig Sikkerhed kunne slutte sig fra det Ene til det Andet.

I England har Mr. Atherton, Chef for Maskinvæsenet i Woolwich, foreslaaet at angive den opnaaede Virkning ved Formlen

$$C = \frac{V^3 D^{\frac{2}{3}}}{K},$$

hvor V er Skibets Hastighed i Knob, D Deplacementet i Tons Vægt, K den indikerede Hestekraft og C en Coefficient, som han antager afhænger alene af Skibets Form, og som altsaa skulde være den samme for alle eensdannede Skibe, enten de vare større eller mindre. For de i den seneste Tid byggede Koffardi-Dampskibe, angiver Mr. Atherton denne Coefficient efter et Middeltal at være 250.

Man seer, at baade den franske og den engelske Formel ere baserede paa den fra Mekaniken hentede Sætning, at den fremdrivende Kraft maa være proportional med den bevægede Overflade og med 3die Potens af Hastigheden, og at Forskjellen imellem dem egentlig reducerer sig til, at, medens den første kun tager Hensyn til den directe Modstand, der frembringes ved at bevæge et vist Middelspants Areal igjennem Vandet, afhænger C i den Sidste af hele Deplacementets Størrelse. Den engelske Formel synes at være den, der nærmest opfylder Hensigten, fordi Skibets større eller mindre Længde og Fyldighed og den deraf følgende større eller

mindre Friction imod Vandet naturligviis maae have en ikke ubetydelig Indflydelse paa Farten.

For nu at undersøge, hvorvidt den af den foran nævnte franske Ingenieur opstillede Theori bekræftes ved Erfaringen fra andre Skibe, har jeg ved Hjælp af Formlen $C = \frac{V^3 D^{\frac{2}{3}}}{K}$ beregnet Coefficienten C, saavel for vore egne tre Skrueskibe som for nogle engelske og et Par franske Skrueskibe. Resultaterne heraf ville sees af nedenstaaende Tabel:

Navn.	Skibets Classe.	Deplacem paa Kledning i Tons.	Fart.	Indikeret Hestekraft	Længdediv. med Brede.	C.	Anmærkning.
Eylau . . .	fransk Linieskib . .	5260	12,0	2383	4,12	218	Forlænget Seilskib.
Napoleon .	do. do. . . .	5175	12,6	2498	4,25	240	
Shannon .	engelsk Fregat . . .	3480	11,4	1510	4,83	226	
Himmalaya	do. Transp.Skib	3220	13,7	2050	7,20	273	
Ajax . . .	do. Linieskib .	3090	7,1	846	3,62	91	Form som ældre Seil-Linieskibe.
Arrogant .	do. Fregat . . .	2444	8,3	623	4,37	166	
Niels Juel	dansk do. . . .	2330	*9,4	750	4,42	195	
Dauntless	engelsk do. . . .	2251	10,3	1218	5,48	154	
Vulcan . .	do. Transportskib	2076	9,6	793	5,31	182	Jern.
Amphion .	do. Fregat	2025	6,7	592	4,10	81	forandret Seilskib.
Conflict .	do. Corvet	1443	9,3	777	5,6	132	
Niger . . .	do. do.	1323	10,4	919	5,6	148	
Encounter	do. do.	1290	9,0	621	5,73	139	
Heimdal .	dansk do.	1165	10,0	596	5,48	186	
Thor . . .	do. do.	1076	9,5	588	5,16	153	
Plumper .	engelsk Sloop . . .	652	6,5	149	5,09	139	
Fairy . . .	do. do.	196	11,9	321	6,84	177	Tender til „Queens-yacht". Jern.

*) Den for Niels Juel og Heimdal anførte Fart er et Middeltal af hvad Journalen for disse Skibes første Reise angiver i stille Veir og uden So. Det til den anførte Hastighed svarende Antal Omgange af Maskinen er anvendt til Beregningen af den indikerede Hestekraft.

Man seer, at de her fundne Coefficienter langtfra ikke følge paa hinanden med den Regelmæssighed, som i den tidligere anførte Tabel *).

Uagtet man nu maa beklage, at Antallet af de her anførte Skibe er meget for ringe til deraf at udlede en nøiagtig Theori, saa troer jeg dog, at man ved at betragte de fundne Coefficienter og ved at tage tilbørligt Hensyn til den ved Forholdet mellem Længde og Brede antydede forskjellige Form af Skibene, maa komme til følgende Slutninger:

1. At Dannelsen af Skibets Bund har en meget betydelig Indflydelse paa Størrelsen af Coefficienten C, altsaa ogsaa paa Skibets Fart.
2. At med noget nær samme Form og Størrelse af Skrog afvige Coefficienterne ikke mere fra hinanden, end at man med temmelig Sikkerhed kan slutte sig til dens Størrelse for lignende Skibe.
3. At Coefficienten C synes at voxe noget eftersom Skibets Størrelse tiltager.

Forholder dette sidste sig nu rigtigt, o: voxer C eftersom Deplacementet stiger, saa vil altsaa det større Skib alene herved have Fordeel over det mindre med Hensyn til Hastigheden. Men selv om dette ikke er Tilfældet, selv om den foran fremsatte Mening af Mr. Atherton, at C er den samme for ligedannede Skibe af enhver Størrelse, skulde være rigtig, vil det større Skib dog altid have en betydelig Fordeel over det mindre i Henseende til Farten derved, at Modstandsfladen voxer som Qvadratet paa en af dets Hoved-Dimensioner, medens Deplacementet voxer som 3die Potens af den samme Dimension. Dette angives ogsaa umiddelbart af

*) Tabellen viser iøvrigt, hvor gunstigt vore Skrueskibe stille sig imod lignende engelske, et Resultat, der formeentlig kan forklares derved, at de, uagtet de have forholdsviis noget mindre Længde end disse, dog ere endeel skarpere baade for og agter.

Formlen $C = \frac{V^3 D^{\frac{2}{3}}}{K}$, thi antages C constant og Forholdet mellem D og K det samme for det større Skib som for det mindre, saa maa med det tiltagende Deplacement $D^{\frac{2}{3}}$ naturligviis voxe mindre end K, der er i $\frac{2}{3}$ eller 1ste Potens, og altsaa V^3 blive større, for at Ligningen kan være fyldestgjort.

Vil man nu t. Ex. forsøge ved Hjælp af Ligningen $V = \sqrt[3]{\frac{K\,C}{D^{\frac{2}{3}}}}$ at finde hvilken Fart der vil kunne ventes af Fregatten Nr. 48, der som bekjendt bliver 5 Fod længere og faaer 100 Hestes Kraft mere end Niels Juel, da stiller Beregningen sig saaledes:

Antages C, uagtet det noget større Deplacement, at blive som for Niels Juel 195, og antages K for den nye Fregat at være i samme Forhold til den nominelle Hestekraft som for Niels Juel, saa har man, da Deplacementet er circa 77460 Cub.' eller 2413 Tons, $V = \sqrt[3]{\frac{1000 \times 195}{(2413)^{\frac{2}{3}}}}$ = 10,27, eller henimod 1 Miils Fart mere end Niels Juel.

Tænker man sig Linieskibet Dannebrog forandret til Skrueskib, ved at forlænge det f. Ex. 40 Fod og forøge Deplacementet til 112000 Cub.' eller 3490 Tons, samt give det Dampmaskiner af 450 Hestes Kraft nominelt, og antager man for dette Skib at kunne gjøre Regning paa en Coefficient C = 220 samt paa en indikeret Hestekraft i samme Forhold som Niels Juels, saa finder man

$$V = \sqrt[3]{\frac{1125 \times 220}{(3490)^{\frac{2}{3}}}} = 10{,}24.$$

Det er altsaa sandsynligt, at man paa denne Maade vilde naae meget nær samme Fart med Linieskibet som med Fregatten, uagtet der i hiint kun er anvendt een ind. Hests Kraft for hver 3,10 Tons af Deplacementet, medens denne bruger een Hests Kraft for 2,41 Tons.

Men selv om man ikke vil antage, at C skulde være større for Linieskibet end for Fregatten, og tænker man sig Linieskibet givet samme Forhold mellem Maskinkraft og Deplacementet som denne, saa har man $V = \sqrt[3]{\frac{1490 \times 195}{(3490)^{\frac{2}{3}}}}$, eller for Linieskibet en Fart af 10,81 medens den for Fregatten kun var 10,27.

Jeg har i det her Fremsatte bestræbt mig for at vise Muligheden af, forud at kunne slutte sig til den Fart, man vil kunne vente at opnaae med et givet Skib; for at kunne gjøre dette med nogenlunde Nøiagtighed, behøves der endnu en lang Række af Erfaringer; man maa haabe, at ingen Leilighed vil blive forsømt til at erhverve disse.

Linieskibe, eller ikke Linieskibe.

Striden om »Linieskibe, eller ikke Linieskibe,« synes nu at være udfægtet, alle Argumenter for og imod at være udtalte, ja til Overflødighed gjentagne og overveiede, og hvert Parti har naturligviis beholdt sin tidligere Overbeviisning og Mening. Linieskibspartiet har overbeviist sig selv og Publikum om, at Linieskibe i alle Henseender stille sig som en nødvendig Betingelse for en Flaades Existents, og *troer* at have beviist, at vi kunne have Linieskibe — rigtignok kun paa høist 80 Kanoner med 5 à 600 Hestes Kraft, men dog altid »Linieskibe«. Fregatpartiet, der iblandt Marinens Officeerspersonale ikkun tæller et meget ringe Antal Tilhængere, *indrømmer* Ønskeligheden af at have Linieskibe, men paastaaer, at vi ikke kunne faae dem saa store eller saa stærkt armerede, som Nutidens Krigsbrug fordrer, og at vi derfor bør foretrække svære 60 Kanons Fregatter med fuld Dampkraft for smaa utidssvarende Linieskibe af den ovenanførte Klasse. Partiet begrunder denne Mening derpaa, at Constructionen stiller uoverkommelige Vanskeligheder iveien, idet de mindste Linieskibe, man nuomstunder anskaffer i andre Mariner, ere hvad vi ville kalde 2den Klasse Skibe, det er: 90 Kanonskibe med 7 til 800 Hestes Kraft, og et saadant Skib faaer *enten* større Længde og Brede end Dokken tillader, *eller* et større

Dybgaaende end Drogden tillader. Hvad nu Dokken og dens Dimensioner angaae, da tør det med stor Sandsynlighed antages, at man ved Planen og Tegningen til dette Anlæg *ikkun* har taget Hensyn til de forhaandenværende locale Forhold, d. e., at den skulde kunne optage et Skib, som kunde passere Drogden og Inderreden med de Dybder, disse nu have. Et Seillinieskib som vore nuhavende, der fuldtrustet stikker 22 Fod, kan vel, naar det er tomt og lempet, komme ind i den gamle Dok, der nu har 16 Fods Dybde i Slusefalsen, ligeledes vil et 80 Kanons Skrueskib, om det kan bringes til, fuldtrustet, kun at stikke 22 Fod, kunne komme ind i den nye Dok, thi denne har en Dybde af 20′ 3″ i Slusefalsen ved dagligt Vande, og Kullenes Udtagelse alene vil lette et saadant Skib circa 2 Fod; derimod er der al mulig Grund til at betvivle, at et 2den Klasse Skib, et Skrueskib paa 90 Kanoner som Napoleon, James Watt eller Agamemnon, vil kunne komme ind i Dokken, thi disse Skibe stikke fuldtrustede circa 25 Fod. Hr. Admiral Bille har i den Berlingske Tidende for 10de Juli anført Længde og Brede for 5 store Skibe, for derved at bevise, at Dokken er stor nok, idet nemlig kun 2 af disse Skibe ere for *brede* til at komme derind; Hr. Admiralen omtaler i hiin Artikel aldeles ikke Dybgaaendet for noget af de 5 omtalte Skibe, men bemærker blot, at Dokken har en Dybde i Slusefalsen, der svarer til et Dybgaaende af 23—23½ Fod for fuldtrustet Skib. Vi savne Oplysning om hvormeget et Skrueskib, der stikker 25 Fod, kan lettes ved at tømmes og aftakles; men at det ikke som et Seilskib kan lettes 5 Fod, er aldeles vist, thi Maskine og Kjedler *maae* forblive i Skibet. Gaae vi derfor ud fra Hr. Admiralens Angivelse af 23—23½ Fod som det største Dybgaaende, Dokken tillader, see vi, at intet af de tidtomtalte 5 Skibe kan komme derind.

Lad nu imidlertid Dokken være baade lang og bred nok til de Skibe, vi fornuftigviis kunne vente at faae,

lad dens Dybde i Slusen, 20' 3" under daglig Vandstand, der i hvert Fald synes os at være den uheldigste af dens Dimensioner, hvor Talen er om Skruelinieskibe (fordi den gjør en total Udlosning af Skibet nødvendig, og fordi den er yderst vanskelig at forandre), være stor nok — kort sagt, lad Hr. Admiralen have Ret, Dokken er stor nok — og det er Drogden, der maa bære Skylden for, at Danmark i Fremtiden ingen Flaade kan have.

Er det da umuligt, positivt umuligt at uddybe en circa 400 Alen bred Rende i Drogden til en Dybde af 26 Fod, hvorigjennem selv de sværeste Skibe kunne passere om Dagen? — er det umuligt at uddybe Inderreden fra de nuhavende 22 à 23 Fod til 26 Fod? I England vilde man lee ad saadanne Spørgsmaal og rimeligviis kalde Sagen en Bagatel. Vi maae altsaa stille Spørgsmaalet anderledes, og sige: »Vil det koste saa meget at gjøre Drogden og Inderreden seilbare for de sværeste Skibe, at det bliver en Umulighed for Danmark at gjøre et saadant Tilskud for at kunne have en Flaade?«

Lad os engang see paa denne Bekostning.

Inderreden fra Nytløb til Trekroner, ca. 5000 Fod, med en rigelig Brede, siig 800 Fod, skal uddybes fra 22—23 til 26 Fod. For ei at regne for lidt ville vi sige, der skal borttages 4 Fod over det hele betegnede Areal, altsaa 16,000,000 Cubikfod, det er efter den nugjeldende Muddercontract: 457143 Læster à 76 ß eller circa *361905 Rd.*

Den herværende Dampmuddermaskine kan af haard Bund opmuddre 5000 Læster om Maaneden og af blød Bund, saakaldet Oprensning, 7—8000 Læster; regne vi nu, at der paa Inderreden kan borttages 6000 Læster maanedligen, ville tvende Maskiner paa 30 Hestes Kraft, indrettede efter den eventuelle Dybde af 26 Fod, kunne udføre denne Deel af Arbeidet i 3½ Aar, om Arbeidstiden regnes til 8 Maaneder af Aaret.

Hvad nu *Drogden* angaaer, da kan Enhver i Kaartet for 1855 læse sig til følgende Resultat.

Holder man op i Mærket: »Nyholms Kran over det høieste Huus paa Kastrup«, da vil man tværs af Søndre Røse træffe et Hul med 6 Favne Vand; herfra begynde Vanskelighederne ved Farten, idet man først faaer reent Farvand igjen, naar man i samme Mærke har trukket Dragør Lund til Søndre Ende af Byen. Paa dette Stykke, der udgjør en Distance af 6400 Fod, følge Lodskuddene nordefter fra det omtalte 6 Favne Hul saaledes:

36 Fod,
24 »
27 »
en Plet med 23 »
26 »
30 »

Har man nu naaet disse sidste 5 Favne, bestandig holdende ind i Mærket, er man tværs af Holmetunge og det Halve af de 6400 Fod er tilbagelagt. Der resterer endnu 3200 Fod, paa hvilket Stykke der i Kaartet saagodtsom ingen Lodskud findes anførte, men kun Grundpletter mærkede, og vi ville derfor antage, at disse 3200 Fod maatte opmuddres fra 22 til 26 Fod, saaledes at vi her fik en Kanal af den omtalte Længde, 800 Fod bred og 26 Fod dyb; dette giver 10,240,000 Cubikfod, det er, circa 292571 Læster. Bunden i Drogden er Gruus med Rullesteen paa et Underlag af Leer, altsaa haard Bund, men ingenlunde vanskelig at opmuddre; efter Contracten ville disse 292571 Læster koste *231619 Rd.*

I det førstnævnte Stykke, fra tværs af Røsen til tværs af Holmetunge, maatte 23 Fods Pullen borttages og de 24 Fod, paa en Længde af høist 600 Fod, gjøres til 26 Fod. Dette giver omtrent 1,000,000 Cubikfod eller 28571 Læster, det er: *22619 Rd.*

Altsaa koster Drogdens Opmuddring . . . 254,238 Rd.
Inderredens do. . . . 361,905 »
En Eqviperingsplads ved Elephanten og Kranen, 600 Fod lang, 300 Fod bred 12,214 »
Tilsammen: 628,357 Rd.

Dette er altsaa den Klippe, paa hvilken Linieskibene skulle strande. — Beregningen er tilvisse ikke for knap, thi det er noksom bekjendt, at den nugjeldende Muddercontract er meget langt fra at være ufordeelagtig for Entrepreneuren, og Sagkyndige have for os udtalt som deres bestemte Overbeviisning, at Marinen, ved selv at anskaffe een eller to Muddermaskiner paa 30 Hestes Kraft, vilde kunne arbeide betydeligt billigere end den nu gjør, saa at, om end Omkostningerne for Drogden maaskee bleve større end beregnet paa Grund af Bundens Beskaffenhed, saa vilde denne forøgede Udgift vindes ind igjen ved Inderredens billigere Uddybning; og desuden have vi antaget hele det nordlige Stykke (3200 Fod) i Drogden kun at have en Dybde af 22 Fod, medens der i Virkelighed kun findes en Række Pletter eller Puller med denne Dybde.

At en saadan Kanal i Drogden skulde slamme til, er i høi Grad usandsynligt, eftersom dette ikke hidtil er skeet, uagtet de enkelte derliggende Steen netop synes at maatte have foranlediget det.

»Det er politisk urigtigt at aabne Farvandet igjennem Drogden for Skruelinieskibe — har man sagt — fordi man (Fjenden) nødigen vover sig ind i et Farvand, som kun har een Udgang.« Vi tilstaae oprigtigt, at vor Politik er for kortsynet til at see det Urigtige heri. Ja kunde vi lukke baade Store og Lille Belt tillige, saa kunde dette Argument bruges for Fregatsystemet; men skal Drogden være aaben for vore egne Dampfregatter, saa er den vel ogsaa paa samme Tid aaben for andre Magters Dampfregatter, og have disse nu flere end vi, saa bliver jo Forholdet akkurat det samme. Skal Kjøbenhavn blokeres

eller bombarderes fra Søsiden, saa kan dette ligesaa godt gjøres med Fregatter som med Linieskibe, naar blot Fjenden har et tilstrækkeligt Antal af dem, og vi see virkelig ei heller det Farlige i at vove sig med Skruelinieskibe ind i Sundet nordfra, aldenstund dette baade er dybt og bredt nok til at komme ud af igjen. Drogdens ringe Dybde yder os neppe nogen Sikkerhed, denne maae vi søge i vor Flaade, i vore Linieskibe.

Nei — Drogden maa være angerløs, dens ringe Dybde er ingen uoverkommelig Hindring, og har Dokken ligesaa liden Skyld, saa er det kun Pengene, det dreier sig om. Kan der være Haab eller ialfald Tale om at Staten skulde anvende 17 eller 18 Millioner Rdlr. paa Flaaden, saa kan der ogsaa være Tale om at lægge en halv til, og skulde end Commissionens Beskedenhed forbyde den at foreslaae eller forlange denne Forøgelse af Udgifterne, saa lad os i Guds Navn stryge en af de 4 foreslaaede Fregatter af Niels Juels Klasse ud af Listen; de koste over 700000 Rd. hver, og vi ville altsaa ved denne Opoffrelse kunne vinde Dybde nok i Drogden og paa Inderreden, og endda faae en heel Dampkanonbaad tilovers af Pengene. Lad os mindske Antallet og faae Resten »ei blot til Lyst«.

Blandinger.

Optagelsen af de ved Sebastopol sænkede russiske Skibe.

(Efter Nouvelles Annales de la Marine et des Colonies. — Juli, 1857.)

For at berigtige de feilagtige Efterretninger, der i sin Tid have været at læse i Bladet Czas saavelsom flere andre fremmede Blade om de Arbeider, der efter Freden bleve foretagne for at optage de i Sebastopols Havn nedsænkede Skibe, har Moniteur de la Flotte optaget efterstaaende Beretning af 18. Mai d. A. fra dets Correspondent ved det Sorte Hav.

»Man vil erindre, at efter Slaget ved Alma lod den commanderende russiske General sænke 5 Linieskibe ved Indløbet til Sebastopol, for at gjøre dette utilgjængeligt for de Allieredes Flaader; hans Hensigt blev fuldkommen opnaaet. Da Russerne imidlertid senere havde bemærket, at der om Natten var bleven foretaget Oplodning af Admiralerne Bruat og Lyons, frygtede de for, at de udlagte Forhindringer ikke skulde være tilstrækkelige, og de nedsænkede derfor en anden Linie bag ved den første og senere en tredie Linie, der naaede ind til Enden af Syd-Havnen. Til de to sidstnævnte Linier havde man ikke udelukkende holdt sig til Linieskibe, men ogsaa sænket Fregatter og Seil-Transportskibe, idet disse med Rette bleve henregnede til Flaadens forældede Materiel.

Natten imellem den 8de og 9de September, efterat Malakoff var erobret og Byen indtagen, sænkede Russerne Resten af de Krigsskibe, der vare paa Reden saavelsom i Syd-Havnen og de forskjellige Bugter paa Nord- og Sydsiden, og iblandt disse Skibe ville vi kun her nævne: De 12 Apostle, det smukkeste Skib i Sorte Havs Flaaden, hvilket førte den commanderende Admirals Flag, Tchesme, Jagondil og Englen Gabriel. Maria, paa 84 Kanoner, var 3 Dage iforveien bleven opbrændt ved en Bombe fra de franke Batterier.

Endeel mindre Skibe, der laae tilankers tæt ved Land og paa lavt Vand, bleve satte paa Land snarere end sænkede, og lede forholdsviis kun ringe Skade. Det er disse Skibe, som man atter har kunnet tage op og bringe til Nicolaïeff for at repareres. Iblandt disse nævnes Pruth, Dampaviso paa 100 Hestes Kraft, Chersones, Reni, Donau, Nordstjernen, Silacth, Ordinanetz, alle mindre Dampskibe. Hvad derimod de Linieskibe, Fregatter og Transportskibe angaae, der laae nedsænkede i Forhindrings-Linierne, har man indseet Umuligheden i at faae dem optagne. De ligge begravne i Sand indtil Vandlinien og ere fyldte med Stene og andre svære Vægter, som det var nødvendigt at tage ombord for at faae dem til at synke tilbunds. De kunne ikke være til noget Brug, og da man har udtaget deres Master og Takkellads ere de ikke til Hinder for Skibsfarten, der desuden for Tiden er indskrænket til Handelsskibe, eftersom Pariser Freden udelukker Krigsskibene fra det Sorte Hav, med Undtagelse af et vist Antal lettere Skibe, hvis Bestemmelse er specificeret.

Da den russiske Flaade blev ødelagt, talte den kun 30 Dampskibe og deriblandt kun 1 Fregat, Wladimir paa 400 Hestes Kraft, der forøvrigt fortjente den Anseelse, som den havde erhvervet; 2 Corvetter paa 260 H. Kraft, Bessarabia og Gromonossetz; 1 Dampkanonbaad, Argonaut, og Dampavisoer fra 60—120 H. Kraft.

Disse Skibe vare Alt, hvad der kunde optages med mere eller mindre Vanskelighed, og dersom det lykkes at faae dem istandsatte, kunne de indtage deres Plads i Østersøflaaden og der gjøre god Tjeneste. Det er paa dem, at de Officere, der forestaae Optagelses- og Bjergnings-Arbeiderne, henvende al deres Opmærksomhed. Hvad derimod Linieskibene og de øvrige Seilskibe angaae, der henhørte til Sorte Havs Flaadens forældede Materiel, da er deres Optagelse, som ovenfor nævnt, umulig; dersom man ikke destomindre kunde iværksætte den, vilde den Nytte, den russiske Marine kunde have af dem, ikke staa i Forhold til de Udgifter, som Optagelsen og Istandsættelsen vilde medføre.

Sebastopols Havn er for Øieblikket saa godt som aldeles forladt af Skibsfarten. Den er mindre fordeelagtig for Handelen end Havnen ved Kamiesch og svarer ikke til nogen af Landets industrielle Fornødenheder. Naar undtages de Officerer og Matroser, der ere beskæftigede ved Bjergnings-Arbeiderne, seer man kun en enkelt Kystfarer eller Fisker, der faldbyder sine Varer til de omreisende Handlende, som bringe dem omkring til Landsbyerne og Gaardene i det Indre af Halvøen«.

Et sammensat Skib.

For ikke længe siden saaes et nyt Slags Skib i East India docks i London. Det var et Jernskrueskib, sammensat af flere Stykker, hvoraf hvert enkelt var et fuldstændigt Skib for sig selv og kunde føies til eller skilles fra de andre efter Behag. I det agterste Stykke vare Maskinen og Skruen placerede og de andre Stykker bare Lasten. Paa hvert af disse havde Agterspeilet en concav Form, et Slags Svalerumpe, hvis fremspringende Læber passede om Bougen paa det næste Stykke og fæstedes dertil ved en massiv Jernbolt paa hver Side; disse Bolte hvilede i svære Smedejerns Bøiler og dannede en Pivot,

hvorom de sammenstødende Ender af Fartøierne under Duvning kunde bevæge sig. Boltene kunde ved Vægtstænger med Lethed trækkes ind og ud og Fartøierne saaledes let skilles eller samles. Hvert Stykke eller Fartøi havde en Mast, Seil og Takkelads uafhængig af de andres.

De Fordele, man mener at have vundet ved denne Construction, ere følgende: Skibe af et yderst ringe Dybgaaende og en langt større Længde end man hidtil har opnaaet, kunne bringe meget store Ladninger over Søen uden Fare for at de i Sø skulle kunne brække eller blot kjølbrydes, da Skibets forskjellige Dele følge Søens Bevægelser, idet de vandre om Samlingsboltene (??). Det ringe Dybgaaende, med en saa stor Længde og et saa lidet Middelspantsareal, maa give Skibet stor Hurtighed, medens den Lethed, hvormed det i Tilfælde af Collision, Brand, pludselig Læk eller Grundstødning, kan adskilles, giver en stor Sikkerhed for Liv og Gods, og Vished om at kunne redde idetmindste en Deel af Lasten. Ved Losning og Ladning af et saadant Skib spares selvfølgelig megen Tid og mange Udgifter. Kommer det nemlig i Havn, skilles strax den agterste Deel af Skibet, d. e. Maskinen og Skruen, fra, og bringes til et andet Skib af samme Construction, der er klart til at gaae, imedens de øvrige Dele af det ankommende Skib hales som ligesaa mange *Lighters* til de Steder, hvor Ladningen skal losses, hvorpaa de atter, efter endt Losning og Ladning, føies sammen og afvente Dampen, der skal skyde dem frem. En anden Fordeel er den, at Reparationer af Maskineriet aldrig behøve at opholde dette Slags Skibe i Havn.

Det »sammensatte Skib«, der, som ovenfor er sagt, saaes i Dokken i London, var et Kulskib, og unegtelig træder her Fordelene meget stærkt frem; men idet vi ingenlunde betvivle, at et saadant Skib vilde lykkes og være til stor Nytte og Vinding under Flod- eller Canalfart,

kunne vi ikke skjule den Tvivl, vi nære om, at det vil lykkes til oversøisk Fart, idet det for det Første vil være yderst vanskeligt at gjøre Forbindelsen mellem de forskjellige Stykker stærk nok til at modstaae Frictionen og de voldsomme Stød og Ryk, som Søen vil foraarsage i hele Systemet, og dernæst forekommer det os problematisk, om de forskjellige Stykker ville vage med hinanden som eet Skib, og navnlig om det forreste ikke under svære Nedduvninger maaskee vil trykkes ned af de andre Stykker og Skruen, saa at det glemmer at komme op igjen paa den næste Sø.

Martin's Granater.

Den 2den September sidstleden foretoges ved Woolwich det fjerde og afgjørende Forsøg med de i April 1856 foreslaaede saakaldte »Martin's Granater«; der er hule Projectiler, fyldte med smeltet Jern. Ved de foregaaende Forsøg har man anvendt Projectiler af forskjellige Dimensioner, saaledes at de have indeholdt fra 28 til 48 Pd. smeltet Jern. Skiven, hvorefter man ved alle Forsøgene har skudt, var bygget som en af de gamle 36 Kanons Fregatter med Batteridæk og Skandse og Bak. Ved dette Forsøg blev der med en 68pundig Kanon af 8 Tommers Caliber gjort 5 Skud paa en Afstand af 900 Yards. De to første Projectiler gik igjennem den Side, der vendte mod Kanonen; Virkningen bemærkedes øieblikkelig efter det første Skud, idet Røgen steg ud af Portene paa begge Sider. Det tredie Projectil recochetterede tæt foran Skiven og gik istykker, hvorved dets ødelæggende Indhold kastedes med en frygtelig Virkning mod Skiven. De to sidste Projectiler bleve stikkende i Jorden, uden at naae Skiven, der ved de tre første Skud geraadede i en saa voldsom Brand, at den trods alle Anstrengelser og uagtet der var en af de store Arsenalsprøiter tilstede og i Virksomhed, aldeles nedbrændte.

Redningsapparater.

I forrige Binds 5te Hefte have vi omtalt og foreslaaet forskjellige Redningsapparater for Skibbrudne. Vi henlede Opmærksomheden paa de af Gunnestads Korkefabrik i Christiania leverede forskjellige Constructioner af Redningsbøier m. m., der have været prøvede af technisk dannede Mænd og befundne fuldkommen hensigtssvarende.

Bøien Nr. 1, fyldt med en Blanding af større Korkstykker og malet Kork, bar, idet den blev lagt paa Vandet, 48 Pd.; efterat have ligget 6½ Time i Vandet, 35 Pd. Bøien Nr. 2, fyldt med en Blanding af mindre Korkstykker og malet Kork, bar, idet den blev lagt paa Vandet, 32½ Pd. Det store Bælte bar 37 Pd., det lille Bælte 19½ Pd., Stolen 107 Pd., Madratsen 172 Pd., efterat have ligget i Vandet i 2 Døgn.

Bøierne Nr. 1 og 2 ere begge betrukne med oliemalet Ravndug, Bælterne, Stolen og Madratsen med umalet Bolstertøi.

Efter anstillet Forsøg tabte en Mand, som veiede 132 Pd., i Vandet 110 Pd., saaledes at hans Vægt formindskedes til 22 Pd. Herefter vil altsaa, i den Stand, hvori Apparaterne ovenfor ere undersøgte, Bøien Nr. 1 bære omtrent 2 Mand, Bøien Nr. 2 1½, det store Bælte 1¾, det lille Bælte 1, Stolen 5 og Madratsen 8 Mand.

Af de her anførte Apparater turde Bælterne fortjene størst Opmærksomhed; hvert af dem koster kun 8 Mk. (norsk) og kan tjene til Hovedpude i enhver Køie. Madratserne, der koste 4—5 Spd., bære som man seer indtil 8 Mennesker og ville ligesom Stolene være at anbefale til Anskaffelse saavel i Dampskibe som andre Skibe. Med en ubetydelig Udgift for hvert Skib kunde anskaffes saamange af disse Redskaber, at Folk og Passagerer deri alle vilde have Frelsemidler, saasnart Ulykke maatte indtræffe.

Efterretninger for Søfarende.

(Fortsatte fra Side 308.)

Jyllands Østkyst. Uddybning af Randers Fjord.

Grunden *Ballen*, ved Indløbet til Randers Fjord, er nu uddybet til 12 Fod med almindelig Vandstand, i Retningen af de udlagte Mærker.

(Randers Havnecommission den 5te October 1857.)

Bornholm. Den nye Havn ved Rønne.

Den ved Rønne anlagte nye Havn kan optage Skibe af indtil *18 Fods* Dybgaaende og er forsynet med tilstrækkelig Materiale og Arbeidskraft for at kunne istandsætte indkommende Havarister.

(Rønne Havnecommission den 18de Septbr. 1857.)

Udlandet.

Rusland. Et Trætaarn opført paa Øen Verilaida (Paternoster), ved Indløbet til Mohn-Sund. Riga Bugten.

Istedetfor det under Krigen nedrevne Steentaarn paa NO.-Enden af Øen Verilaida, er der samme Sted opført et mørkerødt ottekantet Trætaarn, i Form af en

afkortet Pyramide. Taarnet er 52 Fod eng. høit over Grunden og 66 Fod over Vandfladen.

(Børsen-Halle den 9de October 1857.)

England. Vestkysten. Opdagede Klipper i Broad Sound.

Efternævnte Klipper ere nylig fundne ved Opmaaling i Nærheden af Skokham Island og Broad Sound ved Milford, nemlig:

1) en Klippe i Vandskorpen, Nord for Østenden af Skokham Island, 200 yards NO. ¼ N. fra the Stack.
2) En Klippe med 2½ Favne Vand over, 400 yards i samme Retning fra the Stack.
3) To andre Klipper med 3½ Favne Vand, 533 yards i NNO. ¾ O. fra the Stack. Alle disse Klipper ligge netop i det Farvand, der passeres af Skibe, der skulle igjennem Sundet til eller fra Milford Havn.
4) Syd for Skokham Stack er der Klipper med 3¼ Favne Vand, 820 yards i SSO. ¼ O. fra the Stack.
5) Vest for Skokham Island er der ligeledes fundet Klipper i Strømskjæret, bekjendt under Navnet Wild Goose Race, med 4½ og 5 Favne i 1300 yards NV. ¼ V. fra Vestenden af Skokham Island, og Vestenden af Skomer Island i N. t. O. ½ O.
6) Nord for Skokham Island er der Klipper med fra 3¾ til 4¼ Favne Vand, som ligge midtveis i Linien mellem Vestenden af Skokham og the Mewstone ved Skomer Island, eller 1¼ mile NV. t. N. fra Skokham Stack.
7) En farlig Klippe med 3 Favne ligger lige paa Routen for de Skibe, der gaae gjennem Jack Sound til eller fra Milford Havn; fra den haves Bench rocks omtrent ¼ mile i O. t. N. ¼ N. og Yderpynten af Gateholm Island 1733 yards i S. O. t. S.

8) En Klippe ligger ¾ mile i VNV. ¼ N. fra Longpoint, med Yderenden af Gateholm Isl. i N. t. V. ¼ V. Peilingerne ere misv. Misv. 24° 10′ V. i 1857 og aftager 6′ aarlig.

(No. 26. Hydrog. Off., London 17de Aug. 1857.)

---

2 nye Fyr paa Arran Øerne. Irlands Vestkyst.

Den 1ste December vil der blive tændt 2 nye Fyr paa Arran Øerne, udfor Vestkysten af Grevskabet Galway.

Arran Øernes nordlige Fyrtaarn er opført paa Eeragh eller Rock Island, den yderste af Gruppen, paa 53° 8′ 55″ N. og 9° 51′ 30″ V. f. Gr. Herfra haves Slyne Head sydlige Fyrskib i N. t. V. ¼ V., 20½ nautic. miles; Skird rocks i N. t. V., 8¾ miles; Loop-head i SV. t. S., 36 miles.

Dette bliver et *Blinkfyr* med Blink hver 3die Minut, der fra Søen vil være synligt fra det det haves i VNV. igjennem Vest til NV. t. N. Apparatet er catadioptrisk af 1ste Orden; Flammens Høide over Middel-Vandstand 115 Fod eng.; Synsvide 4 Miil.

Taarnet er rundt, graamalet, 101 Fod eng. høit fra Grundfl. til Toppen. Under Lanternen er det malet rødt, ligesom det ogsaa længere nede faaer paamalet 2 røde Belter.

Arran Øernes sydlige Fyrtaarn er opført paa Sydvestpynten af Inisheer, den sydligste af Øerne, paa 53° 2′ 40″ N. og 9° 31′ 30″ V. f. Gr. Herfra haves: Black Head, 11½ miles i O. ¼ N., Finnis rock (udfor SO.-Pynten af Inisheer) 1¼ mile i O. t. S. ½ S.; Loop-head, 33 miles i SV. t. V.

Dette bliver et *fast* Fyr, der fra Søen vil være synligt fra det det haves i SO. ¾ S., igjennem Syd til V. t. S. Apparatet er catadioptrisk af 1ste Orden; Flammens Høide 110 Fod eng. over Middel-Vandstand; Synsvide

15 miles. I Retningen med Finnis rock vil det vise rødt Fyr, forøvrigt er det af naturlig Farve.

Taarnet er rundt, graamalet og 112 Fod eng. fra Grundfladen til Toppen.

Efter at disse nye Fyr ere tændte, vil det gamle Fyr paa Toppen af Inishmore eller Great Island blive nedlagt og Lanternen samt det øverste af Taarnet borttaget.

Peilingerne ere misv. Misv. 27½° V. i 1857.

(No. 29. Hydrogr. Off. London 7de Septbr. 1857.)

Midlertidigt farvet Fyr ved Gibraltar. Middelhavet.

Den 25de August 1857 skulde der paa Enden af den nye Mole, der bygges ved Gibraltar, tændes et midlertidigt Fyr, der, for at skjelnes fra det røde Fyr paa Enden af den oprindelige Mole, skulde vise *grønt* Lys imod Nord, *hvidt* imod Vest og *rødt* imod Syd.

(No. 34. Hydrogr. Off. London d. 15de Septbr. 1857.)

Frankrig. Vestkysten. Forandring ved Indseilings-Fyrene til L'Orient.

Den 15de Septbr. 1857 er det *laveste* af de 2 faste Fyr, der holdt overeet føre ind til Port L'Orient igjennem le Grand Pass, flyttet i samme Retning hen til Port Louis' sydlige Bastion, paa 47° 42′ 13″ N. Br. og 3° 21′ 12″ V. f. Gr., saa at Afstanden imellem Fyrene nu er 1826 yards i Retning N. 83° O. Flammens Høide over Høivands Mærke 20 Fod eng.; Synsvide c. 2 Miil.

Det høieste Fyr er 62 Fod eng. over Havfladen og kan sees i 3 Miles Afstand.

Under Indseilingen maa man passe paa at holde ovennævnte Fyr overeet indtil de 2 Ledefyr for den lille

Canal komme i Linien, det ene over det andet, da man styrer ind i dette Mærke.

Peilingen misv. Misv. 22° V. i 1857.

(No. 32. Hydrogr. Off. London d. 10de Septbr. 1857.)

Spanien. Blinkfyr ved Cap St. Sebastian. Middelhavet.

Den 1ste October 1857 skulde et nyt *Blinkfyr* af 1ste Orden, med Blink hver Minut, tændes tæt ved Ermita de San Sebastian paa Forbjerget af samme Navn, Kysten af Geronne.

Beliggenhed 41° 53′ 30″ N. Br. 3° 12′ 21″ Ø. f. Gr.

Flammens Høide 167^{m} 13.

Synsvide 5½ Miil.

Det tjener til at undgaae Revene fra Øen Hormigas, hvis sydlige Kant er 2,4 Qml. (milles) Syd for Fyret, medens dets Østside ligger 1,3 Qml. fra Termino eller Castell Pynten.

(Direct. dè Hydrogr. Madrid 7de Septbr. 1857.)

Sardinien. Fast Fyr paa Cap Delle Mele. Genua Bugten.

Paa Toppen af Cap Delle Mele, Vestkysten af Genua Bugten, er opført et *fast Fyr* med Lindseapparat af 1ste Orden.

Beliggenhed: 43° 57′ 16″ N. Br. og 8° 10′ 38″ V. f. Gr.

Flammens Høide 307 Fod eng. over Havfladen.

Synsvide 5 Miil.

Sicilien. Forandring af Fyr ved Messina.

Siden 15de Juli 1857 er det tidligere Fyr i San Ranieri Taarnet i Messina blevet ombyttet med et *fast*

Fyr af 2den Orden, varieret med *rødt* Glimt hver 2den Minut.

Taarnet er firkantet, 124 Fod høit og staaer paa den østlige Deel af Castelspynten i 38° 11½′ N. Br. og 15° 34′ 50″ Ø. f. Gr.

Flammens Høide 132 Fod eng. over Havfladen.

Synsvide 3 Miil.

(No. 19. Hydrogr. Off. London 15de Juli 1857.)

Forenede Stater i Nordamerika. Forandring af Montauk Point Fyr. Atlanterhavet.

Den 1ste Januar 1858 vil det faste Fyr paa Montauk Point, ved Østenden af Long Island, Newyork, blive forandret til et *fast* Fyr af 1ste Orden, *varieret med Glimt* hver 2den Minut.

Taarnet er 85 Fod eng. høit og hvidt; Flammens Høide 160 Fod eng. over Middelvandstand.

Det nye faste Fyr vil kunne sees i almindeligt Veir imellem Glimtene i en Afstand af 5 Miil og Glimtene 3 til 5 Qml. længere.

Omtrentlig Beliggenhed af det nye Fyr: 40° 4′ 13″ N. Br., 71° 51′ 6″ V. f. Gr.

Fast Fyr i Great West eller Shinnecock Bay.

Den 1ste Januar 1857 vil et *fast* Fyr af 1ste Orden blive tændt paa Pond Quogue Point, Nordsiden af Shinnecock Bay, Long Island, Newyork, 1 Qml. fra Stranden og halvveis imellem Fyrtaarnet Fire Island og Montauk Point.

Taarnet er 150 Fod høit; Flammens Høide 160 Fod eng. over Middelvandstand; Synsvide ca. 5 Miil.

Omtrentlig Beliggenhed: 40° 51′ N. Br. og 72° 30′ V. f. Gr.

Havnefyr i Norfolk og Portsmouth Havn. Virginia.

Den 14de August 1857 skulde et Fyr af 6te Orden tændes fra Toppen af det Huus, der ligger paa Enden af the Naval Hospital wharf i Norfolk og Portsmouth Havn. Virginia.

(Nr. 31. Hydrogr. Off., London d. 10de Septbr. 1857).

Forandring af Fyr ved Cap Roman. South Caroline.

Den 1ste Januar 1858 vil det nuværende faste Fyr paa Cap Roman, South-Carolina, blive ombyttet med et catadioptrisk *Blinkfyr* af 1ste Orden med Blink hver Minut.

Det nye Taarn, der opføres tæt ved det gamle, er ottekantet og bliver 150 Fod eng. høit; dets Fyr vil kunne sees i en Afstand af 23 Qml. under almindeligt Veir, eller 17 Qml. udenfor de farlige Rev ved Cap Roman.

Omtrentlig Beliggenhed af det nye Fyrtaarn: 33° 1′ 4″ N. Br. og 79° 17′ 5″ V. f. Gr.

Forandring af Charleston Fyr. South Caroline.

Den 1ste Januar 1857 vil Blinkfyret ved Charleston blive ombyttet med et *fast* catadioptrisk Fyr.

Flammens Høide af det nye Fyr vil blive 133 Fod eng.; Synsvide ca. 5 Miil.

Varde Fyret, der er 50 Fod høit og staaer foran Hovedfyret, vil, holdt overeet med dette, angive det dybeste Vand over Barren.

Omtrentlig Beliggenhed af det nye Hovedfyr: 32° 41′ 55″ N. Br. og 79° 52′ 29″ V. f. Gr.

Omtrentlig Misv. 2° 30′ Ø.

(Nr. 30. Hydrographic Office, London den 10de Septbr. 1857).

Dagmærker langs Florida Rev. Vestindien.

Superintendenten for de forenede Staters Kystopmaaling har bekjendtgjort, at der er oprettet Dagmærker langs med Florida Revene, fra Sand Cay Fyrtaarn NO. efter til Cape Florida.

Disse Dagmærker ere opsatte i de Positioner, hvor der under Opmaalingen af Revene har været anbragt Signaler, og bestaae af en 36 Fod eng. høi Jernstøtte, befæstet ved Jernskruer i Revet. Paa Toppen er en Cylinder eller Tønde af flettet Jernbaand og derunder en Fløi, mærket med et Bogstav. De ere enten sort, hvid eller rød malede og, for bedre at skjelne dem fra hverandre, ere de 3 paa hinanden følgende Varder altid forskjelligt malede.

Man vil saaledes kunne erholde en nogenlunde nøiagtig Brede og Længde ved at iagttage Farven af den Varde, man passerer, og kan man tillige see hvad Bogstav der er paamalet Fløiet, har man Sikkerhed for hvilken Varde det er.

Disse Varder ere placerede paa de mest fremspringende og farligste Punkter af Florida Revene og staae i Regelen fra 4 til 6 Qml. fra Ydersiden af Florida Caierne og i ethvert Tilfælde indenfor ½ Qml. fra Kanten af Golfstrømmen.

Den Dybde, som disse Dagmærker staae i, overstiger intet Sted 4 Fod ved Lavvande, og netop udenfor dem imod Øst er Dybden i Golfstrømmen ubekjendt.

Fra Søen kan man nærme sig dem indtil paa et Par hundrede Yards Afstand, men det vil altid være forsigtigt, navnlig i slet Veir, at holde sig i tilbørlig Frastand.

I Særdeleshed efter østlige Storme hændes det ofte at Golfstrømmen sætter tværs over Revene og under saadanne Omstændigheder bliver man ført ind i Faren, uagtet man efter den satte Cours skulde gaae vel fri.

Opdager man et af disse Dagmærker østen for sig, kan man være vis paa at være inde imellem Revene og Caierne.

De omtalte Dagmærker ere efternævnte:

Sand Cay Fyrtaarn; opført af Jernsøiler, 121 Fod eng. høit, mørk farvet med hvid Lanterne. 24° 27′ 9″. 5 N. Br. og 81° 52′ 43″. 5 V. f. Gr.

Østre Sambo Varde; hvidt Bogstav A i Fløiet; sort Tønde paa Toppen; Jernstøtte og Fløi røde. 24° 29′ 32″ N. Br. og 81° 39′ 55″ V. f. Gr.

American Shoals Varde; sort Bogstav B i Fløiet; rød Toptønde; Jernstøtte og Fløi hvide. 24° 31′ 24″ N. Br. og 81° 31′ 16″ V. f. Gr.

Coffin Patches Fyrtaarn opføres for Tiden tæt ved Yderkanten af Revet og omtrent Syd for Duck Cay. Stilladsen sees i 2½ Mils Afstand.

Alligator Reef Varde; rødt Bogstav C i Fløiet; hvid Toptønde; sort Jernstøtte og Fløi. 24° 49′ 8″ N. Br. og 80° 38′ 8″ V. f. Gr.

Crocker Reef Varde; hvidt Bogstav D i Fløiet; sort Toptønde; rød Jernstøtte og Fløi. 24° 54′ 21″ N. Br. og 80° 31′ 26″ V. f. Gr.

Conch Reef Varde; sort Bogstav E i Fløiet; rød Toptønde; hvid Jernstøtte og Fløi. 24° 56′ 36″ N. Br. og 80° 27′ 50″ V. f. Gr.

Pickles Reef Varde; rødt Bogstav F i Fløiet; hvid Toptønde; sort Jernstøtte og Fløi. 24° 59′ 22″ N. Br. og 80° 24′ 55″ V. f. Gr.

French Reef Varde; hvidt Bogstav G i Fløiet; sort Toptønde, rød Jernstøtte og Fløi. 25° 2′ 6″ N. Br. og 80° 21′ 5″ V. f. Gr.

Grecian Shoals Varde; sort Bogstav H i Fløiet; rød Toptønde; hvid Jernstøtte og Fløi. 25° 7′ 22″ N. Br. og 80° 17′ 57″ V. f. Gr.

Elbow Varde (under Bygning); rødt Bogstav I i Fløiet; hvid Toptønde; sort Jernstøtte og Fløi. 25° 8′ 32″ N. Br. og 80° 15′ 40″ V. f. Gr.

Carrysfort Reef Fyrtaarn; opført af Jernsøiler og mørk farvet; paa Carrysfort Reef, tæt ved Kanten af Golfstrømmen og østen for Cay Largo. 25° 13′ 15″ N. Br. og 80° 12′ 44″ V. f. Gr.

Turtle Reef Varde; hvidt Bogstav K i Fløiet; sort Toptønde; rød Jernstøtte og Fløi. 25° 16′ 52″ N. Br. og 80° 12′ 24″ V. f. Gr.

Pacific Reef Varde; sort Bogstav L i Fløiet; rød Toptønde; hvid Jernstøtte og Fløi. 25° 22′ 30″ N. Br. og 80° 8′ 30″ V. f. Gr.

Ajax Reef Varde; rødt Bogstav M i Fløiet; hvid Toptønde; sort Jernstøtte og Fløi. 25° 24′ 9″ N. Br. og 80° 7′ 59″ V. f. Gr.

Long Reef Varde; hvidt Bogstav N i Fløiet; sort Toptønde; rød Jernstøtte og Fløi. 25° 26′ 45″ N. Br. og 80° 7′ 21″ V. f. Gr.

Triumph Reef Varde; sort Bogstav O i Fløiet; rød Toptønde; hvid Jernstøtte og Fløi. 25° 28′ 37″ N. Br. og 80° 6′ 50″ V. f. Gr.

Power Rock Varde; rødt Bogstav P i Fløiet; hvid Toptønde; sort Jernstøtte og Fløi; 25° 35′ 23″ N. Br. og 80° 5′ 51″ V. f. Gr.

Cape Florida Fyrtaarn; hvidt Taarn, paa Sydpynten af Cay Biscayno, udfor SO.-Pynten af Florida. 29° 53′ 56″ N. Br. og 80° 9′ 29″ V. f. Gr.

(Nr. 21. Hydrographic Office, London den 1ste August 1857).

Syd-Amerika. Fyrskibe i Rio de la Plata.

Efterfølgende flydende Fyr ere blevne tændte paa Rio de la Plata Floden:

1) Et Fyrskib med *fast* Fyr, ca. 30 Fod høit, synligt 8 à 10 Qml. udfor Point Indio. Det er fortøiet i 3¼

Favne Vand, NO. ¼ N. fra Point Indio, omtrent 8 miles fra Land og tæt ved Kanten af det Flak, som paa dette Sted skyder ud fra Landet, samt ca. 9 miles SSV. fra SO.-Enden af Ortiz Banken, paa 35° 11½ S. Br. og 57° 1′ V. f. Gr.

2) Et Fyrskib udfor Nordenden af Chico Banken, der viser et *fast* Fyr, synligt 8 à 10 Qml. Det er fortøiet i 5 Favne Vand, 13 miles NO. ¾ N. fra Point Atalaya, og omtrent 33 miles NV. ½ V. fra Point Indio Fyrskib, paa 34° 46′ S. Br. og 57° 28′ V. f. Gr.

3) Et *fast* Fyr vises fra Vagtskibet, der ligger i 2½ Favne Vand, omtrent 3½ miles ONO. fra Buenos Ayres, og 40 miles V. ½ N. fra Chico Fyrskibet. Det kan sees i 7 Qml. Afstand.

4) Et Fyrskib vil blive udlagt udfor Nordenden af Engelske Banken, 11 miles S. t. O. fra Flores Blinkfyr; ligeledes vil et Fyr blive oprettet paa Sydpynten af Lobos Øerne, udfor Maldonado, tæt ved det nordlige Indløb til Plata Floden.

Endelig er det foreslaaet at anbringe en Redningsbaake paa Engelske Banken.

Peilingerne ere misv.; Misv. 11° Ø. ved Buenos Ayres og 9° 50′ ved Montevideo, i Januar 1857.

(No. 17. Hydrogr. Off. London d. 15de Juni 1857.)

Central- og Syd-Amerika. Stille Hav. 1) Fast Fyr ved Punta Arenas.

Et *fast* Fyr er oprettet ved Punta Arenas, i Nicoya Bugten, imellem Pynten og Byen. Beliggenhed: 9° 48′ 40″ N. Br. og 84° 45′ V. f. Gr. Flammens Høide over Middel Vandstand 65 Fod eng. Synsvide: 2½ Miil.

Fyret sees tydeligt naar man er lidt sønden for Sail rock og, naar Fyret ikke bringes norden for NNV., vil det føre fri af al Fare op til Ankerpladsen udfor Byen.

---

2) Klippe i Herradura Bugten.

En farlig Klippe er opdaget i Herradura Bugt, paa Østkysten af Nicaya Bugten. Der er kun *2 Fod* Vand paa den ved Springtids Lavvande og med svær Dynning er den undertiden synlig over Vandet. Den ligger næsten midt i Bugten, med et Huus paa Stranden i NO. ¼ N. 8 Kabellængders Afstand og Caño pinnacle, 9 Kabellængder i SV. t. S. Ved Fuld- og Nymaane stiger Vandet ca. 9½ Fod.

---

3) Rev udfor Lempa Floden.

Et udstrakt Rev, med ikkun 12 Fod Vand, hvorpaa 2 Skibe nylig have grundstødt, er angivet at skulle ligge omtrent 10 miles fra Land udfor Lempa Floden, netop paa Routen imellem La Union og Acajutla. Revet er omtrent 3 miles langt i NO. og SV. Retning, og fra dets Midte haves Vulcanen paa St. Miguel (6790 Fod eng. høi) i NNO. Det ligger omtrent paa 13° 2′ N. Br. og 88° 19′ V. f. Gr.

Der er Grund til at antage, at hele denne Kyst af Central-Amerika er aflagt 3 miles for nordlig i de engelske Kort.

---

4) Klippe i Smyth's Canal, Magellan Strædet.

Det engelske Krigsskib Vixen stødte paa et Rev i Smyth Channel ved NV.-Enden af Magellan Strædet, da det, ved at styre Nord hen, forsøgte at løbe igjennem Passagen imellem Østsiden af Long Island og King William Land. Dette Rev strækker sig tværs over Løbet fra Kysten under Rose hill til indenfor ½ Kabellængdes Afstand fra Long Islands Strand; der er kun 6 Fod Vand paa det og Dybden aftager pludselig fra 25 til 4½ Favne tæt under Revet. Medens Skibet stod fast, peiledes

SO.-Kanten af Long Island i S. ¾ O. og det høieste Punkt paa Øen i V. t. S.

Dette udstrakte Rev, der midt i Løbet har flere Klipper med 9 Fod Vand, og hvor der er steildybt lige til, gjør denne Passage useilbar; man bør derfor holde sig til det i Sailing Direction for South America, 2den Deel Pag. 264 anbefalede Løb, østenom Otter Øen og derefter imellem Summer Øerne og Long Island.

Peilingerne ere misv.; Misv. i 1857 var i Nicoya Bugten og udfor Lempa Floden 7¾° Ø. og ved NV.-Enden af Magellan Strædet 22¾° Ø.

(No. 33. Hydrogr. Off. London d. 14de Septbr. 1857.)

Misviisninger i 1857.

1) Ved de britiske Øer.

The Hydrographic Office i London har bekjendtgjort efterfølgende Optegnelse af den for Tiden værende Misviisning omkring de britiske Øer, for at Søfarende i Almindelighed kunne blive bekjendte med dennes Aftagen, hvilken i de sidste 20 Aar er løbet op til ¼ Streg og fortiden omtrentlig er 5′ aarlig; dernæst for at sætte Skibsførere, Korttegnere og de Agenter, som sælge Kort, istand til at rette de mange Søkort og Beskrivelser, der alle have unøiagtige Misviisninger.

Fra Shetland, Ørkenøerne og Hebriderne til den nordlige Kyst af Frankrig imellem Calais og Ouessant, er den almindelige Retning af Linierne med eens Misviisning fortiden SSV. og NNO. retv.; Misviisningen beløber sig fra 21 til 28° V.

Østlige Kyst.

Ved Lerwick og Sumburgh Head	25° V.
Pentland og Moray Firths	25¾° »
Buchanness og Fifeness	24¼° »

Ved Holy og Farn Øerne	24 °	V.
Shields, Sunderland og Hartlepool	23½ °	»
Flamborough Head	22¾ °	»
The Wash og Dudgeon	22 °	»
Leman og Ower, Yarmouth og Orfordness	21¼ °	»
Themsen	21½ °	»

Sydlige Kyst.

Nord og Syd Foreland og Dungeness	21 °	V.
Beechy Head	21⅓ °	»
St. Catharine, Øen Wight	22 °	»
Bill af Portland	22½ °	»
Start Paint	23 °	»
Lizard Point	23¾ °	»
Scilly Øerne	24¼ °	»
Cork Havn	26 °	»
Cape Clear	26½ °	»

Vestlige Kyst.

Valentia og the Blasquets	27⅓ °	V.
Arran Øerne	27½ °	»
Achil Head	28 °	»
Tory Øerne	27½ °	»
Innistrahul Fyrtaarn	27 °	»
Skerryvore Fyrtaarn	27½ °	»
Bara Head	27¾ °	»
Butt of Lewis	28 °	»

Nordlige Kyst.

Minch og Little Minch	27½ °	V.
Cape Wrath	27 °	»
Thurso	26 °	»
North Ronaldsha, Ørkenøerne	25¾ °	»
Foula Øen, Shetland	25¾ °	»
Unst Øen, do.	25 °	»

Irske Hav og Bristol Canalen.

Ved Mull of Cantire	26¼ °	V.
Mull of Galloway	25½ °	»
Isle of Man	25 °	»
Liverpool	24 °	»
Holyhead	24¾ °	»
Dublin	25¾ °	»
Smalls Fyrtaarn	24¾ °	»
Tuskar do.	25¼ °	»
Lundy Øen	24 °	»
Bristol	23 °	»

Nordlige Kyst af Frankrig.

Calais	20¾ °	V.
Havre	21 °	»
Cap Barfleur og Jersey	21¾ °	»
Casquets, Alderney og Guernsey	22¼ °	»
Ouessant	23 °	»

---

2) I Middelhavet, det Sorte og Røde Hav.

Fortiden aftager Misviisningen aarlig omtrent 3′ i vestlige Deel, 5′ i den midterste, 6′ i den østlige Deel af Middelhavet og i det Sorte Hav, og 7′ i det Røde Hav. Siden Begyndelsen af dette Aarhundrede har den paa mange Steder aftaget over ½ Streg.

Spanien, Frankrig og Italien.

Gibraltar	20 °	V.
Cap de Gat	19°	»
Cap Antonio og Tarragona	18½°	»
Barcelona og Cap Creux	18°	»
Marseille og Toulon	17°	»
Genoa	15½°	»
Livorno	15°	»
Neapel	13½°	»

Cap Spartivento . . . . . 12½° V.
Bugten ved Tarent . . . . . 12° »

De vigtigste Øer i Middelhavet.

Port Mahon (Minorea) . . . . . 17° V.
Corsica og Sardinien . . . . . 15½° »
Pantellaria og Vestkysten af Sicilien . . . . 14° »
Malta . . . . . 13¼° »
Østkyst af Sicilien . . . . . 12¾° »
Joniske Øer . . . . . 10½° »

Nordkyst af Africa.

Cap Spartel . . . . . 20° V.
Cap Ferrat . . . . . 18° »
Algier . . . . . 17¼° »
Cap Serrat og Galita Øen . . . . . 15¼° »
Cap Bon og Skerki Grundene . . . . . 14½° »
Tripolis . . . . . 13¾° «
Ben Ghazi . . . . . 11° »
Bombah . . . . . 9¾° »
Alexandria . . . . . 7¼° »

Kysterne af Grækenland.

Corinth og Cerigo Øen . . . . . 9½° V.
Athenen . . . . . 9¼° »
Archipelet i Almindelighed fra 9° til 8° V.

Lille Asiens Kyster.

Dardanellerne og Smyrna . . . . . 8° V.
Alaya i Karamania og Vestenden af Cypern 5¾° »
Iscanderun Bugt . . . . . 4° »
Acre . . . . . 5° »

Sorte Hav.

Indløbet til Bosporus og Constantinopel . . 7° V.
Donau-Mundingerne . . . . . 6½° »

Odessa	6°	V.
Krims Vestkyst	5°	»
Kertch Strædet	3½°	»
Circassiens Kyst	2½°	»
Sinope	4°	»

Røde Hav.

Suez	6°	V.
Kosseir	5½°	»
Seberget Ø	4½°	»
Jibbel Teer	4°	»
Perim Ø	4¼°	»
Aden	2¾°	»

(No. 25 og 27. Hydrogr. Off. London, August 1857.)

Betænkning fra Commissionen til at udarbeide en Plan for Flaadens Størrelse og Bestanddele.

I Commissorium af 18. Juni d. A. til undertegnede Commission har Ministeriet udtalt: »at den overordentlige Udvikling af Dampkraftens Anvendelse i Krigsskibe, som har funden Sted i de store Mariner, gjør det uundgaaelig nødvendigt ogsaa for de mindre Stater at forsyne deres Krigsskibe med Dampkraft, og at lade dette udføre i et kortere Tidsrum end under almindelige Omstændigheder vilde være Tilfældet, hvis de ikke skulle være udsatte for i paakommende Tilfælde at findes aldeles forsvarsløse tilsøs, og at, da flere mindre Stater alt have betraadt denne Vei, Nødvendigheden ogsaa byder Danmark at stræbe saa vidt i denne Retning, som dets Stilling og pecuniaire Kræfter tillade«.

Ministeriet har dernæst paalagt Commissionen det Hverv: »at gjøre Forslag til en Bestemmelse om hvilken Størrelse Flaaden og den flydende Defension bør have, for at kunne hævde Landets Selvstændighed, samt at fremkomme med Overslag over de Pengemidler, der ville være fornødne til Dannelsen og Vedligeholdelsen af dette Søværn«.

Idet Ministeriet har forbeholdt til senere Afgjørelse, hvorvidt Landets pecuniaire Kræfter ville kunne bære de ved et saadant Søværn for-

anledigede Udgifter, eller hvilke Indskrænkninger af Forslaget maatte blive fornødne, har Ministeriet paalagt Commissionen navnlig at forhandle og besvare følgende Spørgsmaal:

1. Størrelsen af Flaaden, Defensionsfartøierne derunder indbefattede, hvilke Klasser Skibe Flaaden bør indeholde, og Antallet i hver Klasse.

2. Hvilke af Flaadens nuhavende Skibe det kan ansees hensigtsmæssigt at forandre til at modtage Dampmaskiner.

3. Den aarlige Bekostning, som vil foraarsages ved Anskaffelsen og Vedligeholdelsen af den foreslaaede Flaade, derunder indbefattet Udgifterne ved Værftets Bygninger og Inventarium.

4. Hvilke extraordinaire Arbeider der maatte ansees uundgaaelig nødvendige i den nærmeste Fremtid, samt hvilke extraordinaire Pengemidler hertil maae ansees fornødne.

Ministeriet har derhos henledet Commissionens Opmærksomhed paa Ønskeligheden af, at denne Sag, der er af den høieste Vigtighed for Marinen, fremmes saaledes, at det kan blive muligt at bringe Resultatet af Forhandlingerne for Rigsraadet i dets næste Møde.

Sluttelig har Ministeriet bemyndiget Commissionen til at tilkalde hvem af Marinens Personale, som den maatte ønske Oplysninger af.

Efter at have behandlet denne Sag i gjentagne Møder og benyttet den givne Bemyndigelse, ved at tilkalde Nyholms Eqvipagemester, for at deeltage i Udarbeidelsen af nogle specielle Overslag, og ved at forelægge 7 af Etatens farende Officerer og Underfabrikmesteren forskjellige Spørgsmaal vedrørende Materiellets Beskaffenhed, skal Commissionen have den Ære at afgive følgende Betænkning.

Commissionen maa ansee Besvarelsen af de fire fremsatte Punkter som indeholdende Løsningen af den

hele Opgave; men forinden man gaaer over hertil, troer Commissionen dog at burde forudskikke nogle almindelige Bemærkninger, for at antyde det Standpunkt, den har indtaget ved Sagens Forhandling, og fra hvilket da ogsaa dens Arbeide maa betragtes.

Commissionen deler ganske den af Ministeriet udtalte Anskuelse, at alle Krigsskibe fremtidig bør være forsynede med Dampkraft, og den anseer dette for at være i den Grad givet ved Forholdene, at en nærmere Begrundelse deraf er overflødig; man har derfor med Hensyn til Dampkraftens Indførelse kunnet indskrænke sig til at overveie, i hvilket Omfang denne bør meddeles de enkelte Skibe og hvad Indflydelse dette vil udøve paa de Klasser af Skibe, hvoraf Flaaden antages fremtidig at burde dannes. Med Hensyn til den Størrelse af Flaade, som vil være at bringe i Forslag, da er det i Commissoriet udtalt, at Commissionen skal gaae ud fra, hvad den anseer fornødent for at hævde Landets Selvstændighed. Dette kan Commissionen ikke forstaae anderledes, end at Flaaden skal kunne bidrage sit, som Andeel af Landets Forsvarsvæsen, til at værge det mod fjendtligt Overfald. Ifølge Landets physiske og geographiske Beskaffenhed, vil det derfor ei alene være Flaadens Formaal at kunne møde en Fjende i aaben Sø, eller at hindre fjendtlige Skibes Indtrængen i Fjorde og snevre Løb, men den maa ogsaa være beregnet paa at kunne virke i den engeste Forbindelse med Landhæren, ved at lette og befordre dennes Operationer, hvilket under visse Eventualiteter kan være af afgjørende Vigtighed ved Forsvaret af Øgrupperne.

Commissionen har troet det nødvendigt at indskyde denne Bemærkning, hvis Sandhed den tør antage saa upaatvivlelig, at den fast kunde synes overflødig, fordi det er herpaa at den støtter, at have optaget en Hoved-Afdeling af den Flaadeplan, som den i det Følgende skal foreslaae, men som ikke findes nævnt i Commissoriet.

Med Hensyn til Flaadens Størrelse for at svare til Øiemedet, da formener Commissionen, at Landets Værdighed og Selvstændighed fordre, og under almindelige Omstændigheder maae være betryggede ved, at Flaaden, forholdsviis til Landets Størrelse og Folkemængde, kommer til at svare til, hvad Nabomagter, hvormed det kan sammenlignes, fastsætte for deres Vedkommende, og at man kun ved at følge denne Regel, som Minimum af Søstyrke, tør gjøre sig Forhaabning om, paa hæderlige Vilkaar at kunne indgaae Forbund til fælles Forsvar, uden hvilke en Stat af Danmarks Størrelse og Beliggenhed ei kan værge sig i Tidens Længde mod mægtige Fjender. Medens en Regel som den oven anførte maatte kunne ansees tilstrækkelig til at begrunde Flaadens Størrelse under almindelige Omstændigheder, antager Commissionen imidlertid, at der kunde gives Forhold af en saadan Beskaffenhed, at Landet bør anstrænge sig for en yderligere Udvikling af Forsvarsvæsenet, saa at dette alene bliver begrændset af Landets absolute Evne i saa Henseende.

Naar disse Betragtninger overføres paa de factiske Forhold, da antager Commissionen, at de Magter, der fornemlig bør haves for Øie ved Bestemmelsen af Søværnets Størrelse, ere Sverrig-Norge og Preussen. De større Sømagter, som England, Frankrig og Rusland, kan en mindre Stat ei ville sammenligne sig med, uden med Hensyn til de enkelte Skibes Beskaffenhed, og Hensynet til de fjernere liggende Magter af større eller mindre Rang maa antages fyldestgjort ved, hvad Sammenstillingen med de ovenanførte Nabomagter fører til. Hvad Sverrig-Norge angaaer, da formener Commissionen, at, naar Hensyn tages til disse Landes Beliggenhed, Folkemængde og Velstandskilder, da maa Danmark være istand til at kunne holde en Sømagt af forholdsviis tilsvarende Styrke som disse, og den antager ogsaa, at det absolut bør gjøre det, deels til Selvforsvar, og deels som det

vigtigste Middel til at kunne sikkre sig et hæderligt Forbund med disse vore Naboer, der i Tiden kunde blive det kraftigste Middel til Landets Frelse.

Hvad Preussen angaaer, da har denne europæiske Stormagt i den seneste Tid paabegyndt Skabelsen af en Flaade, paa hvilken den synes at ville anvende temmelig betydelige Midler. Den bygger Krigsskibe i Danzig, den lader bygge i Udlandet, den anlægger en Orlogshavn i Jahde-Floden ved Nordsøen, og der er paatænkt og udkastet Plan til et Hoved-Orlogsværft paa Øen Rügen. Der er bestemt en aarlig Udgift til Marinen af $2\frac{1}{2}$ Million Pr. Thlr., hvoraf 800,000 Thlr. alene til Skibsbyggeri. Man tilsigter med denne Orlogsmarine at være istand til om et vist Antal Aar at kunne byde den danske Marine Spidsen. Saaledes har den preussiske Minister-Præsident v. Manteufel udtalt sig d. 3. April d. A. i de Deputeredes Kammer (see Forhandlingerne i de Dep. Kammer i Berlin d. 3. April 1857, Pag. 714. Bilag Nr. 1).

Efter at have seet, hvad der saaledes officielt er erklæret at være den preussiske Regjerings Hensigt med Anskaffelsen af sin Flaade, troer Commissionen ikke at overskride sin Competence, naar den derpaa støtter sin Mening om, hvad der da altsaa bør være Maalet for den danske Marines fremtidige Udvikling, det nemlig, saa langt og saa længe Landets Kræfter tilstede det, at være den preussiske Marines Overmand paa Søen, for at kunne benytte de Fordele, som Landets geographiske Beliggenhed og physiske Beskaffenhed tilbyde, for hermed at kunne opveie denne Nabomagts store Overmagt i landmilitair Henseende.

Efter disse almindelige Udtalelser skal Commissionen nu behandle de af Ministeriet fremsatte fire Punkter, hvert for sig.

I. Størrelsen af Flaaden, Defensionsfartøierne derunder indbefattede, hvilke Klasser Skibe Flaaden bør indeholde, og Antallet i hver Klasse.

Commissionen antager, at Flaaden bør indbefatte tre Hovedafdelinger, nemlig:

A. En søgaaende Flaadestyrke.
B. Defensionsfartøier.
C. Transportfartøier.

Den søgaaende Flaadestyrke, for at kunne møde Fjenden i aaben Sø, da han ellers uhindret kan forstyrre vor Handel og trænge ind i vore Farvande, og for at kunne afspærre og tilintetgjøre den fjendtlige Handel og blokere de fjendtlige Havne.

Defensionsfartøierne, til dermed at beskytte vore indre Farvande og Vesterhavsøerne, og til at operere i Forbindelse med Armeen i de paa Fastlandet dybt indgaaende Fjorde, dog saavidt muligt altid og overalt støttet til den søgaaende Deel af Søforsvaret.

Transportfartøierne, til at befordre Armeens Operationer. Deres Nødvendighed har saa afgjort viist sig i den sidste Krig, at Commissionen troer det overflødigt at fremføre noget Beviis for, at de bør anskaffes og være tilstede som et ligesaa nødvendigt Materiel, som enhver anden Deel af Statens Krigsbehov.

Commissionen skal derefter omhandle hver Hovedafdeling for sig, deres Styrke, Bestanddele og Beskaffenhed.

A. Den søgaaende Flaadestyrke.

Naar man gaaer ud fra, at alle Krigsskibe bør være forsynede med Dampkraft, maa man indrømme, at de Fordele, som derved opnaaes, staae i Forhold til det Omfang, hvori Dampkraften meddeles Skibene. Denne Anerkjendelse har ogsaa gjort sig gjeldende i Praxis, idet man i de store Mariner, efterhaanden som Begreberne

have udviklet sig, har tildelt de nybyggede Skibe Dampkraft i et hidtil stedse stigende Omfang, og vor egen kortvarige Erfaring har ogsaa alt været belærende, idet vi, efter de første Forsøg med en Skruedampfregat, have fundet det nødvendigt at forøge Dampkraften i Skibe af denne Størrelse. Størrelsen af den Dampkraft, der i England og Frankrig meddeles Krigsskibe, har ogsaa alt i den korte Tid, hvori Skruen har været indført som Fremdrivningsmiddel, gjennemløbet en Udvikling, hvorefter det tør antages, at man med nogenlunde Sikkerhed kan uddrage en Slutning om, hvad der vil blive gjeldende, saalænge ei gjennemgribende Forandringer kunne foretages med Fremdrivningskraften selv. Ved de tidligst byggede større Skrue-Krigsskibe lod man sig saaledes nøie med en Dampkraft, der kunde bevæge Skibet med 7 à 8 Miils Fart i Stille, men ved de senere byggede forøgedes Kraften til at kunne meddele en Hastighed af 10 à 11 Miil eller derover, og endelig er i den nyeste Tid nogle Skibe satte i Bygning, hvormed man efterstræber et endnu høiere Maal. Betragter man nærmere disse Skibes Dimensioner og Artilleristyrke, da vil man finde, at f. Ex. en Dampfregat paa 50 Kanoner med Maskine af nominel 600 H. Kraft, svarende til omtrent $\frac{8}{10}$ af Middelspantets Areal i Qvadratfod, der vil kunne løbe en Fart af omtrent 11 Miil i Stille og 6 à 7 Miil mod Mersseils Kuling, opnaaer en Drægtighed, der er $\frac{1}{4}$ større end en Seilfregats med samme Artilleristyrke og omtrent svarer til Drægtigheden af et Seil-Linieskib paa 80 Kanoner; som et andet Exempel kan anføres et nylig bygget Skib paa 32 Kanoner, med nominel 800 Hestes Kraft, svarende til 1,18 af Middelspantets Areal, hvis Drægtighed er større end Dampfregattens paa 50 Kanoner, og endelig findes i England under Bygning et Skib paa ikkun 26 Kanoner med nominel 1000 Hestes Kraft, hvis Drægtighed omtrent svarer til det største Seilskib paa 120 Kanoner, der nogensinde er bygget. Disse Exempler, der ere uddragne

af Capt.-Lieutenant G. Schönheyders Rapporter fra hans Reiser i Udlandet, vise hvilke overordentlige Fordringer stor Dampkraft stiller til Skibets Størrelse og hvilke Opoffrelser det medfører i Artilleristyrke, og det er klart, at deri maa søges en praktisk Grændse for Størrelsen af den Dampkraft, der kan meddeles Massen af Skibene i en Flaade. Uagtet man ei med Bestemthed tør sige, at denne Grændse er fastsat, formener Commissionen dog at det kan antages, efter hvad der foreligger, navnlig efter de Oplysninger, der findes i ovenanførte Rapporter, at et Krigsskib, der kan bevæges med en Hastighed af ca. 11 Miil i Stille og 6 à 7 Miil mod Mersseils Kuling og dertil svarende Sø i vore Farvande, hvilket formenes at kunne opnaaes med en nominel Hestekraft af omtrent $\frac{8}{10}$ af Middelspantets Areal, maa ansees for at være tidssvarende og at fortjene Navn af et fuldkraftigt Dampskib, men at et Skib med mindre Dampkraft ei vil svare til sin Hensigt, og at en væsentlig større Kraft idetmindste ei endnu har gjort sig gjeldende paa en saadan Maade, at der kan være Anledning til at lægge an derpaa.

Commissionen har fremsat Spørgsmaalet om Dampkraftens Størrelse for de tilkaldte Officerer af Marinen, og disse have alle besvaret det i lignende Retning som ovenfor; dog have flere af dem udtalt sig for, at man for større Skibe hellere bør offre noget i Hastighed for at vinde i Artilleristyrke. Commissionen kan ikke dele denne sidste Anskuelse, men maa holde sig til hvad ovenfor er anført som Regel for alle søgaaende Skibe. Den anseer det overhovedet som en ufravigelig Betingelse, der bør iagttages ved Bygningen af ethvert nyt Krigsskib, at det i alle Henseender kommer til at svare til hvad der samtidig er gjeldende for Krigsskibe af tilsvarende Art i andre Mariner; dette er saameget vigtigere, naar man tager Hensyn til den store Kapital, der er nedlagt i ethvert Skib, og dets forhaabede lange Varig-

hed; Udvikling af Videnskab og Kunst kan i et saadant Tidsrum fremkalde gjennemgribende Forbedringer ved Krigsskibene, saa at de Ældre stedse maae ventes at staae tilbage for de Nyere, men sørgeligt vilde det være, om et Skib alt maatte ansees som forældet ifølge den Plan, som var lagt for dets Bygning.

Commissionen kan derfor heller ikke betvivle, at de Dampskibe den preussiske Marine vil anskaffe ville blive Fuldkraftskibe, og naar man i Sverrig og Norge ikke hidtil har gjort det, men deels har nedlagt Auxiliair-Maskiner i ældre Linieskibe, deels endog som i Norge bygget nye Skibe med meget ringe Dampkraft, da kan Commissionen ikke andet end finde, at dette er et Princip, som ikke bør følges, og om hvis Urigtighed den ikke betvivler, man i vedkommende Lande snart vil komme til Erkjendelse, ligesaa fuldt som vi hertillands, som tidligere anført, ere komne til Erkjendelse af, at Fregatter efter »Niels Juels« Tegning bør have en kraftigere Maskine, end denne Fregat er forsynet med.

Det næste Spørgsmaal, som bliver at behandle, er: hvor store bør den danske Flaades største Skibe være? og skal Commissionen, for at besvare dette Spørgsmaal, først undersøge, hvor store de kunne være.

Den danske Flaades Orlogshavn og Værft er ved Kjøbenhavn. Dens sandsynligste Krigs-Operations-Farvand er Østersøen. Det maa derfor være en uafviselig Betingelse for den danske Flaades største Skibe, at de kunne gaae igjennem Drogden, hvilket Commissionen vil have forstaaet paa den Maade, at Skibene, fuldt udrustede og forsynede med Proviant og Kul, og under dagligt klart Skib, skulle kunne passere dette Farvand med den Vandstand, som jævnligst forefindes, uden øiensynlig Fare for at støde. Med denne Betingelse tør intet Skib gives større Dybgaaende end 22 Fod agter. De foretagne Opmaalinger af Farvandet have vel viist en Dybde i Drogden af 24 Fod med daglig Vandstand, men desuagtet have

2 Lodser fra Dragøer, 2 fra Kjøbenhavn, og 2 fra Helsingøer, som Comissionen har kaldet for sig, eenstemmig erklæret, at de ei ville vove at tage et Skib igjennem ved dagl. Vandstand, der stak mere end 22 Fod dansk. Hertil skal Commissionen føie, at efter Oplysninger indhentede fra Lodsinspecteuren i Dragøer, Capitain Sletting (Bilag Nr. 2), har Vandstanden i Drogden, efter Middeltal af de fire Aar 1853—56, været aarlig:

over daglig Vandstand i . . . . 66 Dage
ved — — i . . . . 66 —
under — — i . . . . 233 —,

hvoraf det fremgaaer, at man i den største Deel af Aaret maa gjøre Regning paa en lav Vanstand i Drogden, der for de ovennævnte 233 Dage maa ansættes efter Middeltal til 23½ Fod. Det fortjener ogsaa at bemærkes, at Linieskibet Dannebrog er det mest dybtgaaende Skib, der nogensinde er bygget for den danske Marine, alene med Undtagelse af Tredækkeren Fredericus Qvartus paa 110 Kanoner, der var bestemt til at stikke 2″ dybere over Livet. Dannebroges Dybgaaende er ved Tegningen bestemt til 21 F. 6″ agter, 20 F. 8″ for, over Livet 21 F. 1″; desuagtet har dette Skib hugget sin Straakjøl fra sig i Drogden, gaaende med aaben Vind Farvandet ud. Constructions- og Regleringscommissionen har i sin under 11. April d. A. indgivne Betænkning udtalt, at man turde give Linieskibe indtil 22 Fods Middel-Dybgaaende, og at man da, om fornødent gjordes, kunde lempe Skibet paa ret Kjøl. Denne Mening er ogsaa støttet af nogle af de Officerer, som nærværende Commission har tilkaldt, men Commissionen kan desuagtet ikke dele den. Det maa formeentlig ansees for meget betænkeligt at bygge sine stærkeste Krigsskibe paa dette Princip, da det tør antages som noget, der saare let kan hænde, at Skibet just skal bruge sin fulde Artilleristyrke i det Øieblik, da det, for at passere Drogden, har maattet lempe sine Batterier og altsaa har

gjort dem ubrugelige. Det maa desuden ikke lades ude af Betragtning, at man stedse maa gjøre Regning paa, at Skibenes Dybgaaende forøges ved Kjølbrydning. Vort nyeste Linieskib, Dannebrog, der kun er 180 Fod langt i Vandlinien, er allerede 9″ kjølbrudt; hvormeget mere ville da ikke de meget lange Dampskibe med den svære Skrue agter være udsatte herfor?

Commissionen skal kun i Forbigaaende bemærke, at man, ved at gaae til den yderste Grændse af Dybgaaende, vilde afskjære sig Muligheden af at kunne nogensinde belaste et saadant Skib med extraordinaire Vægter, saasom et større Kulforraad, et Qvantum Proviant til andre i Søen værende Skibe etc., men den skal stærkt fremhæve, at den fritstaaende Agterstævn, hvorpaa Roret hænger, og som bærer Skruens agterste Pandeleie, ved et eneste Hug med Hælen kan løsnes i sin Forbindelse, og Skibet derved paa eengang tabe Brugen af Maskine og Roer.

Det maa endvidere bemærkes, at den uundgaaelige Følge af at bygge Skibe til større Dybgaaende agter end 22 Fod, vilde være en Uddybning af Orlogshavnen og af endeel af Løbet ud til Trekroner; dette er ogsaa indrømmet af flere af de adspurgte Officerer, medens der af andre er henviist til, at man kunde fuldende Eqviperingen udenfor Bommen. Commissionen maa udtale som sin faste og ufravigelige Mening, at ethvert Krigsskib maa kunne flyde ud fra Værftet og gaae i Søen med sin fulde Udrustning og Proviantering; enhver Eqvipering udenfor er en Tilbagegang til ældre Forholdsregler, som Marinen med Rette har glædet sig ved at være bleven qvit. Skibene maae være slagfærdige og kunne forsvare sig selv, naar de forlade Værftet og de Fæstningsværker, der indtil da beskyttede dem.

Den Tanke er bleven fremsat, at Drogden kunde uddybes og derved Begrændsningen af Dybgaaende bortfalde. Commissionen mangler Midler til at bedømme

hvor vanskeligt eller hvor kostbart et saadant Arbeide vilde være, og skal indskrænke sig til den Bemærkning, at forsaavidt det maatte ansees nødvendigt at gjøre Opoffrelser for at skaffe en dybere Vei fra Kjøbenhavn til Østersøen, vilde det dog være rigtigst at tage under Overveielse, om ikke denne Opoffrelse fandt en bedre Anvendelse ved at udgrave Kallebodstrand til den forønskede Dybde, i Forbindelse med de Arbeider, der nu ere under Behandling at skulle foretages ved privat Entreprise.

Af Alt hvad saaledes er udviklet kan Commissionen derfor kun uddrage den Slutning, at der for Tiden ikke bør bygges større Skibe til den danske Flaade, end med største Dybgaaende 22 Fod, fuldtrustede og provianterede for 3 Maaneder og med hele Kulforraadet ombord.

Det bliver herefter Gjenstand for Undersøgelse, om den største Klasse af Skibe, efter de ovenanførte Betingelser for Dampkraft og Dybgaaende, bør være Linieskibe eller Fregatter.

Commissionen, som til dette høist vigtige Spørgsmaals Afgjørelse har ønsket at indhente alle de Meninger og Oplysninger, som den kunde forskaffe sig, har gjort sig til Pligt at erfare den farende Deel af Marinens Mening desangaaende. De 7 Officerer, man har tilkaldt, have alle eenstemmig erklæret sig for Linieskibe, som en uundværlig Bestanddeel af Søforsvaret. Alle have støttet dem paa den store Fordeel, som den concentrerede Artilleristyrke og de to lukkede Batterier frembyde. Paa det Spørgsmaal, om de vilde opoffre Dampkraft og Hastighed for større Artilleristyrke, have 5 besvaret det med et bestemt Ja, medens tvende have ansat det tvivlsomt, om en saadan Opoffrelse burde gjøres.

Commissionen kan ikke undlade at tillægge de ovenanførte Udtalelser af Marinens farende Officerer en betydelig Vægt, al den Stund det dog er til disse Mænd, at Landets Søværn skal betroes, og som det vil paahvile

i Farens Stund at bruge de Midler, som Staten anskaffer til Landets Forsvar; og det maa antages, at enhver af de tilkaldte Søofficerer har søgt at gjøre sig Rede for, hvad der er det Rigtige, og har støttet sin Mening paa andre Mariners Historie.

Commissionen maa være ganske enig i, at naar Bevægelsesevnen er eens, vil det kraftigst armerede Skib have Fordelen i Kamp af Skib mod Skib, og at den concentrerede Artilleristyrke paa Linieskibet vil medføre, at et ringere Antal af disse maa kunne bestaae i Kamp mod et større Antal Fregatter, men den kan ikke dele den Anskuelse, at der bør gjøres Opoffrelser i Hastighed for at erhverve forøget Artilleristyrke; thi Commissionen kan ikke noksom fremhæve den store Betydning, som der maa tillægges Hurtigheden som integrerende Deel af Skibets Krigsstyrke, der resulterer af Combinationen af den ballistiske Effect og Bevægeligheden.

For at erfare de techniske Mænds Mening om, hvorvidt et fuldkraftigt Damp-Linieskib lader sig bygge med ikkun 22 Fods Dybgaaende, og hvilken Bestykning et saadant da maatte kunne modtage, har Commissionen kaldet Underfabrikmesteren, Capitain-Lieutenant Schønheyder, der har erklæret som sin Mening, at et Linieskib, førende 80 Kanoner, vil kunne bygges, med største Dybgaaende 22 Fod og 700 Hestes Kraft, hvormed det vil kunne bevæges med en Hastighed af 11 Miils Fart.

Jeg, Fabrikmester, Capitain O. F. Suenson, skal hertil bemærke: Linieskibet Dannebrogs Dybgaaende blev ved Udrustningen 1853 iagttaget tilankers med alle Fartøier ude at være 21′ 10½″ agter, 21′ 3″ for. Naar dette Skib forlænges 40 Fod, erholder et Maskineri paa 600 Hestes Kraft, Kul for 6 Etmaal, og Hytten samt Kanonerne paa Skandse og Bak borttages, medens der, istedetfor de derværende 12 Stkr. 12½ Skpds. Kanoner, anbringes paa Batterierne 4 Stkr. 19 Skpds. og 4 Stkr. 15½ Skpds. Kanoner mere end hidtil, saaledes at det,

istedetfor at føre 72 Stkr. Kanoner, kommer til at føre 68 Stykker, vil det med denne Armering, og forøvrigt udrustet som i 1853, komme til at stikke 10½″ dybere end tidligere, altsaa blive 9″ mere dybtgaaende agter end tilraadeligt efter Commissionens Mening, med en Styrlastighed af kun 7½ Tomme.

Et 80 Kanonskib vil udfordre en større Artillerivægt, større Besætning og større Maskineri, det bør tillige have større Kulforraad, mere Proviant etc., det hele Skib vil altsaa blive større end det forlængede Dannebrog og omtrent i Forholdet som 6 til 7, medens dets Dybgaaende skal formindskes. Antages det, at Formindskelsen i Dybgaaendet kan udføres ved at forøge Fyldighedscoefficienten, hvilket forøvrigt ikke er fordeelagtigt, hverken med Hensyn til Fart eller Stivhed, saa maa den anførte Forøgelse af $\frac{1}{6}$ skee i Brede og Længde; og gaaer man endog til en Længde af 250 F., som er større end for noget hidtil bekjendt Linieskib*), da vil det endnu blive fornødent endvidere at forøge Breden 1½′, eller at gjøre Skibet endnu fyldigere. Stor Brede og liden Dybde giver et uroligt Skib, og tages Hensyn til, at Skibet vil blive ca. 2 Fod lettere over Livet naar Kul og Proviant er opbrugt, saa vil der kun være liden Sandsynlighed for, at det vil kunne lykkes at præstere et nogenlunde godt Krigsskib paa 80 Kanoner med det opgivne Dybgaaende af 22 Fod.

Fra Constructionens Side stiller der sig saaledes store Vanskeligheder med Hensyn til Bygningen af fuldkraftige Damp-Linieskibe med lidet Dybgaaende, navnligen fordi et saadant Skib med stort Kulforraad vil have høist forskjellige Egenskaber eftersom det har sit hele Kulforraad inde eller har opbrugt dette.

---

*) De længste ere det franske 90 Kanonskib „Napoleon“, 227½ Fod og det engelske 91 Kanonskib „Revenge“, 237¾ Fod.

Ligesom man tidligere er gaaet over fra at bygge Tredækkere paa 90 Kanoner til at bygge 2-Dæks Linieskibe med dette Antal, og fra at bygge Linieskibe paa 50 à 60 Kanoner til at bygge Fregatter med et lignende Antal, saaledes er der al Grund til at formode, at man i den nærmeste Fremtid vil gaae over til at bygge store Fregatter, istedetfor de nuværende smaa Linieskibe. Dampens Indførelse i Krigsskibene har nemlig foraarsaget, at disse blive betydelig længere end tidligere i Forhold til Breden; denne store Længde gjør, at man kan placere flere Kanoner i hvert Lag, og Overgangen til sværere Kanoner gjør, at man selv med et mindre Antal kan have et stærkere armeret Skib end tidligere med et større Antal. Det synes saaledes indlysende, at de smaa Linieskibe aldeles ville udgaae af Flaadernes Tal og blive erstattede med store Fregatter, der ville føre en ligesaa stor Artillerivægt som Linieskibene tidligere. Ved at borttage det ene Batteri paa et lille Linieskib i Høiden, og derimod anbringe mere og sværere Skyts i Længden paa hvert af de resterende Dæk, opnaaes meget betydelige Fordele, idet Høiden af Skibsskroget over Vandet derved vil reduceres 6 à 7 Fod.

Naar det endvidere betænkes, at det øverste Dæks Rasering paa et lille Linieskib efter Nutidens Fordringer vil borttage en Bovenvægt af ca. ½ Million Pund, foruden Vægten af det der anbragte Skyts, medens Mandskabet, Fartøierne, Vare-Rundholterne etc., samt hele Reisningen kommer lavere, saa formenes dette tilstrækkeligen at antyde, hvilke væsentlige Fordele der kunne opnaaes med Hensyn til Krigsskibets Egenskaber, ved at bygge en stor Fregat istedetfor et lille Linieskib.

Jeg kan saaledes ikke antage, at man nogensteds i Fremtiden vil finde det hensigtssvarende at bygge smaa Linieskibe, hvorved forstaaes saadanne, som vore nuværende, men maa antage, at de mindste Linieskibe, der i Fremtiden ville blive byggede, ere 90-Kanonskibe,

armerede med 30-pundige Kanoner, eller et noget mindre Antal sværere Kanoner. Det viser sig ogsaa efter de Oplysninger, som haves, at der hverken i England eller i Frankrig er noget Damp-Linieskib i Bygning paa mindre end 90 Kanoner. Disse Skibe ere bestemte til at have Maskiner af 800 à 900 Hestes Kraft, og deres største Dybgaaende maa antages at blive 24 à 26 Fod.

Støttet til disse Udtalelser maa Commissionen derfor komme til den Slutning, at et fuldkraftigt Linieskib, der byggedes med det begrændsede Dybgaaende af 22 Fod, ikke vilde kunne føre mere end 80 Kanoner, saa at det danske Damp-Linieskib vilde komme til at friste samme Skjebne som alle de Linieskibe, vi have bygget siden 1815, at være de mindste af deres Klasse og i Kamp mod andre Nationers Linieskibe blive de svageste. Det vilde altsaa kun være i Kamp mod Fregatter, at man kunde være vis paa at opnaae et heldigt Udfald. Men skal dette være Maalet for Bygningen af Linieskibe, da maa det blive af fremherskende Vigtighed at de erholde ligesaa stor eller endog større Hastighed end de store Fregatter, de kunne ventes at komme i Kamp med. Hvorvidt dette overhovedet kan opnaaes, maa ansees tvivlsomt, ifølge Fabrikmesterens Erklæring, og vil i alt Fald fordre en forholdsviis kraftigere Maskine. Erholde de mindre Damphastighed, følgelig mindre Bevægelighed, saa bliver deres Overlegenhed i Kanonantal af mindre Betydning, og det vil staae til de fjendtlige Fregatter at undgaae Kampen, naar den ikke passer dem; disse Linieskibe ville saaledes nok være istand til at forsvare deres Post og med Kraft afvise Angreb, men de ville ikke med Nytte kunne forfølge den afslaaede Fjende, thi de ville ikke kunne indhente ham, ei heller ville de kunne redde sig ud af Fjendens Ild, dersom Omstændighederne nødte dem til at forsøge det.

Det har under denne Sags Behandling været Commissionen magtpaaliggende at gjøre sig Rede for, hvor-

ledes den danske Flaades Stilling i det Hele vilde være under en eventuel Søkrig i Østersøen, saavel dersom den havde et Antal Linieskibe, forsynede med Fuldkraft og med det betingende Dybgaaende, som naar den ikke havde dem.

Møde vi en Fjende, som selv har Linieskibe, da maa det antages, at de ere fuldkraftige og i det mindste lige saa stærke i Artilleristyrke som vore, og det vil da komme an paa Antallet om hvem der er den stærkeste. Træffe vi vor Overmand, da tør det antages, at det er en af de store Sømagter, mod hvilke det maa ansees for afgjort, at der ikke kan være Spørgsmaal om at rette vore Bestræbelser.

Møde vi en Fjende, som ikke har Linieskibe, da indtræder det Spørgsmaal, om vore Linieskibe virkelig give os den Overlegenhed, som man i Almindelighed antager. Det er en Selvfølge, at da Linieskibene ere kostbarere end Fregatterne, saa vil Marinen for den samme Sum have et mindre Antal Orlogsmænd, jo kostbarere hver enkelt af disse er.

Ligesaa vist som det nu er, at det fuldkraftige 80 Kanonskib i militair Henseende vil have en betydelig Overlegenhed over den 56 Kanons Fregat, ligesaavist er det paa den anden Side, at man med det større Antal i og for sig kraftige Skibe, som vel at mærke under ovennævnte Forudsætning, at Fjenden ikke har Linieskibe, ingensinde vilde møde en dem overlegen Fjende, vil være istand til at agere med Kraft paa flere Punkter, end naar man har de færre endnu stærkere Linieskibe. Det er temmeligt sandsynligt, at den Krig, vi nærmest kan have for Øie, vil kræve en saadan spredt Anvendelse af vore Kræfter; det maa heller ikke lades ude af Betragtning, at da der altid kan antages, at en vis Deel af Flaaden er usødygtig formedelst Reparation, saa virker denne Omstændighed i et større Forhold, jo færre Skibe man har.

Men kunne end de ovenanførte Sætninger ikke modbevises, saa falder det paa den anden Side saare vanskeligt at bevise, at der ikke kan udfindes Forhold, under hvilke det vilde være ønskeligt at have Linieskibe paa Valpladsen istedetfor Fregatter. Men forinden man behøver at indlade sig paa at veie disse Eventualiteter for og imod, maa det være afgjort, om det er muligt at skaffe sig forsvarlige Linieskibe paa de Betingelser, som ufravigelig ere opstillede: Fuld Kraft og 22 Fods største Dybgaaende, saalænge Drogden er Veien til Østersøen.

Til Afgjørelse af dette Spørgsmaal maa Commissionen henholde sig til Fabrikmesterens Erklæring. Uagtet en bestemt Kundskab om et saadant Skibs Dimensioner ei kan haves, forinden en Tegning er udarbeidet, saa maa det dog erkjendes, at det vil fjerne sig saameget fra hvad der hidtil er bygget og at der vilde hvile en saa stor Usikkerhed over Resultatet, at Commissionen ikke for Tiden trøster sig til at tilraade et Forsøg, der er forbundet med saa store Omkostninger, som Bygningen af et saadant Skib vilde medføre.

Af Alt, hvad der saaledes er udviklet, skal Commissionen uddrage den Slutning, som maa blive dens Indstilling, at man for Tiden tilraader at grundlægge Klassen af store Dampkrigsskibe med Bygningen af store og kraftige Fregatter, hvortil der føles en absolut Trang, og hvorved man vilde vinde Tid til at see, hvorledes Beskaffenheden af de største Dampkrigsskibe vil blive, som de mindre Stater beslutte sig til at holde.

I denne Henseende lader sig ikke noget slutte fra, at man i Sverrig synes at have bestemt sig til at holde smaa Linieskibe, da disse ville erholde auxiliair Kraft, hvilket formeentlig er begrundet i Ønsket om at bevare de nuhavende Skibe; men at grundlægge et saadant System af nye Skibe, bør være aldeles udenfor Spørgsmaalet her.

Idet man saaledes tilraader Bygning af store Fregatter, der i det mindste foreløbig ville komme til at danne den største Klasse af Dampkrigsskibe i den danske Marine, har man derved tænkt sig, at de skulle føre 52 à 56 Kanoner og omtrent svare til de Fregatter paa 51 à 52 Kanoner, hvoraf et betydeligt Antal er optaget i den engelske og franske Marine, og som føre Kanoner af samlet Vægt 3000 à 3200 Centner. Maskinkraften af disse Skibe kan ikke anslaaes til mindre end 600 Hestes Kraft, og Besætningen vil blive henved 600 Mand. Deres Batteri vil kunne bestykkes som underste Batteri af et 90 Kanonskib, og de ville have Stivhed nok til at føre meget kraftige Kanoner paa Skandse og Bak.

Da saaledes en Deel af Styrken maa søges i Dækskytset, skal man alt her henlede Opmærksomheden paa Vigtigheden af, at der ved Tegningen hensees til at gjøre Baxningsfriheden saa stor som muligt.

Skulde man da, efter nogle Aars Forløb, finde det nødvendigt eller rigtigt at bygge Linieskibe, skulde forandrede Localiteter give Udsigt til, at dette kunde udføres uden den ovenfor omhandlede ufravigelige Betingelse af 22 Fods største Dybgaaende, eller den til den Tid indvundne Erfaring godtgjøre, at man med Sikkerhed tør bygge indenfor denne Grændse: da vil der Intet være til Hinder for at overføre endeel af den Kanonvægt, som Commissionen i det Følgende vil foreslaae, at der bør tildeles Skibene af 1ste Klasse i Flaaden, paa nogle Linieskibe. En saadan Udsættelse vil ikke forsinke Tilveiebringelsen af den nye Flaade, thi vel er det vist, at der behøves i det mindste 4 Aar fra den Dag, at Kjølen lægges, til at et Linieskib kan gaae fuldtrustet til Søes, men det kan, efter hvad der i det Foregaaende er udviklet om de Magter, vi have at see hen til, heller ikke ansees paatrængende nødvendigt for Øieblikkets Krav; og naar der er Tale om en Flaadeplan, der vil udkræve et Tidsrum af ca. 20 à 25 Aar til sin Udførelse, tør det vel

antages forsvarligt at udsætte den Deel af den hele Plan, som er den kostbareste, men som kun vil fordre 12 à 15 Aar til sin Fuldbringelse, til en senere Periode af den hele Tidsrotation, naar derved kan opnaaes en saa stor Fordeel som den større Erfaring og den derved indvundne større Sikkerhed ville medføre.

Derimod maa Commissionen stærkt tilraade, at der hurtigst muligt gjøres Tegning til og paabegyndes Bygningen af de omtalte svære Fregatter paa 52 à 56 Kanoner. Enhver saadan Fregat maa Commissionen ubetinget antage at staae lige som Krigsskib med de svenske Skruelinieskibe Stockholm og Carl Johan paa 70 a 74 Kanoner, 300 Hestes Kraft, og, hvad Preussen angaaer, da ville nogle svære Fuldkraft-Fregatter, i Forbindelse med hvad vi alt have, give os en Overlegenhed paa Søen mod denne Magt, som med Sikkerhed kan beregnes at ville vare endnu flere Aar.

Om den øvrige Deel af den søgaaende Flaade kan Commissionen fatte sig endeel kortere. Commissionen antager, at den næste Klasse Skibe bør være et lidet Antal mindre Fregatter, som Niels Juel, men selvfølgelig med større Hestekraft. Det vil vise sig om den Maskinkraft af 400 Heste, der er bestemt til den paa Værftet paabegyndte Fregat, er tilstrækkelig; hvis ikke, bør den forøges, og det vilde da muligt kunne komme under Overveielse, om man ikke, istedetfor denne Klasse Skibe, burde bygge Corvetter med lukket Batteri, som kunde forene et lettere Skibsskrog med en større Hurtighed. Commissionen skal imidlertid kun henpege herpaa for Øieblikket, da Sagen ikke er af praktisk Betydning, eftersom der for Tiden haves 2 Fregatter færdige efter denne Tegning, og en tredie er paabegyndt.

Denne Klasse Skibe vil altid være forsvarlige Krigsfartøier, som kunne gjøre god Nytte, og de ville i Fredstid kunne bruges til længere Expeditioner, til at vise Flaget i fremmede Farvande, til at beskytte vore Colo-

nier, til Øvelsesskibe for Cadetter og Exerceerskibe for Artillerister.

Den tredie Klasse Skibe turde hensigtsmæssigst bestemmes til Corvetter som Heimdal eller Thor med 260 à 300 Hestes Kraft, 14 à 16 Fods Dybgaaende. Disse Skibe, armerede med Kanoner af svær Kaliber, ere, naar de have fornøden Hurtighed, meget nyttige Krigsskibe i vore Farvande og i Østersøen, de ere betydeligt mindre kostbare at holde i Søen end Fregatterne, og kunne gjøre særdeles god Tjeneste som Blokadeskibe og som Avisofartøier.

Endelig antager Commissionen, at der bør haves et lille Antal Dampskibe med ikke over 10 F. Dybgaaende og indtil 200 Hestes Kraft, armerede med nogle faa Stykker svære Kanoner. Disse Skibe ville være til stor Nytte ved Bugsering af Transportflaaden og iøvrigt ved enhver anden Leilighed i vore indre Farvande, ligesom de i Fredstid kunne anvendes til Forbindelse med de nordlige Bilande. Disse Skibe kunne betragtes som allerede tilstede i Dampskibene Holger Danske, Hekla og Geiser.

B. Defensionsfartøierne.

Hvad Kanonbaadsflotillen angaaer, da skal Commissionen udtale sig derhen, at den antager det nødvendigt, at der haves et Antal Dampkanonbaade; Betingelserne for disse bør være:

a) at de ikke maae stikke over 6 Fod,
b) at de skulle kunne løbe 10 Miles Fart under gunstige Omstændigheder,
c) at de skulle kunne føre mindst 2 Stykker Skyts af Flaadens sværeste Kaliber,
d) at de skulle være principielt defensive Fartøier, beregnede paa at agere i Nærheden af Land og med en Havn i Ryggen, men at det ikke bør

fordres af dem, at de skulle være søgaaende Fartøier.

Hvad Rokanonchaloupperne angaaer, da kan Commissionen ikke andet end betragte dem for at være et endnu i langt høiere Grad forældet Søværn end Seilskibene, hvis Nytte Indførelsen af Damp har reduceret til et høist tvivlsomt Standpunkt. De have altid været det kostbareste Søværn i Krigstid, Landet kunde anvende, da det udkræver 64 Mand for at bringe een Kanon til at bære paa Fjenden. De kunne under de allergunstigste Omstændigheder kun bringes frem med 4 à 5 Miles Fart, og denne reduceres til Nul imod en Bramseils Kuling og tilsvarende Sø; de ville derfor blive indhentede af ethvert Dampskib, som vil forfølge dem, maaskee løbne i Sænk, og deres Anstrængelser ville være forgjæves mod ethvert Dampskib, som vil undgaae dem, selv om dette slæber andre Fartøier. Koster en Kanonchaloup end ikke nogen Sum, som kan sammenlignes med hvad Dampfartøier udkræve, saa koster den dog altid en ikke ubetydelig Sum, og deres Vedligeholdelse, incl. Skurene til deres Opbevarelse, foranlediger en stadig aarlig Udgift. Dertil kommer, at de kunne bygges i kort Tid og overalt i Landet, naar det maatte gjøres fornødent. Derom afgiver Erfaring fra Krigen i 1807—14 et bestemt Vidnesbyrd.

Commissionen maa derfor erklære sig imod, at Rokanonchaloupperne optages som en integrerende Deel af det danske Søforsvar, men skal andrage paa, at man lader det beroe med den factiske Tilstedeværelse af dem, som for Tiden haves, men at man ikke meddeler dem store Reparationer og iøvrigt anvender dem til saadant andet Brug, som Værftets Behov maatte udkræve.

Hvad Kanonjollerne derimod angaaer, da maa Commissionen ansee dem for et meget nyttigt Defensionsvaaben. Det er et Fartøi, der kun fordrer en ubetydelig større Besætning end den, der er nødvendig til den

Kanons Betjening, som den, lig en flydende Lavet, bringer ud paa Vandet. Vel er den paralyseret i Kuling og Sø, endnu tidligere end Rokanonchalouppen, og vel kan den kun komme frem med 4 Miles Fart under gunstige Forhold, men holdes den som absolut defensivt Vaaben, som et flydende Udenværk for det Punkt, man vil forsvare, saa kan en vel organiseret Kanonjolle-Division, hvis Besætning tillige er Garnison paa det Punkt, man vil forsvare, være af megen Nytte, og man behøver kun at pege hen til saadanne Farvande som Kjøbenhavns Red, Nyborg Fjord og mellem Als og Sundeved saavelsom Vatterne paa Slesvigs Vestkyst, for at godtgjøre den Nytte, disse lidet kostbare Fartøier kunne yde, især dersom der haves et lidet Dampskib til at bugsere dem.

Commissionen skal derfor andrage paa, at Kanonjoller fremdeles bibeholdes som en integrerende Deel af det danske Søforsvar.

C. Transportfartøierne.

Hvad Transportflaaden angaaer, da har Commissionen paa dette Standpunkt af sin Udvikling intet videre at tilføie, hvad den i det Foregaaende har sagt, for at motivere dens Nødvendighed. Man vil i det Følgende udvikle, hvor stor den antages at burde være samt Motiverne, hvorpaa denne Mening begrundes. Man skal her indskrænke sig til at udtale, at det tør ansees for afgjort, at den hovedsagelig kommer til at bestaae af et Antal Jern-Transportfartøier, efter den af Fabrikmesteren givne Tegning, som i Et og Alt har viist sig saa hensigtsmæssig, endvidere af et Antal større og mindre Dampskibe, som imidlertid antages at kunne skaffes tilveie af de i Landet værende private eller kongelige Dampskibe og altsaa ikke bliver at optage i den her foreslaaede Plan, og endelig af nogle faa fragtede Coffardifartøier.

Commissionen foreslaaer altsaa, at Flaaden deles i tre Hovedafdelinger, nemlig:

A. Den søgaaende Flaadestyrke,
B. Defensionsflaaden,
C. Transportflaaden;

at den søgaaende Flaadestyrke kommer til at bestaae af:

1) Et Antal svære Skibe af 1ste Rang, der skulle være Fuldkraftsskibe, som, saalænge den nærmeste Vei til Østersøen fra Kjøbenhavn gaaer igjennem Drogden, og denne ikke er uddybet, ikke maae stikke mere end 22 Fod største Dybgaaende, og som, indtil nærmere fornøden Erfaring indhentes, bør være svære Fregatter paa 52 à 56 Kanoner, ca. 600 Hestes Kraft;
2) Et mindre Antal mindre Fregatter som Niels Juel, men med forøget Dampkraft til Fuldkraft opnaaes, hvorhos det bliver at tage under nærmere Overveielse, om ikke Fuldkrafts-Corvetter med lukket Batteri og sværeste Kaliber af Skyts kunde være at foretrække ved Nybygning;
3) Et mindre Antal Corvetter som Heimdal eller Thor;
4) Et mindre Antal Dampskibe, som ikke maae stikke over 10 Fod;

at Defensionsflaaden kommer til at bestaae af:

1) Et Antal Dampkanonbaade, som ikke stikke over 6 Fod, løbe 10 Miles Fart og føre i det mindste tvende af Flaadens sværeste Kanoner;
2) Et Antal Kanonjoller;

at Transportflaaden kommer til at bestaae af:

1) Et Antal Jern-Transportfartøier efter den Tegning, som allerede haves;
2) Et Antal mindre Bugseer-Dampskibe, men som forventes at kunne erholdes blandt de i Landet værende kongelige eller private Dampskibe, naar fornødent gjøres;

3) Et ringe Antal Coffardiskibe, som bliver at fragte, naar det behøves.

Commissionen skal herefter gaae over til at omhandle Antallet af Skibe i hver Klasse.

Det er tidligere udviklet, at det maa være Maalet for den danske Marines Bestræbelser, at staae forholdsviis lige med Statens Nabo-Sømagter. Commissionen har derfor søgt at komme til Kundskab om, hvilken Plan der i disse er lagt for Flaadernes fremtidige Udvikling. For Sverrig-Norges Vedkommende har i Slutningen af forrige Aar været nedsat en Commission, hvis Indstilling gaaer ud paa, at disse Lande skulle forpligte sig over for hinanden til at holde Flaader, forsynede med Dampkraft og af en saadan Størrelse, at den samlede Vægt af Kanoner paa den svenske Flaade skulde udgjøre 3000 engelske Tons og paa den norske 1250 Tons, hvilke Tal ere proportionerede efter begge Landes Folkemængde, og hvortil endnu føies den Bestemmelse, at mindst $\frac{6}{10}$ af Kanonvægten skal være anbragt paa søgaaende Skibe. Commissionen anfører det Tal af Skibe, af forskjellige Klasser, hvorpaa den antager denne Kanonvægt fordeelt, og i nøie Overeensstemmelse hermed har den svenske Regjering forelagt Rigets Stænder en Plan for Flaadens Udvikling indtil Udgangen af 1872. Ifølge den skulde Sverrig da have: 8 Damplinieskibe, 4 Fregatter, 8 Corvetter og mindre Dampskibe og en betydelig Kanonflotille, bestaaende af 24 Dampkanonbaade og 220 andre Kanonfartøier under forskjellige Benævnelser, hvoriblandt 104 Kanonjoller. Det er ikke angivet hvor stærkt disse Skibe hvert for sig skulle armeres, men det tør antages, at den hele Søstyrke vil komme til at føre ca. 1200 Kanoner. Desuden anføres 2 Seilfregatter, 4 Seilcorvetter og nogle mindre Seilfartøier til Øvelsesskibe.

Om den projecterede preussiske Flaades Styrke har Commissionen ingen paalidelige Oplysninger. Den nu-

havende Styrke fører, incl. de Dampcorvetter, som staae paa Stabel, og incl. Kanonbaadene, 265 Kanoner, der for største Delen ere angivne at være af svær Kaliber. Men det er Commissionen bekjendt, skjøndt ikke af officiel Kilde, at Preussen tilsigter at bygge indtil 10 Fregatter, og det tør vel antages som afgjort, at denne Magt ikke vil lade disse Skibe staae tilbage i Artilleristyrke. De Corvetter, som bygges i Danzig, er angiven at skulle føre 28 Kanoner, altsaa formodentlig paa lukkede Batterier.

Den Betingelse, at Danmarks Søstyrke idetmindste bør være saa stor, at den forholdsviis efter Landets Størrelse og Folkemængde svarer til Nabomagternes, maa for Sverrig-Norges Vedkommende kunne opfyldes ved, at Flaaden bestemmes til at føre en Kanonvægt, der bærer samme Forhold til Folkemængden, som i de nævnte Lande. Antages Folkemængden i Sverrig for at være 3,600,000, og i Danmark 2,500,000, da vilde Kanonvægten for den danske Flaade blive omtrent 2,100 engelske Tons, hvilken vilde kunne finde en passende Fordeling paa følgende Skibe:

Dampfregatter af 1ste Klasse . . .	9
— - 2den — . . .	4
Dampcorvetter	4
Mindre Dampskibe	4
Dampkanonbaade	16
Rokanonjoller	18

Herved maa imidlertid bemærkes, at Norge anvender forholdsviis mere paa sit Søværn end Sverrig, og at, naar man tager Hensyn til Danmarks Trang til Søværn og til de Bestræbelser, der finde Sted for at udvikle den preussiske Flaade, da antager Commissionen, at Bevarelsen af Landets Selvstændighed overfor Preussen ikke kan ansees betrygget ved en Flaade af denne Størrelse, men at der paa Grund af dette Hensyn endnu bør tilføies 3 Fregatter af 1ste Klasse.

En saadan Flaade vilde føre omtrent 940 Kanoner af tilsammen ca. 52,000 Centners Vægt, og behøve en Besætning af omtrent 11,000 Mand.

Ifølge det Commissionen tillagte Commissorium er det ikke dens Hverv at undersøge, hvorvidt en saadan Flaadestyrke vilde svare til Landets finantsielle Kræfter; den skal derfor indskrænke sig til at udvikle, hvorvidt den Besætning, som denne Flaade fordrer, vil kunne afgives af de Søværnepligtige, og hvilket Forhold den staaer i til den hidtil her bestemte Flaade.

I 1856 fandtes i Hovedrullen for hele Monarchiet, incl. det Mandskab, som kan stilles fra Vesterhavs Øerne, 27,781 Mand fra 18 til 37 Aar. Af denne Styrke kan antages, at $\frac{2}{3}$ ere ude af Landet i Coffardifart eller paa anden Maade fraværende ved en Krigs Udbrud, $\frac{1}{5}$ maa endvidere fradrages som utjenstdygtig; der bliver saaledes $\frac{2}{5}$ tilbage, eller 11,112 Mand, og naar dertil føies den befalede Soldatesque, som og Officerer og Officianter, saa fremstaaer en disponibel Styrke af 12,000 Mand til Flaadens Besætning.

Forsaavidt som der er Spørgsmaal om en Reserve, da antager Commissionen, at der af de ovennævnte fraværende Tofemtedele vil indkomme et betydeligt Antal Folk. Med Hensyn til Størrelse af Besætningen, stiller den omhandlede Flaade altsaa ikke større Fordringer, end hvad Landet maa antages at kunne opfylde.

Med Hensyn til de tidligere Flaadeplaner, da var det fastfast ved den Plan, som ved Kongelig Rescript af 1ste September 1815 blev approberet, at Flaaden skulde bestaae af:

6 Linieskibe paa mindst 74 Kanoner,
8 Fregatter, førende 28 sværeste 18pundige paa Batteriet,
8 Corvetter og Brigger,
80 Kanonchaloupper og Joller,
6 Morteerfartøier.

Den Flaade, som herefter skulde fremstaae, vilde have ført 1000 Kanoner af 35,500 Centner-Vægt, bemandet med 7,650 Mand. Kanonflotillen skulde føre 160 Kanoner, med en Besætning af 5,050 Mand; altsaa samlet Styrke 22 seilbare Skibe og 86 Defensionsfartøier, med 1160 Kanoner, 43,300 Centner-Vægt, og 12,700 Mand.

I 1840 var denne Plan nærlig udført. Flaaden bestod da af 6 Linieskibe, 7 Fregatter, 8 Corvetter og Brigger, 70 Kanonchaloupper og Joller. Nogle Afvigelser i Tegningen havde fundet Sted. Flaaden førte i samlet Styrke: 1,052 Kanoner, 39,500 Centner-Vægt, 11,200 Mand.

I 1840 skete en Forandring i Planen. Man ønskede at indskrænke Marinens Budget, og man ønskede at anskaffe Dampskibe. Ved Kgl. Resolution af 17de Marts 1840 blev det bestemt at indskrænke Bygningen i de første 10 Aar, saalænge Flaaden bestod af 4 Linieskibe, 6 Fregatter, 6 Corvetter og Brigger i brugbar Stand; nogle Dampskibe bleve anskaffede; man stillede i Udsigt at bygge senere med forøget Kraft, og man begyndte at indføre større Dimensioner i vore større Skibe, navnlig sværere Skyts. Resultatet heraf var, at Flaaden i 1848 talte 5 Linieskibe, 8 Fregatter, 8 Corvetter og Brigger, 84 Kanonchaloupper og Joller og 2 armerede Dampskibe, førende 1,068 Kanoner, 40,600 Centner Vægt, 11,900 Mand, Maskinkraft 580 Heste.

Ifølge det Udkast til Lov, som i 1851 blev forelagt Rigsdagen, skulde Flaaden bestaae af:

4 Linieskibe,
6 Fregatter,
3 Corvetter,
4 Brigger,
24 Kanonchaloupper,
18 Kanonjoller,

2 Dampfregatter à 3 à 400 Hestes Kraft,
4 Dampcorvetter à 2 à 300 — —
2 Dampskibe . . à 150 à 200 — —
2 — . . à 100 à 150 — —

ialt 27 søgaaende Skibe og 42 Defensionsfartøier, førende 946 Kanoner, 9,623 Mands Besætning, 2,400 Hestes Kraft. Kanonvægten fremgaaer ikke af Forslaget, men efter approximativ Beregning tør den anslaaes til 45,400 Centner Vægt.

Dette Forslag blev som bekjendt stillet i Bero.

I 1857 tæller Flaaden:

4 Linieskibe,
6 Seilfregatter,
8 Corvetter og Brigger,
1 Dampfregat,
2 Dampcorvetter,
3 armerede Dampskibe,
2 mindre Dampskibe,
2 Damp-Kanonbaade,
67 Kanonchaloupper og Joller.

Kanon-Antal 955, Vægt 38,900 Centner, Besætning 10,800 Mand, Maskinkraft 1790 Heste.

Ligesom Kanon-Antallet her er gaaet tilbage, saaledes kan det ikke undlades at bemærkes, uagtet det ikke egentlig hører hjemme her, at Seilskibenes Alder er saa stor, at der om faa Aar vil være saare faa tjenstdygtige tilbage.

Linieskibenes Middelalder er 21,5 Aar,
Seilfregatternes — » 24,8 —
Corvetternes og Briggernes Middelalder er 17,1 Aar.

Kun Dampskibene ere forholdsviis nye, navnlig ere Skrueskibene, 1 Fregat, 2 Corvetter og 1 Kanonbaad, ganske nye. En Fregat staaer klar til Afløbning. Nødvendigheden af, at der tages kraftigt fat paa Nybygning, fremgaaer tydeligst heraf.

Det vil af ovenanførte sees, at hvad enten man tager Hensyn til Antallet af de søgaaende Skibe, eller til Antallet af Kanoner, eller til den fornødne Besætning, saa fjerner den ovenforeslaaede Flaade sig meget lidet fra, hvad der siden 1815 har været paatænkt eller virkelig tilveiebragt her i Landet. Den samlede Vægt af Kanoner er derimod større; men Kanonvægten kan eiheller udelukkende betragtes som Maalestokken for en Flaades Artilleristyrke, Antallet af Kanoner maa nødvendigviis ogsaa tages i Betragtning. Dette bliver af saameget større Vigtighed at iagttage, som der i alle europæiske Stater gjør sig en Stræben gjeldende, til at belægge Skibene med sværere Kanoner, en Stræben, som uden tvivl ogsaa vil have Indvirkning paa det danske Søforsvar, saa at det tør med temmelig Vished forudsees, at vi ville blive nødte til at indføre en sværere Kaliber i vort Sø-Artilleri, navnlig for de med faa Kanoner bevæbnede mindre Fartøier. Og Antallet af Kanoner vil da ikke kunne formindskes i samme Forhold som Vægten af de enkelte Pjecer forøges.

Ifølge det, som saaledes saavel i dette som i foregaaende Afsnit er udviklet, og under Forudsætning af, at Skibene af 1ste Rang foreløbig bestemmes til at blive svære Fregatter, skal Commissionen foreslaae, at den søgaaende Deel af Flaaden kommer til at bestaae af 24 Stykker Fuldkrafts Damp-Krigsskibe fordeelte i følgende Klasser:

1ste Klasse:

12 Fregatter paa 52 à 56 Kanoner, af circa 3,100 Centner Vægt. Disse 12 Skibe ville da føre en samlet Kanonstyrke af . . . . . 648 St. og 37,200 C. V.

2den Klasse:

4 Fregatter paa 42 Kanoner, af circa 2000 Centners Vægt, Kanoner ialt . . . . . 168 — » 8,000 —

Lateris . . 816 St. og 45,200 C. V.

Transport . .	816 St.	og	45,200 C. V.
3die Klasse:			
4 Corvetter paa 12 à 16 Kanoner af circa 560 Centners Vægt, ialt	56 —	»	2,240 —
4de Klasse:			
4 Dampskibe paa 6 à 8 Kanoner, af circa 300 Centners Vægt, ialt	28 —	»	1,200 —
tilsammen	900 St.	og	48,640 C. V.

Med Hensyn paa Defensionsflotillen, skal Commissionen fremsætte følgende Bemærkninger:

Den betydelige Udvikling, som i Sverrig er givet og efter Planen fremdeles vil blive bibeholdt for Skjærgaardsflaaden, saaledes at indtil $\frac{4}{10}$ af hele Kanonvægten er indrømmet at kunne anbringes paa den, passer ikke for vore Forhold. Vore Farvandes Beskaffenhed østen for Halvøen er saaledes, at de søgaaende Krigsskibe kunne komme ind, saagodt som overalt, hvor Kanonbaadene med Nytte kunne komme til Anvendelse. De enkelte Steder, hvor dette ikke er Tilfældet, kunne Farvandene lukkes med Landbatterier. Paa Vestkysten af Slesvig og ned til Elben stiller Forholdet sig anderledes. Her maae Defensionsfartøierne agere selvstændig, thi her ere Indløbene for de større Skibe meget snevrere og begrændsede, og der findes betydelige Strækninger, hvor de slet ikke kunne trænge ind, medens det ikke er usandsynligt, at Kanonbaade fra de nærliggende eventuel fjendtlige Kyster kunne trænge indenfor Øerne og mellem Vatterne og agere fjendtligt mod de slesvigske, vestlige Byer, op ad Eideren og Heveren. Commissionen har i det foregaaende Afsnit erklæret sig imod Rokanonchalouppernes Optagelse i den nye Flaadeplan, men andraget paa at lade det beroe ved deres factiske Tilværelse, og paa at de, naar fornødent gjøres, tages i Brug. Den skal her tilføie, at den maa ansee Vestkysten af Hertugdømmerne

som det Sted, hvor disse Fartøier nærmest kunne komme til Anvendelse, da deres talrige Besætninger, som velorganiserede tillige kunne agere som Landgangstropper, gjøre dem vel skikkede til at agere isolerede. Men Commissionen maa paa samme Tid erklære, at Dampkanonbaade i alle Tilfælde maatte være at foretrække saavel her, som ethvert andet Sted.

Af det her udviklede fremgaaer, at Commissionen idetmindste ikke for Tiden kan tilraade nogen stor Udvikling af Defensionsfartøier, idet den meget bestemt maa fremhæve, at de store Skibe ligesaafuldt ere Defensionsskibe som de smaa overalt hvor de kunne flyde, og at den Fordeel, som disse have fremfor hine, nemlig at frembyde en saa ringe Skive for de fjendtlige Kugler, tilfulde opveies ved den Fordeel, som hine have over dem, den nemlig, at de kunne tjene i aaben Sø ligesaafuldt som i de snevre Farvande, og at de kunne have et Kulforraad ombord, som gjør dem disponible i et meget længere Tidsrum end de smaa Fartøier, ligesom at deres Uafhængighed af Forbindelse med Land giver deres Virkekreds en saa betydeligt større Udstrækning.

Da det ikke kan antages, at den hidtil havte Erfaring er tilstrækkelig til at bedømme den hensigtsmæssigste Størrelse og Bestykning af Dampkanonbaade, maa det blive en Opgave for Fremtiden at bestemme Defensionsflotillens Udvikling og Antal af Fartøier. Man skal her indskrænke sig til at erklære, at et Antal Dampkanonbaade maa betragtes som absolut nødvendig at anskaffe snarest muligt, og at man foreløbig foreslaaer, at der fortsættes hermed indtil der haves 16; endvidere skal Commissionen indstille, at der vedligeholdes et Antal Kanonjoller, som ikke bør være mindre end 18. Rokanonchaloupperne skal Commissionen kun her nævne, fordi de selvfølgelig ikke bør tillades at forfalde, men bør vedligeholdes saalænge ikke andet Brug haves for dem ved Værftet.

Som en Følge af Ovenstaaende kan Kanon-Antal og Vægt for denne Deel af Flaaden ikke nøiagtig bestemmes. Den nye Jernkanonbaad fører 2 Stkr. 59 Centner Kanoner, tilsammen 118 Centners Vægt. 16 saadanne Fartøier ville altsaa føre 32 Kanoner af tilsammen 1888 Centners Vægt. Kanonjollerne føre 1 Stk. 59 Centner Kanon, altsaa for 18 Joller 1062 Centners Vægt. Her fremtræder altsaa en Forøgelse i Kanonvægt for Defensionsflotillens Vedkommende af 50 Stkr. Kanoner af 2950 Centners Vægt. Den samlede Flaade vilde saaledes komme til at føre 950 Stkr. Kanoner, af tilsammen 51,590 Centners Vægt.

Transportflaaden. Af vedlagte Comiteebetænkning (Bilag Nr. 3) vil det erfares, at Transportflaaden, for at kunne virke med den Kraft og Nytte, som Armeen maa ønske den at være istand til, naar den med Fordeel skal kunne benytte Landets physiske Beskaffenhed til dets Forsvar, i det mindste maa indeholde 41 Stkr. Jern-Transportbaade af den havende Tegning, og at den i Krigstid endvidere bør tilforordnes circa 15 Dampskibe samt nogle Stykker fragtede Koffardiskibe. Commissionen maa i det Hele slutte sig til denne af dens sagkyndige landmilitaire Medlemmer udtalte Mening og skal kun tilføie den Bemærkning, at da der ikke kan undværes en eneste Baad af de 41, for at overføre to Brigader, som er den mindste Styrke man kan antage at ville landsætte paa eengang ligeover for en Fjende, saa bør Antallet forøges med et Par Baade til Reserve, og Commissionen skal derfor foreslaae, at Transportflaadens Styrke bringes til 44 Jern-Transportfartøier.

Denne hele foreslaaede Flaade vil udkræve til sin Bemanding:

1ste Klasse:	12 Fregatter à 600 Mand . .	7,200 Mand,	
2den —	4 Fregatter à 400 — . .	1,600 —	
3die —	4 Corvetter à 180 — . .	720 —	
		Lateris . .	9,520 Mand.

Transport . .	9,520 Mand.
4de Klasse: 4 Dampskibe à 130 Mand . .	520 —
Defensions- og Transportflaaden circa . .	1,200 —
Ialt	11,240 Mand.

II. Hvilke af Flaadens nuhavende Skibe det kan ansees hensigtsmæssigt at forandre til at modtage Dampmaskiner.

Dette Spørgsmaal har Commissionen alt besvaret i Skrivelse til Ministeriet af 10de Juli d. A., hvori det er anført, at den alene antager, at Linieskibet Dannebrog og Fregatten Tordenskjold kunne komme i Betragtning i saa Henseende.

III. Den aarlige Bekostning, som vil foraarsages ved Anskaffelsen og Vedligeholdelsen af den foreslaaede Flaade, derunder indbefattet Udgifterne ved Værftets Bygninger og Inventarium.

IV. Hvilke extraordinaire Arbeider der maatte ansees uundgaaelig nødvendige i den nærmeste Fremtid, samt hvilke extraordinaire Pengemidler dertil maatte ansees fornødne.

Disse to Spørgsmaal skal Commissionen tillade sig at besvare undereet.

For at kunne beregne de omhandlede Bekostninger er det undersøgt, hvad Beløb ethvert enkelt Skib kan ansættes til, i hvilken Henseende der henvises til medfølgende Bilag 4. Efter de der anførte Overslag vil den hele Bekostning for den nye Flaade blive:

12 større Dampfregatter	à	1,150,000 Rd.	=	13,800,000 Rd.
4 mindre —	à	850,000 »	=	3,400,000 »
4 Dampcorvetter	à	450,000 »	=	1,800,000 »
4 mindre Krigsdampsk.	à	300,000 »	=	1,200,000 »
16 Dampkanonbaade	à	90,000 »	=	1,440,000 »
18 Kanonjoller	à	7,100 »	=	128,000 »
			Summa:	21,768,000 Rd.

Da Skibenes Varighed i Gjennemsnit kan ansættes til 25 Aar, og der, saavidt det efter de havende Erfa-

ringer kan bedømmes, maa calculeres paa en Udgift til Reparationer og øvrige Vedligeholdelses Omkostninger for Skibene med alt deres Tilbehør af mindst 2 pCt. aarlig, vil den hele aarlige Udgivt til Nybygning og Vedligeholdelse, naar Flaaden er bragt tilstede, komme til at udgjøre 6 pCt. af ovenanførte Capitalværdi, eller 1,306,080 Rdlr.

Transportflaaden er ei medtagen i ovenstaaende Beregning, da dens Vedligeholdelse maa bedømmes efter andre Regler, eftersom Hovedmassen af dette Materiel er Jern. I Henhold til hvad der er udviklet i Bilag 3, vil Bekostningen af 44 Jern-Transportbaade med tilhørende Inventarium og 22 Skure til deres Opbevaring beløbe 1,058,000 Rdlr., og den aarlige Vedligeholdelse kunne ansættes til 15,500 Rdlr. I den til Flaadens Vedligeholdelse ansatte Sum af 2 pCt. er indbefattet endeel Udgifter til Eqviperinger og Desarmeringer, Slittage, Havarier, Forbedringer og Forandringer, imidlertid antages dette Beløb at kunne være tilstrækkeligt under almindelige Omstændigheder, navnlig med Hensyn til, at der igjen indvindes noget ved Benyttelsen af Materialier og Inventariegjenstande fra casserede Skibe.

Saaledes som Marinens Budget opgjøres kan det ikke letteligen sees, hvad Beløb der aarligen anvendes til Flaaden, idet Conto 1 B i Budgettet foruden Arbeidsstyrke og Materiel indeholder forskjellige andre Udgifter, som til Værftets overordnede Embedsmænd, Contoirpersonale, Bevogtning, Artilleri- og Matroscorpset, Værftets Bygninger, Bolværker, Broer, dets Belysning, Vandforsyning, Brandvæsen, Reengjøring, Brolægning etc., samt Udgifter, der ere aldeles udenfor Værftet, som Politi i Nyboder, Pensionister, Skolevæsen, Medicinalvæsen, Sø-Etatens Krudttaarnes Bevogtning etc.

Commissionen har derfor søgt at adskille disse forskjellige Udgifter i Bilag 5, hvoraf det vil sees, at, af det bevilgede Beløb for Finantsaaret 1857—58, bliver

til Flaadens Bygning og Vedligeholdelse 692,496 Rdlr.
og altsaa vil behøves et Tilskud af . . . 613,584 —
for at erholde den ovenanførte Sum af. 1,306,080 Rdlr.
og desforuden et Tillæg af 15,500 Rdlr. for Transportflaadens Vedligeholdelse, naar alle de øvrige paa Bilaget anførte Udgifter forblive uforandrede i de følgende Budgetaar. Herved maa imidlertid bemærkes, at den havende Flaade i de første Aar vil kunne vedligeholdes for et ringere Beløb end det ovenanførte, saaledes, at den Besparelse, derved opnaaes, formenes at kunne anvendes paa de extraordinaire Arbeider, som i det følgende ville blive anførte.

Med Hensyn til hvilke extraordinaire Arbeider der maatte ansees uundgaaeligt nødvendige i den nærmeste Fremtid, samt hvilke Pengemidler hertil maatte ansees fornødne, skal Commissionen bemærke:

Da de nye Skibe blive betydelig længere end tidligere, udfordres til deres Bygning, at Bedingerne Nr. 1, 2 og 3 forlænges, hvilke Arbeider strax maae paabegyndes. Eftersom Skibene blive færdige, maae nye Fortøipæle anbringes og endeel ældre borttages, da Afstanden imellem de nuværende Pæle er for liden. Skibene ville optage større Plads i Flaadeleiet, hvorfor nogen Opmudring maa foretages og Hønsebroen forlænges sønder efter. For at kunne opbevare Dampkanonbaadene paa Land, maae 12 nye Skure opføres og 4 ældre Kanonbaadsskure forhøies.

Materialbeholdningen er mindre end fornødent, for til enhver Tid at kunne være forsynet med det Nødvendige; den maa derfor forøges (see Bilag 6) og nogle Oplagsskure til Materialier maae bygges. Naar Dampkraft almindeligen indføres i Flaadens Skibe, er det nødvendigt at have et betydeligt større Maskinværksted, hvor Maskinerne kunne repareres, mindre Maskiner til Kanonbaade forfærdiges, samt Dampkanonbaade og Transportfartøier af Jern bygges eller repareres; endelig antages det al-

deles nødvendigt, at der drages Omsorg for at Marinen altid har eller kan disponere over et Kulforraad, der idetmindste maa være tilstrækkeligt til 10 à 12 Etmaals Forbrug for hele Flaaden, hvilket vil udgjøre circa 100,000 Tønder.

De øvrige nødvendige Foranstaltninger ved Værftet ere optagne under Forslaget angaaende Gammelholms Overflytning, navnlig: Udvidelse og Forbedring af Smedeværkstederne, Anlæg af en Reparationsbeding og Forlængelse af Bedingen Nr. 4.

Udgifterne ved foranførte extraordinaire Foranstaltninger ville udgjøre:

Forlængelse af Bedingerne Nr. 1 og 2	54,000 Rdlr.
— — Nr. 3 . .	5,000 —
Skure med Bedinger til Dampkanonbaade:	
12 nye à 7000 Rdlr.	84,000 —
4 ældre forandres à 2250 Rdlr.	9,000 —
Ophalingsapparat	10,000 —
Skibenes Fortøining:	
36 nye Fortøiningspæle à 1000 Rdlr. .	36,000 —
30 ældre — at optage à 110 Rd.	3,300 —
Forlængelse af Hønsebroen	41,000 —
Opmudring	15,000 —
Et nyt Maskinværksted	479,000 —
Forøgelse af Materialbeholdningen (Bil. 6)	260,000 —
Anskaffelse af en Kulbeholdning paa 100,000 Tønder	150,000 —
Oplagsskure til Materialier	14,000 —
Summa:	1,160,300 Rdlr.

Desuden fremstaaer som extraordinair Foranstaltning i den nærmeste Fremtid, Bygning af Jern-Damp-Kanonbaade og af Jern-Transportbaade med deres tilhørende Skure, Forandring af Linieskibet Dannebrog og af Fregatten Tordenskjold, dersom det bestemmes at dette skal finde Sted, og endelig anseer Commissionen det af Vigtighed, at Bygningen af de nye Skibe fremmes noget

hurtigere, end under sædvanlige Omstændigheder vilde finde Sted, deels for snart at komme i Besiddelse af nogle kraftige Skrue-Dampskibe, og deels paa Grund af den Alder, hvori størstedelen af Flaadens Linieskibe og Fregatter ere, der vil medføre, at deres Tal i brugbar Stand vil aftage meget hurtigt. En saadan hurtigere Udvikling af Dampskibsflaaden er ogsaa i Overeensstemmelse med Ministeriets Udtalelse i Commissoriet.

For at give en Oversigt, visende Flaadens Tilstand i den nærmeste Fremtid, er forfattet vedlagte Byggeplan (Bilag 7), der viser, hvad der kan udføres paa Værftet og Flaadens supponerede Størrelse hvert Aar indtil 1872. Det vil heraf sees, at saafremt Bygningen af nye Skibe fremmes saaledes, som angivet, vil man i Aaret 1872 have:

Linieskibet Dannebrog		1	
Fregatten Tordenskjold. . . .		1	
Corvetten Najaden		1	
Hjuldampskibe	Slesvig . . .	1	
	Uffo	1	
Summa	Seilskibe tildeels forandrede	3	
	Hjulskibe	2	
større Dampfregatter	8,	i Bygning	2
mindre —	5,	—	-
Dampcorvetter. . . .	4,	—	-
mindre Dampskibe .	2,	—	1
Krigsskibe efter Flaadeplanen	19,	i Bygning	3

Saafremt denne Byggeplan fortsættes til 1878, da vil den hele nye Flaade være complet.

Denne Byggeplan i Forbindelse med de ovennævnte extraordinaire Arbeider vil medføre, at Udgifterne til Nybygning og til Værftet i den nærmeste Fremtid ville blive større end hvad beregnet naar den hele Flaade er tilstede, og paa den anden Side ville Reparationerne i de første Aar være mindre end senere, da de fleste

Skibe af den ældre Flaade alt have modtaget deres sidste store Reparation. De aarlige Udgifter i den nærmeste kommende Tid kunne derfor ikke stilles ligefrem efter hvad ovenfor er anført, og Commissionen har derfor, i Henhold til den nævnte Byggeplan og til den Orden, hvori den antager at de forskjellige extraordinaire Arbeider bør fremmes, forfattet efterfølgende Tabel, der viser alle de Udgifter, der formenes at ville udfordres i de førstkommende 4 Finantsperioder, til Bygning og Vedligeholdelse af Flaaden, samt til extraordinaire Arbeider.

Tabel
visende Bekostningen for Flaaden efter den opgivne Byggeplan.

	Finantsperiode			
	1858—60	1860—62	1862—64	1864—66
	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.
Større Dampfregat Nr. 1	450,000	700,000	—	—
— 2	50,000	450,000	650,000	—
— 3	—	—	500,000	650,000
— 4	—	—	150,000	650,000
— 5	—	—	—	50,000
Mindre Dampfregat Nr. 2	150,000	—	—	—
— 3	750,000	—	—	—
— 4	—	50,000	500,000	300,000
Dampcorvet Nr. 3	50,000	400,000	—	—
— 4	—	—	—	50,000
Mindre Dampskib Nr. 1	—	—	150,000	150,000
Dampkanonbaad Nr. 2 og 3	180,000	—	—	—
— 4 og 5	—	180,000	—	—
— 6 og 7	—	—	180,000	—
— 8 og 9	—	—	—	180,000
Summa: Nybygnings-Arbeider .	1,630,000	1,780,000	2,130,000	2,030,000
Reparations-Arbeider . .	400,000	400,000	400,000	600,000
Lateris:	2,030,000	2,180,000	2,530,000	2,630,000

	Finantsperiode			
	1858—60	1860—62	1862—64	1864—66
	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.
Transport . . .	2,030,000	2,180,000	2,530,000	2,630,000
Forlængelse af Bedingerne Nr. 1, 2 og 3	59,000	—	—	—
Anbringelse af nye, og Borttagelse af ældre Fortøipæle	—	6,660	6,660	6,660
Materialbeholdningens Forøgelse	100,000	60,000	50,000	50,000
Dampkanonbaadsskure og Ophalingsapparat . . .	38,000	14,000	14,000	14,000
Oplagsskure for Materialier	—	14,000	—	—
Linieskibet Dannebrogs Forlængelse og Anskaffelse af Maskineri	600,000	—	—	—
Et nyt Maskinværksteds Anlæggelse	—	479,000	—	—
Forlængelse af Hensebroen og Opmudring	—	—	—	56,000
Summa:	2,827,000	2,753,660	2,600,660	2,756,660
Hertil hidtil bevilget ordinairt (s. Bilag 5) . .	1,385,000	1,385,000	1,385,000	1,385,000
Altsaa Tilskud i hver Finantsperiode	1,442,000	1,368,660	1,215,660	1,371,660
Desuden extraordinairt til Bygning af to Transportfartøier aarlig . . .	80,000	80,000	80,000	80,000
Skure til deres Opbevaring	40,500	16,200	16,200	16,200
Tilsammen til Transportflaaden	120,500	96,200	96,200	96,200

Til Transportflaaden er i indeværende Finantsperiode bevilget Marinen extraordinairt 76,000 Rdlr.

Det større Beløb i de første Perioder kan formindskes, hvis Linieskibet Dannebrogs Forandring udsættes og Anlæggelsen af et nyt Maskinværksted paabegyndes tidligere saaledes, at det derfor opførte Beløb fordeles paa en længere Tidsperiode. Fregatten Tordenskjolds Forandring til Skrueskib er tildeels medoptaget i Reparationsbeløbet for 1864—66.

Den ordinaire aarlige Udgift til Vedligeholdelse af Værftets Bygninger og Inventarium er i Bilag 5 beregnet til at udgjøre 105,330 Rdlr. Det bemærkes imidlertid, at naar de ovenfor beregnede Tilskud lægges til den hidtil bevilgede Sum efter Conto 1 B i Marinens Budget, da udkommer det Beløb, som vilde være fornødent for at udføre de ordinaire og extraordinaire Arbeider efter den af Commissionen udviklede Plan. Dertil maatte endnu føies Udgifterne til Anskaffelsen af Transportflaaden, der i Budgettet er opført under Conto 1 E, blandt »extraordinaire Udgifter«.

Saafremt Commissionens Forslag bifaldes og de øvrige Udgifter for Marinen blive uforandrede, vil den hele Udgift, Flaaden directe vedkommende, der nu kan anslaaes til . . . . . 1,500,000 Rdlr. aarlig, komme til at udgjøre ca. . . 2,100,000 — eller imellem $\frac{1}{10}$ og $\frac{1}{11}$ af Flaadens Capitalværdi. Dette er forholdsviis mindre end der tidligere har været tilstaaet i den danske Marine, naar hensees til at den Flaade, der bestemtes 1815, ansloges til en Capitalvædi af . . . . . 10,100,000 Rdlr. og efter Forslaget 1851 til . . . 11,152,200 —

I den Betænkning, der er udarbeidet forrige Aar af en i Norge nedsat Commission angaaende Flaadens Bestanddele etc., udtales det, som en paa Erfaring grundet Sætning, at der behøves i Fredstid til en Marine med dens Værfter og Personale, naar Udrustningerne indskrænkes til det som udfordres for at holde Personalet brugbart, imellem $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{9}$ af Materiellets Værdi aarlig.

Denne Antagelse stemmer ret godt med den Erfaring, der haves hos os, og viser, at den aarlige Sum, der i det Foregaaende er anslaaet til Marinen, er i Forhold til Materiellets Størrelse mindre end det, der andetsteds antages fornødent.

Commissionen har forskaffet sig Underretning om Bekostningen for Krigsskibes Bygning paa fremmede Steder, hvorom henvises til vedlagte Bilag 8. Det har viist sig, at der i Commissionen er afvigende Anskuelser om, hvorvidt der ved Værftet bygges saa billigt som hos Private, hvorimod alle Commissionens Medlemmer ere enige i, at det vil være meget vanskeligt, hos Private at skaffe sig Garanti for godt Materiel og vel udført Arbeide.

Ved den Flaadeplan, som Commissionen i det Foregaaende har bragt i Forslag, er man gaaet ud fra de nuværende Forhold og fra den Beskaffenhed af Skibe, som antages at svare til Nutidens Fordringer; men i det lange Tidsrum, som en saadan Flaades Tilbygning vil udkræve, kunne mange Forandringer indtræde i forskjellig Retning, der kunne gjøre væsentlige Modificationer nødvendige. Da endvidere Overslaget til Skibene, navnlig til de store Fregatter, alene kunne være calculatoriske, maa Commissionen udtale, at den ikke kan antage det hensigtsmæssigt at gjøre Forslaget i sin Heelhed til Gjenstand for et Lovforslag. Med Hensyn til den foreslaaede Byggeplan og de derefter beregnede Udgifter i den nærmeste Fremtid, da har man havt for Øie at fremsætte hvad der antages at der kan udrettes med de paa Værftet værende Arbeidsmidler, for at fremskynde Bygning af større Skibe, hvortil den utilfredsstillende Tilstand af den tilsvarende Deel af Flaaden giver saamegen Anledning. Da Commissionen imidlertid maa erkjende, at det er tvivlsomt om de dertil svarende Pengemidler kunne ventes bevilgede, saa at man kan blive nødt til at følge en langsommere Byggeplan, skal den

tillade sig at anføre, at det maa ansees nødvendigt, for at Søkrigsmateriellets Udvikling nogenlunde skal kunne komme til at svare til den stedfindende Trang, at der bevilges extraordinaire Pengemidler til i de 2de næstkommende Finantsperioder at kunne anskaffe een svær Dampfregat og 8 Transportfartøier, samt til at udføre de af de omhandlede extraordinaire Arbeider, som staae i Forbindelse dermed og med Opbevaring af Dampkanonbaade, der antages at kunne bygges, i Overeensstemmelse med Planen, for de ordinairt tilstaaede Pengemidler.

En Skrivelse med Bilag fra Generalkrigscommissair Wiborg vedlægges efter hans Ønske. (Anhang 2.)

Jeg, Capitainlieutenant Skibsted, henholder mig med Hensyn til Bestemmelsen af Bestanddelene af det danske Flaademateriel til vedlagte Separatvotum. (Anh. 3.)

I det separate Votum, der er meddeelt af Commissionens Medlem, Søtøimesteren Capitainlieut. Skibsted, har han søgt at hævde Linieskibes Fordele over Fregatter i militair og oeconomisk Henseende og at godtgjøre, at fuldkraftige Linieskibe paa 90 Kanoner kunne construeres uhindrede af vore lokale Forhold, hvilket har bragt ham til at foreslaae en Flaadeplan, der væsentlig skiller sig fra den af Commissionen fremsatte, ved at opstille 8 Linieskibe paa 90 Kanoner istedetfor 12 Fregatter paa 52 à 56 Kanoner.

Commissionen har i Betænkningen S. 417 anført: »at naar Bevægelsesevnen er eens, vil det kraftigst armerede Skib have Fordelen i Kamp af Skib mod Skib, og at den concentrerede Artilleristyrke paa Linieskibet vil medføre, at et ringere Antal af disse maa kunne bestaae i Kamp mod et større Antal Fregatter«, og S. 422 er det indrømmet, at der kan gives »Forhold, under hvilke det vilde være ønskeligt at have Linieskibe paa Valpladsen istedetfor Fregatter«. Den har saaledes hverken under-

kjendt Linieskibes Betydning, eller benægtet Ønskeligheden af at besidde dem; men den kan hverken tiltræde den af Søtøimesteren fremsatte Udvikling med Hensyn til deres Overlegenhed, eller Rigtigheden af de Paastande, hvormed han mener at kunne svække Commissionens Betænkelighed ved at foreslaae saadanne Skibes Bygning.

Commissionen har ikke anseet det nødvendigt at imødegaae Søtøimesterens Udtalelser i alle Enkeltheder, hvilket desuden vilde forhale Indsendelsen af Betænkningen, da disse Udtalelser, i den Form hvori de ere fremsatte i hans Indlæg, først ere fremkomne efter at Betænkningen var fuldstændig afsluttet og reenskreven, men den antager det tilstrækkeligt at udpege enkelte Punkter for at vise, af hvilken Beskaffenhed de Grunde ere, der medføre de Resultater, hvortil Søtøimesteren er kommet.

Ved at sammenligne Skibenes relative Artilleristyrke, er saaledes alene taget Hensyn til Kanonernes Antal og ikke til deres Beskaffenhed. Det er overseet, at Fregatternes Batteri svarer til Linieskibenes underste Batteri og er kraftigere end disses øverste Batteri, og at Fregatterne, paa Grund af større Stivhed, kunne føre kraftigere Kanoner paa Skandse og Bak end Linieskibene. Den ubeviislige Paastand er fremsat, at Værdien af en Skandse- og Bakskanon kun er $\frac{1}{4}$ mod en Batterikanon, og den besynderlige Hypothese benyttet, at en Kanons Effect (Sandsynlighed for Træf, Indtrængning, ødelæggende Virkning etc.) forholder sig omvendt som Størrelsen af den Skive, hvorpaa der skydes; naar hertil føies, at Bekostningen af et Linieskib paa 80 til 90 Kanoner uden videre er ansat til en Værdi, som under Commissionens Forhandlinger har været nævnt som den sandsynlige Bekostning af et lille Linieskib paa 80 Kanoner og med 600 Hestes Kraft, da vil det let indsees, at de fremkomne Resultater maae være høist upaalidelige. Det utilraadelige ved Bygning af Fregatter er søgt gjort ind-

lysende ved at udkaste Dimensioner for disse, der staae i absolut Strid med hvad Commissionen har foreslaaet.

Beviset for, at fuldkraftige Linieskibe paa 80 til 90 Kanoner kunne bygges med heldigt Udfald for vore Farvande, reducerer sig ganske simpelt til en Henviisning til de engelske 91 Kanons Skibe Revenge og Victor Emanuel. Sidstnævnte Skibs Dimensioner anføres med den Erklæring, at det har gjort en Fart af 11 Miil, og at dets Dybgaaende agter er 23¼ Fod. Commissionen skal bemærke, at Victor Emanuel er et meget mindre Skib end det ei endnu færdig byggede Revenge, der er 10½ Fod længere, 1½ Fod bredere og har 200 Hestes Kraft mere. Om Victor Emanuel har det vel været anført i Dagblade, at det har løbet 11 Miils Fart paa en Prøvetour, dog med udtrykkelig Angivelse af, at det ei var fuldt udrustet; men at dets Dybtgaaende kun er 23¼ Fod agter, er ikke blevet oplyst for Commissionen og vilde altsaa blive nærmere at godtgjøre, og Commissionen antager der er god Grund til at drage det i Tvivl, naar hensees til, at ifølge Capt.-Lieut. G. Schønheyders Rapport har Linieskibet Napoleon paa 90 Kanoner et Dybgaaende over Livet af 25 Fod dansk. Forøvrigt maa det bemærkes, at et Dybgaaende af 23¼ Fod agter er 1¼ Fød mere end hvad Commissionen anseer tilraadeligt og man nogensinde har indladt sig paa i den danske Flaade.

Hvad den af Søtøimesteren foreslaaede Flaadeplan angaaer, da skal Commissionen endnu bemærke, at den, afseet fra alt det Foregaaende, vilde finde det utilraadeligt at formindske Antallet af de større Skibe i den Grad, som her er skeet. Den skal henlede Opmærksomheden paa, at Bekostningen af Linieskibene maa ansees for lavt anslaaet, idet at den Værdi, der var anslaaet for et 80 Kanonskib, idet man udgik fra samme Regler som benyttedes for at udfinde Værdien af de store Fregatter, her ligefrem er opført for Linieskibe paa 90 Kanoner, og endelig er Sammenstillingen af de to Flaadeplaner

med Hensyn til Bekostning, Besætning, Dampkraft etc. gjort yderligere vildledende ved ligefrem at lægge Antallet af Kanonerne til Grund. Efter Søtøimesterens Beregning vil nemlig den samlede Vægt af Kanoner efter begge Planer være nærlig eens, men han har fordeelt denne paa 1000 Piecer, istedetfor at Commissionen kun har 900, hvorved naturligviis alle Qvotienter blive større, da Dividendus paa hvert Sted varierer meget lidet.

Hvad der til Slutning anføres om Defensionsfartøier, staaer ei i nogen væsentlig Strid med Commissionens Yttringer.

Commissionen til at udarbeide en Plan for Flaadens Størrelse og Bestanddele, den 19de November 1857.

Steen Bille.

Wiborg. N. E. Tuxen. O. Suenson. Reich. O. Lütken. Fenger. S. Ankjær. O. W. Skibsted.

Til Marineministeriet.

Anhang.

1.

(Bilag Nr. 3).

Fra Transportflaade Comiteen.

Kjøbenhavn, den 23de August 1857.

Ved Bestemmelsen af det Antal Jern-Transportfartøier, hvoraf Armeens Transportflaade bør bestaae, har Comiteen — i Lighed med det i 1850 udarbeidede Reglement betitlet: »Signaler for Armeens Transportflaade« — antaget at den Styrke, som bør fordres transporteret, beløber sig til 2 Infanteribrigader, hver paa 5 Batailloner, og hver især attacheret een Escadron Cavaleri, eet Feltbatteri, samt Ambulance og Train efter de i den sidste

Krig fremstaaede Regulativer, de samme som ere lagte til Grund ved Udarbeidelsen af det nævnte Reglement.

Vel er det ikke undgaaet Comiteens Opmærksomhed, at Forhold kunde indtræffe, som vilde gjøre det meget ønskeligt, at Transportflaaden gaves en saadan Størrelse, at med den en fuldstændig Armee-Division (bestaaende omtrent af 3 Infanteri Brigader, 1 Cavaleri Regiment og 3 Feltbatterier) kunde overføres; men oeconomiske Hensyn have holdt os tilbage fra at stille Kravet saa høit. Paa den anden Side har Overbeviisningen om, at en enkelt Brigades isolerede Optræden kun i de færreste Tilfælde tør antages at lede til noget afgjørende Resultat, forhindret os fra at nedstemme vore Fordringer til kun at forlange Transportmateriel for en saa ringe Styrke, og vi maae derfor ansee vor med Reglementet af 1850 sammenfaldende Antagelse af 2 Brigader, som den, der i tilstrækkelig Grad fyldestgjør Armeens Krav, uden at lede til uforholdsmæssig Bekostning.

Men idet vi saaledes hvad Styrken angaaer ganske, eller i hvert Fald med meget ubetydelige Modificationer, som senere ville blive nævnte, kunne erklære os enige med Reglementet af 1850, maae vi bestemt udtale os mod den Maade, paa hvilken dette Reglement (vide pag. 57—62) indskiber de tvende Brigader. Alt Infanteri er nemlig indskibet deels i Transportskibe og deels i de bugserende Dampskibe, hvoraf Følgen, upaatvivlelig i mange Tilfælde til største Skade, vil være en langsom og møisommelig Udskibning; og endvidere anbringer nævnte Reglement et Antal Trainheste i Transportskibe, hvad Erfaring noksom har constateret at være lidet ønskeligt, saavel fordi Hestene ved Ind- og Udskibningen og under Transporten ere meget udsatte, som paa Grund af det meget tidsspildende Arbeide, der derved foraarsages.

Disse Mangler have vi troet at burde hæve ved at anvende saamange Jern-Transportfartøier, at: 1) den ene

Brigades hele Infanteri kan indskibes i dem og derved faa Minutter efter Ankomsten være iland, afsøge og om nødvendig gjøres rense det nærmeste Terrain, saa at den vanskeligere Udskibning af de andre Vaabenarter og det øvrige Infanteri uforstyrret kan foretages — og 2) alle Heste, saavel Ride- som Trækheste, for begge Brigader, kunne gives den for deres Bevarelse saa fordeelagtige Transport i disse Fartøier.

Efter disse Bemærkninger af almindeligere Natur, gaaer Comiteen nu over til Enkelthederne af dens Forslag, Armeens Transportflaade betræffende, og skal særlig omtale Størrelsen af denne Flaade, indrettet altsaa for tvende Brigader, af hvilke den første gives en meget, den anden en mindre fuldkommen Anbringelse; Bekostningerne, denne Flaade foranlediger, og endelig dens Stationering.

A. Størrelsen.

Den 1ste Brigades enkelte Afdelinger anbringes paa følgende Maade:

a. Escadronen.

Er denne, saaledes som Reglementet af 1850 forudsætter, kun paa 120 Undercorporaler og Menige, har den ialt af Ride- og Trækheste 170. Den vil da bekvemt kunne indskibes i 4 Jern-Transportfartøier, af hvilke de 3 hver indeholde 50, det 4de 20 Heste og Escadronens Kjøretøier. Er Escadronen stærkere, f. Ex. 150 Undercorporaler og Menige, hvorved Hesteantallet stiger til 200, kommer der 50 Heste i hvert af de 4 Fartøier, og maae Kjøretøierne i saa Fald anbringes i et Transportskib, hvorom nedenfor. Stærkere end 150 Undercorporaler og Menige ville vore Escadroner vist sjeldent blive, og vi troe derfor at turde blive staaende ved Tallet 4 som Angivelse for, hvad der af Jern-Transportfartøier behøves for en Escadron.

b. Batteriet.

Reglementet af 1850 forudsætter Batteriet fuldstændig udrustet med Reserve-Ammunitionsvogne og Haandværkervogne, men uden Færdselsvogne. Udrustning efter 1ste Grad vil imidlertid sjeldent eller aldrig blive et Batteri tildeel, som forbliver indenfor Landets Grændser, hvorfor vi ikke tage i Betænkning at supponere Udrustningen indskrænket til, foruden Skytset: 8 Linie-Ammunitionsvogne, 1 Reservelavet, 1 Batterivogn, 1 Smedevogn og 1 Færdselsvogn.

I denne Skikkelse vil Batteriet til sin Transport behøve 5 Jern-Transportfartøier, i hvert af de 4 første en Deling (2 Kanoner og 2 Ammunitionsvogne med tilhørende Ride- og Trækheste) i det 5te: Reservelavetten, Batterivognen, Smedevognen og Færdselsvognen med 30 Heste, nemlig de nævnte Kjøretøiers Bespændinger og Batteriets 12 Reserveheste.

Anmærkning. Forsaavidt en Pioneer Afdeling maatte være afgiven, maa denne fordeles i Artilleriets Fartøier.

c. Brigadestabens, Ambulancens og de 5 Batailloners Train. Trainets Sammensætning antages at være følgende:

Brigadestabens . .	3 Færdselsvogne	med	6 Heste
De 5 Batailloners.	35 —	»	70 —
Ambulancens . . .	4 Kjøretøier	»	12 —

ligesom i Reglementet af 1850, men istedetfor dettes 5 sexspændige Patronvogne for de 5 Batailloner antages efter senere Bestemmelser: 20 Patronkarrer med 40 Heste.

For dette Train paaregnes 4 Jern-Transportfartøier, 2 hvert med 50 Heste, et 3die med 28 Heste tilligemed Ambulancens Kjøretøier, og det 4de med de 20 Patronkarrer; Trainets 38 Færdselsvogne (og eventuelt Escadronens Train) anbringes i et Transportskib paa circa 40 Commercelæster. Ambulancen

og Patronkarrerne kan det selv tidligt under et Engagement være af Interesse at have ved Haanden, og vi have derfor anseet det rettest at anbringe dem i Jern-Transportfartøier.

d. De 5 Bataillioner.

Naar en Bataillon, saaledes som i Reglementet af 1850, forudsættes meget stærk, nemlig med 1000 Undercorporaler og Menige (Bataillonen kommer da ialt til at tælle circa 1130 Hoveder), udfordrer dens Transport 3 Fartøier. Hele Brigadens Infanteri behøver da 15 Fartøier, paa hvilke desuden fordeles Brigadestabens og Bataillonernes 38 Rideheste.

Ved Cavaleriet, Artilleriet og Trainet fordeles Mandskabet paa de Fartøier, der indeholde disse Afdelingers Heste og Kjøretøier. Officererne, Mellemstabene og Underofficererne følge overalt ombord med deres Afdelinger.

Den 1ste Brigade behøver saaledes 28 Jern-Transportfartøier.

Den 2den Brigade, til hvis Indskibningsmaade stilles ringere Fordringer, anbringes saaledes:

a. Escadronen.

Aldeles som ved 1ste Brigade i 4 Fartøier.

b. Batteriet.

Ligesaa i 5 Fartøier.

c. Brigadestabens, Ambulancens og de 5 Bataillioners Train: gives 4 Fartøier som ved 1ste Brigade, dog med følgende Forskjel i Bestuvningen. De 38 Rideheste, som ved 1ste Brigade anbragtes i Bataillonernes 15 Fartøier, maae ved 2den Brigade medtages i Trainets Fartøier. Det hele Antal Heste, som skal indskibes, bliver da 128 Trainheste og 38 Rideheste, som fordeles med 50 paa hvert af de 3 første og 16 i det 4de Fartøi. Det tiloversblevne Rum i dette

kan stuves med Ambulancens Kjøretøier og nogle faa Patronkarrer; Resten af disse tilligemed Trainets 38 Færdselsvogne anbringes i 2 Transportskibe.

d. De 5 Bataillioner:

Fordeles paa de bugserende Dampskibe.

Om Mandskabet af Artilleriet, Cavaleriet og Trainet og om Officererne af de forskjellige Afdelinger gjelder, hvad der er sagt under 1ste Brigade.

Den 2den Brigade behøver saaledes 13 Jern-Transportfartøier og begge Brigader tilsammen 41.

Uden her at ville give nogen Norm for den hele Transportflaades øvrige Sammensætning, skal Comiteen exempelviis meddele en Oversigt over, hvad der af de fortiden til Regjeringens Disposition staaende Dampskibe, de egentlige Krigsskibe fraregnede, vil kunne benyttes til Bugsering.

Skibe.	Har ombord.		Slæber.			
Slesvig	900 Md. Inf.	2den Brigades	5 Jerntransportfartøier med		1 Batteri	1ste Brigades 28 Jern-Transportfartøier.
Holger Danske	800 » »	1ste & 2den	4	»	» 1 Escadron	
Hekla	700 „ „	Bataillon	4	»	» Train	
Geiser	600 » »	2den Brigades	4	»	» Infanteri	
Jylland	600 » »	3die Bataillon	4	»	» do.	
Eideren. . . .	500 » »	2den Brigades	4	»	» do.	
Hermod . . .	300 » »		3	»	» do.	
Skirner	400 » »	4de Bataillon	4	»	» 1 Escadron	
Ægir	300 » »		3	»	» 1 Batteri	2. Brig. 13 Jern-Transportfartøier.
Uffo.	300 » »	2den Brigades	2	»	»	
Hertha	300 » »	5te Bataillon	2	»	» Train	
Freyr	300 » »		2	»	»	
Njord	Den command. General,					
Liimfjorden. .	Command. f. Transportfl.					
Vildanden . .	og Landgangsbrotrain.					

De 3 Transportskibe og, forsaavidt saadanne medføres, 2 Lazarethskibe og 4 Proviant- og Fourageskibe fordeles mellem Dampskibene saaledes, at f. Ex. de 6 første, større Dampskibe og desuden Skibene Uffo, Hertha

og Freyr tage hvert 1 Seilskib paa Slæb. Landsætningen af 2den Brigades Infanteri vil kunne skee enten ved at Dampskibenes Skibsbaade, omtrent 41 i Tallet, efter at have bragt Jernfartøierne paa Plads til Udskibning, gaae tilbage til Dampskibene, fra hvilke de ville kunne tage mindst 700 Mand i hver Vending; eller ved at de tre mindste, de i Oversigten sidst anførte Dampere, tage de tomme Jernfartøier af Grunden og lægge dem paa Siderne af de større Dampskibe til Brug for det i disse værende Infanteri.

B. Bekostningerne.

a. Anskaffelse.

Af de forlangte 41 Jern-Transportfartøier haves 5, nemlig foruden Prøve-Fartøiet de 4, som ved Finantsloven for 1856—58 bleve bevilgede. Der bliver saaledes kun fremtidig at anskaffe:

36 Jern-Transportfartøier à 20,000 Rd. 720,000 Rd.
og til deres Opbevaring:
20 Stykker Skure à 8,100 Rd. . . . 162,000 —
Ialt: 882,000 Rd.

b. Vedligeholdelse:

Fartøiernes Jernskroge antages at burde males hvert 6te Aar, aarlig Udgift . . . . . 1,200 Rd.
2 pCt. af 1) Værdien af Fartøiernes Træværk, Seil, Inventariedele &c. 4,000 × 41
164,000 Rd.
2) Værdien af 20 Skure
8,100 × 20 . . . . . 162,000 —
326,000 Rd. c. 6,500 —
Ialt: 7,700 Rd.

c. Fornyelsen.

For Jernskrogene behøves Intet opført. Antages Varigheden af Trædele, Seil, Inventarier, Skure &c. at være 50 Aar, bliver Fornyelsens aarlige Quota
circa 6,500 Rd.

C. Stationering.

Transportflaaden vil have Hverv af dobbelt Art at udføre. Dens første Bestemmelse vil bestaae i, forinden Fjendtlighedernes Udbrud og naar grundet Formodning kan haves om, hvilken Landsdeel der vil blive den sandsynlige Krigsskueplads, at overføre Tropper og Heste til denne fra de mindre udsatte Dele af Landet; dens senere Bestemmelse, som navnlig ved Flankeforsvaret af Halvøen vil have Betydning, er under Fjendtlighedernes Forløb at kaste Tropper iland til uformodede Angreb. Medens nu Transportflaadens Størrelse væsentlig betinges af den sidste Bestemmelse, maa Motivet til Flaadens Stationering hovedsagelig søges i den første. For da med samme Lethed at kunne foretage en Omplacering af Landets Stridskræfter, hvad enten Forstærkningen skal skee i østlig eller vestlig Retning, vil en Central-Stationering af Transportflaaden, altsaa ved Belterne, være fordeelagtig, og det saameget mere som Fleertallet af de Dampskibe, der tør antages at ville blive brugte til dens Bugsering, have Route i Belterne, hvortil kommer at der i eller ved de tvende Fæstninger Fredericia og Nyborg deels haves, deels med ringe Bekostning vil kunne skaffes Plads til bekvem og sikker Anbringelse af Fartøierne.

Hensynet til, ved Fredsøvelser at vinde Færdighed i Brugen af dette Slags Krigsmateriel, gjør det imidlertid efter vor Formening mindre rigtigt at oplægge den hele Transportflaade ved de tvende Belt-Stationer. Det forholdsviis store Antal Tropper, som vel altid om Efteraaret vil være tilstede i og ved Kjøbenhavn, opfordrer til, ved Afbenyttelsen af endeel af Transportflaadens Materiel, at vinde Øvelse i Brugen af dette og derved give Øvelserne i det Hele forøget Interesse. Til Indskibning af 4—5 Bataillioner vil, med den Styrke, Infanteriafdelingerne sædvanligviis have i Exerceertiden, behøves ligesaa mange (4—5) Jern-Transportfartøier; til Transport af

Cavaleri 4 og af Artilleri endnu 4 Fartøier, saa at altsaa Efteraars-Øvelserne under det 1ste Generalcommando-District gjøre Tilstedeværelsen i Kjøbenhavn af omtrent $\frac{1}{3}$ af hele Transportflaaden ønskelig.

Hvorvel Stationeringen som et reent administrativt Spørgsmaal neppe strengt taget kan siges at henhøre under Comiteens Hverv, have vi dog ikke villet lade den uomtalt, og gaaer vort Forslag i Henhold til Ovenstaaende altsaa ud paa, at Transportflaaden stationeres med $\frac{2}{3}$ i Belterne (efter Localiteterne fordeelt mellem Fredericia og Nyborg) og med $\frac{1}{3}$ i Kjøbenhavn.

O. Lütken. Reich. S. Ankjær.

2.

(Udtog).

Medens det derfor turde være klart, at vi ikke i den nærmeste Fremtid, og maaskee aldrig, kunne faae Behov for Linieskibe, vilde det være uklogt, om vi ikke hævdede og efter Mulighed udvidede det Forspring, vi allerede have. Ved Siden af de ældre Skibes hensigtsmæssige Forandring, maatte vi have en Tilvæxt af nye Skibe, armerede efter Tidens Medfør, hvorved Flaaden efterhaanden tiltog i Styrke, saaledes at omsider, naar de ældre Skibe ere udtjente, den ved Rescript af 1. Septbr. 1815 anordnede Søstyrke kunde blive repræsenteret af:

6 store Dampfregatter à 600 Hestes Kraft,
8 mindre Dampfregatter à 400 à 450 Hestes Kraft,
4 Dampcorvetter à 300 Hestes Kraft,
4 mindre Dampskibe à 200 à 260 Hestes Kraft,
foruden Kanonbaade.

Det i Commissionen vedtagne Forslag, at alle Skibene skulle være Skrue-Dampskibe med »fuld Kraft«, har jeg havt den Ære at stemme for, og bliver staaende derved, endskjøndt det foresvæver mig som noget Nedslaaende, at den Færdighed, at gjøre sig Havet og Vinden underdanig, uden Hjelp af Damp, skulde i Tiden uddøe i vor Marine. Men istedetfor at Kraftens Grad er betænkt at skulle ansættes efter en vis attraaet Fart under forskjellige Veirforhold, hvilket forekommer mig at være meget precairt, vilde jeg tillade mig at foreslaae den ansat i Forhold til Middelspants-Arealet, efter hvad Erfaring allerede har lært i vor egen og Andres Mariner.

Armaturen for de nye Dampskibe vilde jeg tillade mig at foreslaae saaledes:

For de 6 store Dampfregatter (med 2 fulde Batterier og en let Hytte, Kobrygge og Bak uarmeret):

Underste Batteri:

60 ℔ dige Bombe-Kanoner . . . . . 10 Stkr.
30 ℔ dige Kanoner Nr. 1 (18 Sk ℔ s) 20 —
30 Stkr.

Øverste Batteri:

30 ℔ dige Kanoner Nr. 1 . . . . . 28 à 30 —
ialt 58 à 60 Stkr.

For de 8 mindre Fregatter:

Batteriet:

60 ℔ dige Bombe-Kanoner . . . . . 6 Stkr.
30 ℔ dige Kanoner Nr. 1 . . . . . 22 —
28 Stkr.

Skandse og Bak:

30 ℔ dige Kanoner Nr. 2 (15½ Sk ℔ s) 8 à 12 —
ialt 36 à 40 Stkr.

For de 4 Corvetter:

60 ℔ dige Bombe-Kanoner . . . . . 4 Stkr.
30 ℔ dige Kanoner Nr. 3 (12½ Sk ℔ s)
eller lange 18 ℔ dige . . . . . 16 —
ialt . . . 20 Stkr.

For de 4 mindre Dampskibe:

60 ℔dige Bombe-Kanoner . . . . . 2 Stkr.
30 ℔dige Kanoner Nr. 3 (12½ Sk ℔s)
eller lange 18 ℔dige . . . . . 4 à 10 —

ialt . . . 6 à 12 Stkr.

efter Skibenes forskjellige Størrelse.

For Dampkanonbaadene antages allerede at være bestemt 2 Stkr. 60 ℔dige Bombe-Kanoner.

Til de ærede og oplyste Fagmænds Bedømmelse skal jeg derhos tillade mig at henstille, om ikke en langtrækkende Kuglekanon af svært Caliber kunde hensigtsmæssigt indføres hos os, til Jage- og Retraiteskyts, i Lighed med, hvad der bruges i andre Mariner. Gavnligheden af saadant Skyts blev ofte omtalt i det forrige Admiralitet. — I en Sag, der var under Behandling i Collegiet i Aaret 1827, forekom en Rapport, der var uddragen af »Naval history of Great Britain«, hvori beredtes, at en engelsk Fregat (den forrige danske Fregat Perlen) var bleven jaget af to franske Linieskibe, men havde ved Brugen af sine langtrækkende Retraitekanoner nødt dem til at dreie af.

I Henhold til det, jeg havde den Ære at udtale i Mødet den 24. Septbr., angaaende »Dannebrogs« Forandring til Skrue-Dampskib, skal jeg tillade mig at meddele følgende nærmere Bemærkninger:

Efter hvad Fabrikmesteren har yttret, maatte Skibet overskjæres paa 3 Steder, nemlig ved begge Ender og paa Midten.

Af Ende-Partierne kan da kun blive saameget af Kjølen tilbage, som behøves til Paaladskning af de nye Stykker Kjøl, ved hvilke Skibet skal forlænges For og Agter efter. Det bortskaarne kostbare Apparat reduceres til »gammelt Materiel«, hvis Adskillelse til andet Brug

eller til Brændsel endnu vil medføre en ikke ubetydelig Bekostning.

Paa de to brugbare Dele af Skibskroppen maa ved begge Ender en stor Deel af uden- og indenbords Klædning borttages, for at den øvrige Klædning kan blive bragt i forsvarligt Sammenhæng med Klædningen paa de nye Ende-Partier.

Paa begge Sider af Snittet paa Midten maa endeel af Spanterne løsnes, for at faae Kjølen til den nye Midte-Partie paaladsket. Som Følge deraf, saavelsom ogsaa for at faae det nye Midte-Parties Klædning uden- og indenbords bragt i forsvarligt Sammenhæng med den gamle Klædning, maa en stor Deel af denne, paa begge Sider af Snittet, borttages.

En stor Deel af Apteringen indenbords, om ikke den Hele, maa borttages.

Der bliver saaledes kun af Skibskroppen tilbage: Spanterne i de to Mellemstykker og en ringe Deel af Klædningen paa disse to Stykker.

Forskjellen mellem Værdien af denne Rest og Beløbet af Sønderlemmelsens Bekostning, tillagt Netto-Værdien af Materialet af de afskaarne og afhuggede Dele, er det hele materielle Udbytte af Operationen.

Ombygningen kan neppe forsvarlig udføres i kortere Tid end 2 Aar, og det var vistnok bedre dertil at anvende 3 Aar. Erfaringen har viist i ældre Tider, at det ved Skibenes Hovedreparation indsatte nye Tømmer raadnede hurtigere end det gamle Tømmer, der blev tilbage, fordi det Nye ikke havde faaet Tid til at udluftes inden Klædningen blev paasat. Det kan ikke gaae »Dannebrog« bedre, ifald Ombygningen udføres i usædvanlig kort Tid. I det mindste i 2 Aar blev Brugen af det bedste Skib i Flaaden suspenderet, hvilket kunde komme os dyrt at staae i Tilfælde af Ufred.

Ombygningen fra Seilskib til Dampskib er i og for sig selv en af de vanskeligste Opgaver, der kan bydes

en Constructeur. Oberbeviist om, at alt hvad Kunst og Talent formaaer vil blive præsteret af Fabrikmesteren, tillader jeg mig dog at antage, at han hellere vil paatage sig Ansvaret for et heldigt Udfald af hvilkensomhelst ny Construction, end af saadan en Ombygning.

Alt dette vel overveiet — efter min ringe Evne — tillader jeg mig paa det Indstændigste at fraraade den paatænkte Ombygning, henstillende, om ikke den ærede Commission, i Betragtning af det Anførte, vilde ved det endelige Forslag udtale sig for, at »Dannebrogs« Ombygning i alt Fald blev udsat indtil flere af de nye Skibe vare byggede (det samme gjelder selvfølgelig om Fregatten Tordenskjold).

Hvorvidt det Spørgsmaal maatte fortjene at komme under nærmere Overveielse: om nogle af vore ældre Skibe kunde forsynes med Hjelpe-Dampkraft, der ikke medførte anden Forandring i Skibskroppen end Anbringelsen af en additionel Agterstævn for Skruen, skal jeg derhos tillade mig at henstille til den ærede Fabrikmester.

Kjøbenhavn, den 8. October 1857.

Wiborg.

3.

Medundertegnede Capitain-Lieutenant, Søtøimester Skibsted kan ikke dele Majoritetens Anskuelse med Hensyn til Bestemmelsen af, hvilken Klasse af Skibe, der bør foreslaaes valgt som den største Klasse af Krigsskibe i det danske Søforsvar. Jeg antager nemlig, at Linieskibet har i artilleristisk Henseende en saa stor Overlegenhed over Fregatter, som de foreslaaede, at Spørgsmaalet maa be-

svares aldeles i Linieskibets Faveur. De to lukkede Batterier, hvor intet belemrer eller hindrer Kanonernes regelmæssige Betjening, hvor intet abstraherer Mandskabets Tanker fra deres vigtigste og eneste Arbeide, Skydningen, og hvor intet uden Portenes Størrelse begrændser Skydefriheden, have heri en overveiende Overlegenhed over Kanoner anbragte paa Dækket, generede af det løbende Gods, af Fartøierne og Vare-Rundholterne indenbords, samt af Røster, Talliereb, Ankere, Stræbere og Jollebomme udenbords, saa at kun faa kunne bringes til at bære samtidigen paa et og samme Punkt, og kun enkelte erholde tilfredsstillende Skydningsfrihed, og det uagtet alle de Bestræbelser, der bestandig have været rettede paa at hæve denne Mangel; som belemres ved de forefaldende Manoeuvrer, der lettelig kunne indtræffe ved Havari paa Skruen, Axlen, Maskinen o. a. d., ja endog samtidig med Dampens fulde Afbenyttelse, og som endelig blive gjorte aldeles ubrugbare ved en faldende Reisning, der, da der nu ikke saa hyppigt føres Seil under Affaire som tidligere, desto hyppigere vil falde indenbords. Den større Rolighed og Frihed paa de lukkede Batterier gjør sig endmere gjeldende paa Linieskibet, formedelst dettes større Brede, og her isærdeleshed paa det underste Batteri, der er endnu ryddeligere end det øverste og end Fregattens Batteri, og denne større Plads befordrer i høi Grad Skydningens Hurtighed og Præcision, to vigtige Momenter til Bestemmelsen af det Antal Projectiler, der træffe. Præcisionen befordres yderligere ved Linieskibets større Rolighed. Linieskibets lidet større Træfflade spiller en uvæsentlig Rolle i Sammenligning med dets store Kanon-Antal imod Fregattens, Skibets større Rolighed og Rummelighed.

Dersom en Dæks-Kanons Virksomhed sættes lig ½ af den af en Kanon paa et lukket Batteri, da vil, naar Linieskibets Kanon-Antal er 80 og Fregattens 56, Kano-

nernes Virksomhed forholde sig som 142 : 79. Da Linieskibets Side frembyder et Areal af 5,282 Q.-F. og Fregattens et Areal af 3,520 Q.-F., saa faaer enhver af Linieskibets Kanoner et Areal af ikkun 99,96 Q.-F., derimod enhver af Fregattens et Areal af 268,96 Q.-F. at ødelægge, hvoraf fremgaaer, at disse to Skibes Ødelæggelsesevne forholder sig som 269 til 99, eller at Linieskibets Artilleristyrke forholder sig til Fregattens som 19 : 7.

Med Hensyn til Hurtigheden og den deraf flydende bedre Manoeuvreevne, da er denne et Moment, som paa en bestemt Maade indtræder i Bedømmelsen af Skibets Artilleristyrke, og denne viser sig ligeledes i Linieskibets Faveur, hvortil den theoretiske Grund maa søges deri, at medens Deplacementet og dermed Bevægelses Momentet voxer som tredie Potents af Dimensionerne, voxer Modstanden, saavel i Vandet som i Luften, ikkun som Dimensionernes anden Potents. Theoriens Rigtighed godtgjøres ved alle de Erfaringer, som ere erholdte ved Sammenligning af uligeartede Dampskibe. Denne større Præcision i Manoeuvre bliver særdeleshed Linieskibet til Deel, naar det engageres af 2 Fregatter, hvis Manoeuvres Nøiagtighed afhænger af Signalers Opfatning.

Dernæst antager jeg, at Linieskibet har i oeconomisk Henseende stor Fordeel over Fregatter som de foreslaaede. Antages nemlig Prisen for et 80 à 90 Kanonskib at være ca. 1,500,000 å 1,600,000 Rdlr. og for en 56 Kanons Fregat ca. 1,150,000, da vil der kunne bygges 4 Fregatter for samme Bekostning som 3 Linieskibe. Optages det ovenanførte Forhold i Artilleristyrke, og sammensættes det med Bekostningen, da erholdes at, naar Bekostningen er eens, da forholder Linieskibenes Artilleristyrke sig til Fregatternes som 57 : 28.

Dertil kommer endvidere, at Fregatternes Besætning beløber sig til ca. 2,400 Mand, medens Linieskibenes ikkun udgjør 2,280 Mand.

Det bemærkes slutteligen, at de øvrige tidligere udviklede Fordele, der kun ved et vilkaarligt Skjøn kunne bringes i Tal, ikke ere medregnede i de anførte Forholdstal, hvilke saaledes endmere ville godtgjøre Linieskibets Præference.

Endeligen antager jeg, at Linieskibet har i politisk Henseende stor Fordeel over Fregatter, thi ingen, selv ikke de mindre Sømagter i Europa, har nogensinde før eller nu baseret sit Søforsvar paa Fregatter alene, kun Preussen synes at gjøre det, tvunget dertil af locale Forhold, som dog muligviis kunne overvindes eller omgaaes, og det tør dog sikkerligen ikke tilraades, at vælge netop denne Stats Marine til Mønster for vor. Men selv om denne Stat ikkun bygger meget store, fuldkraftige og altsaa meget kostbare Fregatter, saa staaer det endda til den at bestemme saavel Antallet som Tiden, til hvilken de skulle være færdige til »at byde den danske Marine Spidsen«, idet den kan lade disse Skibe bygge paa forskjellige fremmede, private Værfter (hvilket allerede tildeels udføres), og det bliver saaledes kun muligt at beholde Overmagten, ved at have Skibe af saa stor Overlegenhed, at denne kan veie op imod et noget større Antal. Naar der da endelig sees hen til, at der behøves mindst 4 Aar før et Linieskib kan tænkes fuldført, da bliver det vist høist utilraadeligt at opsætte Begyndelsen til et Linieskibs Bygning — til en senere ubestemt Periode, naar vi da maaskee løbe Fare for at blive angrebne, alt tidligere, af een eller maaskee begge de tydske Sømagter.

Sammenligne vi vort Søforsvar med Sverrigs, vor nærmeste Naboes, med hvem vi altid have og stedse bør holde os paa noget nær lige Fod, da træffe vi Damp-Linieskibe, om end af oeconomiske Hensyn mindre tilfredsstillende som saadanne, saa er dog Princípet af deres Bibeholdelse ikke desmindre derved bestemt udtalt. Ved at bestemme Flaade Materiellet til at bestaae

af ikkun Fregatter som den største Klasse af Skibe, saa at det Støttepunkt — hvorom saavel den søgaaende Flaades Fregatter og mindre Krigsskibe som Defensions-Fartøierne skulde slutte sig, og hvor disse kunne erholde den dem i mange Tilfælde nødvendige og uundværlige Beskyttelse — mangler, er den Fordring, paa nogenlunde lige Vilkaar at kunne indgaae en Alliance med en venligt sindet Sø- eller Nabo-Magt, aldeles ikke skeet Fyldest; thi kunne vi end ikke paa et enkelt Punkt holde Stand mod en, imod os udsendt Escadre af blot nogle faa Linieskibe, da falde alle Krigens Byrder paa den anden Magt, der da ikke kan antages at ville indlade sig i en saa byrdefuld Forbindelse.

En effektiv Blokade af en Escadre af svære Fregatter kan vanskeligt holdes uden af Linieskibe. Thi træffe de blokerede Fregatter kun deres Ligemænd eller Inferieurer, da kunne de muligviis undgaae dem, eller engagere og undslippe, og saaledes komme i Søen, til stor Skade for vor Handel og Transportflaade; men træffe de derimod Linieskibe, da tilintetgjøres eller erobres saamange, som blive nødsagede til at engagere Linieskibene, og de øvrige, som maatte slippe i Søen, have da en Linieskibs Escadre paa Jagt efter sig — visselig en uhyggelig Situation — ialtfald en høist tvivlsom Fordeel efter en saa kostbar Opoffrelse.

Vort hele Landforsvar er og maa være baseret paa Flaadens Assistance ved Transportflaaden; denne uundværlige Deel af vort hele Krigs-Materiel behøver i vore, for store Skibe tilgængelige, Farvande nødvendigviis Linieskibe til sin Beskyttelse; thi kun disse have en saadan Overlegenhed over andre Klasser af Skibe ved deres samlede Artilleristyrke og deres Hurtighed, at de kunne gjøre det umuligt for hine at ødelægge Transporten, og kun de kunne, med Haab om Held, stræbe at forhindre fjendtlige Linieskibe fra dette Øiemeds Opnaaelse, saa-

længe der ikke viser sig en aabenbar Overlegenhed imod dem.

Jeg troer saaledes ærbødigst at have beviist Nødvendigheden af, at Linieskibe indgaae i Søforsvaret, for at dette kan bidrage til at hævde Landets Selvstændighed, baade betragtet fra det artilleristiske, det oeconomiske og det politiske Standpunkt, og jeg skal blot tilføie, at ethvert Land er nødt til, til enhver Tid at vælge det fuldkomneste og bedste Vaaben til sit Forsvar; thi det sikkreste Pant paa Lykke i Krigen, er den Tillid, som Mandskabet har til det Vaabens Egenskaber, hvilket de betjene, og det er ikke alene de af Commissionen afhørte Officerer, men alle Marinens Officerer udenfor den, der have eenstemmigen udtalt den Overbeviisning, at Linieskibe ere ubetinget nødvendige for Danmarks Søforsvar, og hvor skal man vel søge en mere begrundet Dom, end netop hos den Stand, til hvilken Krigsskibene skulle betroes, og som skal bære Ansvaret for deres Anvendelse? Jeg kan derfor ikke dele den Anskuelse, at opsætte Anskaffelsen af denne Klasse Skibe; men finder det min Pligt, paa det Indstændigste at tilraade, strax at begynde med disses Bygning.

Naar dernæst Majoriteten har udtalt den udtrykkelige Betingelse, at den største Klasse Skibe ikke maa stikke mere end 22′ agter, da tillader jeg mig ærbødigst derimod at fremhæve Constructions-Commissionens Betænkning i denne Henseende, dateret den 11. April 1857, og skal holde fast ved den deri udtalte Dom, at et Linieskib maa stikke 22′ over Livet. Med daglig Vande kan da Drogden altid passeres, og, da der kun sjeldent er 1′ under daglig Vande, vil, naar Farvandet i saadant Tilfælde er tilbørligt afmærket, Passagen endnu kunne finde Sted, ialtfald med nogen Lempning, og skulde i et enkelt Tilfælde, med særdeles lavt Vande, Passagen igjennem Drogden være absolut nødvendig, da turde det vel antages at Expeditionens Natur tilstedede, at Skibet

nøiedes med ringere end 8 Etmaals Kulforraaad, eller mindre end 3 Maaneders Proviant, da dets Operationsplads isaafald formodentlig maatte være i Kjøge Bugt. Hvad Eqvipering udenfor Bommen angaaer, da kan f. Ex. Kul og Vand ligesaavel fyldes i Renden første Gang, som senere paa Reisen, og ligesaavel som Krudet, der ei kan indtages indenfor Bommen.

Naar af Commissionen er stærkt fremhævet det Farlige for den fritstaaende Agterstævn, naar der stødes, da bør det ikke forglemmes, at den agterste Deel af Kjølen paa Skrueskibe — netop for at undgaae denne Fare — er forgynget saaledes, at der ikke kan stødes med Hælen.

Det er netop 90-Kanonskibe, der i den franske og engelske Marine særdeleshed lægges Vind paa, efterat fuldkrafts Systemet er definitivt adopteret, baseret paa de, i den orientalske Krig indvundne Erfaringer; hvorimod de store Fregatter, der i Længden endog overstige Linieskibets Dimensioner, paa Grund af deres uforholdsmæssige store Bekostning, kun som Forsøg ere byggede i Frankrig, men have efter at være blevne færdige endnu mere Stemningen imod sig, end tidligere, grundet paa den Overbeviisning, at Bekostningen er langt hensigtsmæssigere anvendt paa Linieskibe. Det bør heller ikke lades ude af Betragtning, at den store Længde er, efter vore locale Forhold, til større Gene end Dybgaaendet, naar Drogden alene undtages.

At det ikke kan betragtes som et Forsøg, at construere et 80 eller 90 Kanonskib efter de saaledes opstillede Betingelser, skal jeg tillade mig at godtgjøre, ved at anføre de engelske 91-Kanonskibe Revenge og Victor Emanuel. Dettes Hoved-Dimensioner ere efter Tegningen:

Længden	228′	dansk Maal
Brede	52,′5	» »
Dybgaaende agter	23,′25	» »
Deplacement circa	141,000c′	» »

Maskinkraft	600 Heste nom.	
Fart	11 Miil.	
Armatur 30pundige 65 cv	34 Stkr.	91 Kanoner
» 58 »	34 »	
» 45 »	22 »	
68pundige 95 »	1 »	

til en Vægt af c. 5,356 cv ;

imedens den 51 Kanon Fregat Shannon:

Lang	230′	dansk Maal
bred	48′	» »
Dybgaaende agter	21′	» »
Deplacement circa	119,000 c′	» »
Maskinkraft	600 Heste nom.	
Armatur 30pundige 65 cv	30 Stkr.	51 Kanoner
» 58 »	20 »	
68pundige 95 »	1 »	

til en Vægt af c. 3,205 cv ;

Tages disse Dimensioner til Basis for et Forsøg paa en Fregat, som de Foreslaaede, da vil, naar der tillægges 6 Kanoner altsaa 2 i Laget paa Batteriet, eller i Længden $2 \times 13\frac{1}{4}' = 26\frac{1}{2}'$, erholdes en Længde af $256\frac{1}{4}'$, som altsaa vilde overstige den nye Doks, et Deplacement, som vilde stige til 145,000 c′, og en Bekostning af 1,500,000 Rdl. Skal derimod de 56 Kanoner placeres i et Skib af samme Dimensioner, da vil en saadan Fregat dele Skjæbne med vore tidligere med Skyts overfyldte Skibe, og man maa indrømme, at den Chef er stillet i en høist beklagelig Situation, der i Krigstid fører en nominel 56 Kanons Fregat, men hvor ikkun de 34 Stkr. kunne practiseres med Regelmæssighed og Sikkerhed; thi det nytter kun lidet, at der gives Udsigt til bedre Plads paa et Dæk, hvor Forholdene gjøre Udførelsen umulig.

Det kan derfor ikke kaldes Forsøg, naar der foreslaaes bygget et 80 eller 90 Kanonskib af følgende Dimensioner:

Længde	235′	à 245′
Brede	53′	à 55′
Dybgaaende agter	22′	à 23′
Deplacement	143,000c′	à 158,000c′
Maskinkraft	700	à 750 Heste
Fart	11½	à 11½ Miil.

Naar der sees hen til, at i England, hvor man ikke har været begrændset af Dybden, har man dog construeret med et Dybgaaende af 23½′, for at erholde et heldigt Resultat, saa tør det formentligen ikke betvivles, at et Skib med de foreslaaede Dimensioner vil kunne construeres og tilfredsstille de opstillede Betingelser.

Efterat have tilladt mig foregaaende Motivering, for at bevise Linieskibenes Overlegenhed over Fregatter, som de foreslaaede, samt fremført Beviis for Muligheden af, at saadanne kunne construeres passende til vore locale Forhold, saa er heraf atter Nødvendigheden for at optage dem i Søforsvaret, og snarest muligt at paabegynde deres Bygning, fuldkommen godtgjort, saalænge det maa ansees at være Øiemedet at skaffe det stærkeste og mest tjenlige Forsvar for Landet, efter dets Forhold for den mindste Bekostning.

Jeg tillader mig dernæst ærbødigst at udtale den Overbeviisning, at de store 58 à 60 Kanons Fregatter, med deres enorme Dimensioner og dertil svarende overordentlig store Bekostning, er et særdeles luxurieust Vaaben, der vel kan holdes af store Sømagter, men som ikke passer for vore Forhold og derfor ikke bør indgaae i Danmarks Søforsvar, hvorimod de mindre Fregatter paa 42 à 44 Kanoner formenes passende at burde danne det næste Led, hvorefter bør følge Corvetter paa 12 à 16 Kanoner, og muligviis derefter en Klasse af mindre, især mindre dybgaaende, hurtige Hjul- eller Skrue-Dampskibe.

Støttet paa Foranførte, og iøvrigt aldeles enig med Commissionens Majoritet med Hensyn til Minimum af

den foreslaaede totale søgaaende Flaadestyrke, har jeg den Ære, ærbødigst at foreslaae, at det danske Flaade-Materiel skal bestaae af:

Antal	Skibe	30 ℔dig Kanoner				Kanon-Vægt	Dampkraft	Besætning	Bekostning
		50 Centn.	50 Centn.	40 Centn.	I Alt				
						Centn.	H. K.	Mand	Rdlr.
		34	. .	. .					
8	Linieskibe à 90 Kanoner	. .	34	. .	90	4.586	750	760	1.600.000
		. .	. .	22					
4	Fregatter à 42 —	. .	30	. .	42	1.980	450	420	850.000
		. .	. .	12					
6	Corvetter à 14 —	. .	. .	14	14	560	300	180	450.000
4	Dampskibe à 6 à 8 —	.	. .	6 à 8	6 à 8	300	200	130	300.000
22	Krigsskibe førende. . .	272	392	336	1000	49.168	10.400	9.280	20,100,000

Denne Flaadestyrke, sammenlignet med den af Commissionens Majoritet foreslaaede, giver følgende Forholdstal, idet der for hver Kanon er:

	Bekostning af	Kanon-Vægt	Kulforbrug i Timen	Dampkraft	Besætning
	Rdlr.	Pund	Pund	H. K.	Mand
efter Majoritetens Forslag	22.444	5404	128.3	12.22	11,18
„ ovenstaaende	20.100	4917	109.2	10.40	9,28

imedens der kun falder 484,5 ℔ Kanon-Vægt paa hver Mand, efter det første, derimod efter mit Forslag 529,8 ℔ pr. Mand.

Naar slutteligen Commissionens Majoritet udtaler sig derhen, at Rokanonchaloupperne ikke bør indgaae i Søforsvaret som en integrerende Deel af samme, da nærer jeg i saa Henseende en modsat Anskuelse, idet jeg føler

mig overbeviist om, at Rochaloupperne, der ved Nybygning ville kunne bringes derhen, at begge Kanonerne kunne bære samtidigen, ville kunne gjøre god Nytte som stationaire Defensionsfartøier, deels paa Kjøbenhavns Red, i store Belt, i lille Belt, imellem Møen, Sjælland og Falster, samt i Løbene paa Hertugdømmernes Vestkyst, og da de kun ere lidet bekostelige at anskaffe, Omkostningerne ved Vedligeholdelsen ere høist ubetydelige, og da deres Antal i paakommende Tilfælde hurtigt kan forøges, saa tillader jeg mig ærbødigst at foreslaae, at der selv i Fredstid vedligeholdes, og efter Omstændighederne nybygges et saadant Antal, at det forenet med de foreslaaede Dampkanonbaade, kunde danne to Delinger, der da kunde udvides til 4 i Krigstid ved nyanskaffede Baade, og at der saaledes holdtes i Fredstid:

2 Divisioner, hver inddeelte i 4 Sectioner.
De tre Sectioner bestaaende af hver
Dampkanonbaade 2
Rokanonbaade . . 2 } 4.
den fjerde af Kanonjoller . . . . . 4.

Eller i Alt:

Dampkanonbaade	12	Stykker
Rokanonbaade	12	—
Kanonjoller	8	—
i Alt Defensionsfartøier .	32	Stykker,
bemandet med circa . . .	1400	Mand,
armeret med	56	Kanoner,
til en Vægt af	3360	Centn.

Dette Antal kunde da i Krigstid forøges til 4 Divisioner, hver inddeelt i 4 Sectioner: De tre Sectioner bestaaende af hver

Dampkanonbaade . 1
Rokanonbaade . . . 4 } 5
den fjerde af Kanonjoller 6.

Eller i Alt:

Dampkanonbaade	12 Stykker
Rokanonbaade	48 —
Kanonjoller	24 —
i Alt Defensionsfartøier .	84 Stykker,
bemandet med circa . . .	4140 Mand,
armeret med	144 Kanoner,
til en Vægt af	8640 Centn.

I Betragtning af, at der fortiden haves endog meer end det foreslaaede Antal Rofartøier, vil der blot behøves at anskaffes:

12 Dampkanonbaade, som koste circa	1,080,000 Rd.
den søgaaende Flaade andrager. . . .	20,100,000 —
Tilsammen . . .	21,180,000 Rd.

O. W. Skibsted.

Den offentlige Discussion om Flaadens Størrelse og Bestanddele.

Til ovenstaaende Betænkning skulle vi nu føie en Henviisning til samt et Uddrag af den Discussion, der iaar er bleven ført i Hovedstadens vigtigste Blade, om Marinens Reorganisation.

I Fædrelandet Nr. 11 fandtes en Artikel, betitlet »Nogle Bemærkninger om Marinen« og underskreven »2.«, hvilken, da den vel kan siges at have aabnet den Discussion, hvorom Talen her er, vi her skulle meddele i dens Heelhed.

„Niels Juel" er nu færdig og prøvet, en lignende Dampfregat staaer paa Stablen, og en tredie er beordret bygget — det synes saaledes, som om det var Marineministerens Hensigt, at denne Classe Skibe skulde udgjøre Flaadens Hovedstyrke. Derfor turde det nu være passende at opkaste Spørgsmaalet, hvorvidt slige Skibe ere os tjenlige, og vi troe at maatte besvare dette aldeles benegtende, idet de hverken ere stærke nok eller have Maskinkraft nok.

Spørgsmaalet om Dampens Anvendelse i Krigsskibe er nu løst; den bliver anvendt i alle, fra de største til de mindste Skibe, og er bleven til en fuldstændig Nødvendighed; ja, man har jo endog for nylig seet det Særsyn, at Ruslands nogle og tredive Seil-Linieskibe ikke turde vove at vise sig paa Søen. Den Flaade, som Englænderne i 1856 havde bestemt til at operere i Østersøen, bestod ogsaa udelukkende af Dampskibe. Vi tør derfor dristigt opstille den Paastand, — som ligeledes har været udtalt i England — at Seil-Krigsskibenes Tid er forbi, og at følgelig alle de Seil-Linieskibe og Fregatter, der ligge herhjemme i Flaadens Leie, i det Høieste kunne bruges som Blokskibe ved Kjøbenhavns Defension, forsaavidt som deres Artilleri er kraftigt nok, hvilket vi iøvrigt meget betvivle, da Massen af deres Skyts er 18pundige Kanoner, medens de sandsynligviis ville blive angrebne af Skibe, bevæbnede med 60pundige Kuglekanoner; kunne de ikke anvendes hertil, ere de kun lige saa mange Brændebunker,

og enhver Skilling, der anvendes paa deres Vedligeholdelse og Reparation, kan ligesaa godt strax kastes i Vandet. Trække vi nu altsaa de til almindeligt Krigsbrug uanvendelige Seilskibe fra vor Flaade, kommer man til det Resultat, at denne for Øieblikket bestaaer af Tre, foruden to Hjuldampskibe, hvoraf det ene („Hekla") allerede er gammelt, det andet („Holger Danske") et mislykket Skib, samt af 1¾ Kanonbaad og 1 Transportbaad.

Danmark skal derfor nu skabe sig en Flaade, og hvoraf skal denne bestaae?

Det vilde naturligviis være det Bedste, hvis Danmark kunde holde et Antal Linieskibe med dertil svarende, passende Antal Fregatter og mindre Skibe samt Kanonbaade; disse Sidste ere i alle Tilfælde absolut nødvendige for at have Herredømmet i Smaafarvandene og vedligeholde Samqvemmet imellem Øerne. Om Danmark kan holde et Antal Damp-Linieskibe, hvilket dog nødigt maatte være mindre end 4 à 6, er derimod et andet Spørgsmaal, som vi ikke her kunne afgjøre, da det hovedsagelig beroer paa, om de af Folkerepræsentationen bevilgede Midler ville være tilstrækkelige dertil. — Linieskibene ere endnu som før en Flaades Hovedstyrke, og Fregatter og mindre Skibe kun Hjælpere for disse — det vil sige, deres Tjeneste er at recognoscere, bringe Ordrer, Rapporter etc. etc., og en nødvendig Betingelse for at kunne udføre denne deres Tjeneste tilfredsstillende, er: stor Hurtighed. Uden Linieskibe have derfor Fregatter og Corvetter meget lidt at betyde, og i alt Fald kun, naar de ere af første Rang; Englænderne bygge nu Fregatter som „Shanon" af 250 Fods Længde og armeret med 60pundige Kanoner, hvoriblandt mange Kuglekanoner, og Amerikanerne bygge 300 Fods lange Fregatter, der ere 50 Fod brede. Med Skibe af denne Størrelse er der naturligviis ikke Tale om, at Skibe som „Niels Juel" kunne indlade sig i Bataille, da disse vilde være skudte til Splinter, inden de kunde have tilføiet hine nogen betydelig Skade; de vilde heller ikke kunne undløbe, da de mangle Hurtighed, thi „Niels Juel" gjør kun 9 Miles Fart i Blikstille og med Kuling ingen Fart, der er værd at tale om, fordi den ikke har Maskinkraft nok; ved deres Dybgaaende (19) forhindres de endydermere fra at søge Tilflugt i de allerfleste Havne. Det forekommer os saaledes aldeles uhensigtsmæssigt at bygge for mange Fregatter af den Tegning, inden vi have Linieskibe, da hine ikke kunne staae som selvstændige, som Hovedstyrke i en Flaade. Hvad vi derimod først og fremmest trænge til, er en Dampkanonbaads-Flaade med svært Skyts, da vi for Øieblikket kun eie „Støren" og en Jernkanonbaad, som ikke er færdig. Kunne vi holde en Flaade af Linieskibe og Fregatter, velan! lad os da begynde at bygge Linieskibe som det Væsentligste, men lad os da bygge dem af samme Di-

mensioner og samme Tommerforligheder som andre Nationer. Fordi Danmark er lille, gaaer det ikke an at bygge vore Skibe efter det samme Princip, som man anvender, naar man vil kjøbe Meubler til Dukkehuse. Vi kunne ikke holde nogen stor Flaade og ville i de allerfleste Tilfælde komme til at kæmpe mod Overmagt; det er derfor af saa megen desto større Vigtighed, at hvert enkelt Skib maa kunne være istand til at maale sig med enkelt Skib af samme Classe fra hvilkensomhelst Nation. Uafhængigt af Spørgsmaalet om Linieskibe maae vi bestemt fremhæve Nødvendigheden af en Dampkanonbaads-Flotille; den have vi ikke — men den burde vi have havt."

Som Svar paa denne Artikel fremkom i »Tidsskrift for Søvæsen« 1857, 1ste Hefte, en Artikel, der i det Væsentlige slutter sig til den ovenanførte Artikel og kun har at indvende imod det almindelige Fordømmelsesprincip, at det vilde være for vidtgaaende, idet Forf. tilføier, »vi troe dog, det var bedre at beholde og vedligeholde dem (vore Seillinieskibe), indtil man fik noget Bedre at sætte istedet, og vi ere overbeviste om, at bemeldte Skibe endnu kunne gjøre ret god Tjeneste som Blokskibe, især paa den Afstand, hvori en Fægtning maa leveres, eller et Angreb fra Søsiden paa Kjøbenhavn foretages.«

I Hr. 2's derpaa følgende Gjensvar i »Fædrel.« Nr. 93 fremhæves, at den Sum, som aarligen er anviist til Materiellets Anskaffelse og Vedligeholdelse, saaledes som Omstændighederne nu ere, ubetinget bør anvendes først til Nybygning, dernæst til Reparation, ja, saa lidt til Reparation som vel muligt. Forf. vedbliver:

„Gjennemseer man Listen over Flaaden, vil man finde, at Middelalderen for vore Linieskibe er 21½ Aar (Valdemar 29) og for Seil-Fregatterne 24⅝ Aar (Rota 35), og det er da temmelig klart, at Massen af dem ere gamle, nogle meget gamle — med en Hovedbestykning af 18pundige Kanoner. Men allerede for over tyve Aar siden have de store Sømagter overalt indført de 30pundige Kanoner, og i den senere Tid har man endogsaa begyndt at anvende Skyts af sværere Caliber efter en temmelig stor Maalestok. Saa langt vi kunne erindre tilbage, have vi fra ethvert hjemvendende Skibs Officerer hørt Roes over de fremmede Nationers Skibe, som de havde truffet paa,

og det var da særligt deres Størrelse, deres Tømmerforligheder og deres Artilleri, som rostes; thi allerede længe have vore Skibe været meget smaa og svage i Forhold til andre Nationers. Længe og tappert forsvarede vi vore 18pundige Kanoner, men omsider maatte de vige for 30-pundige, og vore seneste Skibe, som „Dannebrog", „Tordenskjold" og „Najaden", ere saaledes armerede med dette Skyts. De fleste af vore Skibe staae altsaa tilbage ogsaa i Artilleri. Men mere fremtrædende blev alt dette, efter at Skruen var bleven indført, og man da begyndte at forøge Dimensionerne saa betydeligt. Da maatte Enhver kunne see, at vore Skibe ingenlunde passede mere til at stilles op i Flaader, og vi kunde allerede af den Grund roligt have ladet dem ligge og leve deres naturlige Tid ud, uden ved konstige Midler at holde dem ilive. Men desuagtet give vi dem Hovedreparationer, og det ovenikjøbet uden at give dem Skrue, og uden naturligviis at kunne forandre deres Bestykning."

Efterat Forfatteren dernæst har viist, at vore Linieskibe ere for smaa i Forhold til andre Nationers, til at man paa dem skulde offre nogen særdeles Bekostning, vedbliver han:

„Hr. J. mener fremdeles, at vi ikke kunne sammenligne os med de store Nationer, (hvori vi naturligviis give ham Ret), men maae holde os til vore Naboer, i hvilken Anledning han omtaler den ene, formodentlig Sverrig, som slet ingen Dampfregatter har, men som har begyndt at forandre Seil-Linieskibe til Skrueskibe, hvilken Forandring vil være færdig til 1860. Det vil altsaa sige, at Sverrig har erkjendt sine Seilskibe for at være uden Betydning og har derfor forandret dem til Skrueskibe, ligesom det ogsaa maa betragte Linieskibe som Hovedvaabenet og anskaffe dette, forend det anskaffer Hjælpeskibene: Fregatter. Dette er netop, hvad vi have udtalt. Og naar Sverrig saa i 1860 har forandret sine Skibe og disse ere færdige, saa ville vi, siden Tegningen til et Skruelinieskib er bleven approberet (hvilket er skeet, efterat vor første Artikel var skreven*) til den Tid have c. ½ færdigt paa Stablen, og følgelig ville vi staae meget tilbage for Sverrig. Hvad vor anden Nabo, Preussen, angaaer, saa anfører Hr. J., at det har bestemt at bygge 12 60 Kanonsfregatter, foruden mindre Skibe, det vil altsaa sige, Fregatter af sværeste Slags, af første og ikke, som vi, af tredie eller fjerde Classe.**)"

---

*) Dette er en Feiltagelse. R.

**) Wraxhall „on the naval and military Resources etc" R.

Med Hensyn til Artilleristyrke og Dampkraft fortsætter Forf.:

„Den 60-pundige Kanon saavel til Granat som til fuld Kugle er nu saa almindelig anvendt og har staaet sin Prove saa godt, at vi formene, der er god Anledning til at indføre den i vore Skibe. Maskineriets Styrke er ligeledes en særdeles væsentlig Betingelse for alle Krigsskibe, men især for de mindre o: de, som ikke ere Linieskibe. Er man stærkere tilsees end Fjenden, men dennes Skibe ere hurtigere, vil han altid kunne undgaae Træfning; er man derimod svagere, vil man være nødsaget til at modtage denne, naarsomhelst det behager Fjenden. Har man en ringere Styrke, men stor Hurtighed, vil man altid være istand til at samle Styrken og angribe, naar Fjenden ved en aller anden Anledning er bleven noget spredt. Vi ville nærmere oplyse dette ved et Exempel. Antages en Fregat paa 40 Kanoner, som for sin Damp kan gjøre 8 Miles Fart, i Soen at opdage et fjendtligt Linieskib paa 80 Kanoner, da er der næsten ingen Mulighed for, at en Bataille imellem dem kan faae et heldigt Udfald for Fregatten. Kan nu Linieskibet for Damp gjøre 10 Miles Fart og det er stille Veir, da er det jo indlysende, at i Løbet af 4 Timer har dette naaet Fregatten, som da vil være tabt. Hurtighed i Seilads har altid været en Hovedbetingelse for et Krigsskib: før blev den opnaaet ved Hjælp af Seil, nu bliver den det ved Damp, og, for at kunne drage størst Nytte af Skibet, maa Dampkraften da være saa stærk som muligt.“

„I England, Frankrig og Nordamerika er der en stadig Tendens til at forøge Skibsmaskinernes Styrke.“

I Begyndelsen af Mai udkom i »Tidsskrift for Søvæsen« 2det Hefte tvende Artikler, af hvilke den ene var forfattet af Contreadm. Steen-Bille, den anden af en yngre Søofficeer, hvilke begge gik ud paa at vise de Principer, der bør lægges til Grund for Flaadens nærværende Byggeplan, samt hvorledes Forandringen bør iværksættes. Disse Artikler, der spille en væsentlig Rolle i Discussionen, ville sikkert være de fleste af vore Læsere bekjendte, og vi skulle derfor kun her aftrykke det Resumé af dem, som findes i Dagbl. Nr. 146.

„Det er nu constateret, at et Skib uden Dampkraft intet Krigsskib længer er, og at kun Skruen bør anvendes i Krigsdampskibe, medens Skovlhjulenes Tid er forbi. Paa Skrueskibet ligger Maskinen

og den fremdrivende Kraft dybt under Vandet, og man kan her have en fuldstændig Sidevæbning, medens Hjuldampskibet mangler alle disse Egenskaber; det er følgelig klart, at der for Fremtiden kun bør bygges Skrueskibe til den danske Flaade. Der opstaaer dernæst det Spørgsmaal: Skal Skruen være Hovedsagen eller blot en Hjælpekraft? Erfaringen fra den orientalske Krig er her afgjørende; det er almindelig antaget, at Skrue-Krigsskibet maa have Kraft til at gjøre den størst mulige Fart; det faaer derved en Overlegenhed, hvis Nytte er uberegnelig. I Frankrig og England giver man derfor alle nye Skibe de stærkest mulige Maskiner, det er kun de omdannede Seilskibe, som have eller faae svagere Maskineri. Allerede af somilitaire Hensyn bør vi altsaa opgive vore Seilskibe og skaffe os Skrueskibe, men hertil komme endnu væsentlige politiske Hensyn, idet en Blokade af Seilskibe eller af Skibe med en Hjælpeskrue neppe nu, efter de af Pariserconferencen vedtagne folkeretlige Grundsætninger, vil blive kjendt gyldig, da Dampere i saa Tilfælde kunne løbe ind med Tropper, Krigsmateriel eller hvilkensomhelst anden Transport. Endelig maa det erindres, at Preussen har til Hensigt i Løbet af de nærmeste 10 Aar at skaffe sig 12 Dampfregatter paa 60 Kanoner og nogle mindre Skibe.

Det første Spørgsmaal, som herefter fremstiller sig, er da altsaa det: Hvorledes skal Flaaden sammensættes? Vi maae have Linieskibe, thi en Flaades Styrke vurderes, maales og angives nu som bekjendt efter det Antal Linieskibe, den tæller, og liden eller ingen Vægt lægges paa de mindre Skibe; et eneste Linieskib veier mere i den politiske Vægtskaal end 4 Fregatter, om disse end ere aldrig saa stærke. 4 danske Linieskibe veie mere i den politiske Vægtskaal end 12 preussiske Fregatter, og har vor farligste Nabo Magten tillands, turde det vel være rigtigst, at vi beholde den paa Søen, idetmindste saalænge vi kunne. Danmark kan ikke staae ene ligeoverfor en stor Sømagt, men det maa kunne maale sig med de smaa Sømagter; kun som Allieret kunne vi komme til at tage Deel i en stor Søkrig, men i saa Tilfælde er det Linieskibene, der give os Betydning. Vi maae følgelig have Linieskibe, og det antages, at et Antal af 4 vil svare til vore Forhold; de skulle være paa 6 à 700 Hestes Kraft med 80 Kanoner; af disse have vi ingen, de maae alle bygges fra Nyt af. Dernæst behøves der Skibe af Mellemstørrelse, Fregatter og Corvetter, til Convoyering af Handelsskibe, til Vagtskibe, til at vise Flaget, til Politiopsyn i de danske Farvande under en Søkrig osv. Det foreslaaes derfor, at vi skulle have 4 Fregatter og 3 Corvetter; af de førstnævnte Skibe skulle 2 være paa 450 Hestes Kraft med 52 Kanoner, og 2 paa 300 Hestes Kraft med 42 Kanoner. Vi have de to mindre Fregatter, nemlig „Niels Juel“

og „Sjælland"; de to sværere antages at kunne skaffes af Linieskibene „Dannebrog", der kan betragtes som et nyt Fartøi, og „Skjold", der alligevel nu maa have en stor og kostbar Hovedreparation. Vel er det sandt, at det bestandig har viist sig, at Seilskibene, naar de omdannes til Skrueskibe, have havt deres Form imod sig, at de have brændt for mange Kul og ikke tilfredsstillet med Hensyn til Fart og Styring, men det vilde medtage altfor lang Tid og altfor store Summer at anskaffe de forskjellige Skibe fra Nyt af, og det gjælder hovedsagelig om at faae Noget i Gang, „thi ved endelose Debatter og resultatlose Comiteebetænkninger kunne vi ikke forsvare os". Af de 3 Corvetter bør den ene være paa 300 Hestes Kraft med 26 Kanoner, og en saadan kan skaffes tilveie ved Ombygning af Fregatten „Tordenskjold", der er saa god som ny. De to andre Corvetter skulle være paa 260 Hestes Kraft med 12 à 16 Kanoner; disse haves, nemlig „Thor" og „Heimdal". Af Dampavisoskibe paa 100 à 300 Hestes Kraft med 6 à 8 Kanoner, behøves 4, som alle haves.

Paa Grund af vor Sokysts Beskaffenhed er det nødvendigt, at vi have Kanonbaade; Nødvendigheden er endnu større end i tidligere Tid, thi da vare Byerne og Kysterne langs Smaafarvandene sikkre nok, fordi Fjenden kun havde store Skibe, som ikke kunde komme derind, medens de nu ville være udsatte for Angreb og Ødelæggelse af hans Kanonbaade. Vi maae følgelig selv have Kanonbaade, og det mange Kanonbaade. Det kunde synes, at det efter den orientalske Krigs Erfaringer vilde være rigtigt at opgive det gamle System med Robaade og at anvende saa Meget som muligt paa at anskaffe Dampkanonbaade. Det antages imidlertid, at der vel til Flaaden bør høre et Antal Dampkanonbaade, for med dem at gjøre Roflotillen mere mobil, men dog ingenlunde flere end 1 Dampbaad for hver 5 Robaade, eller i det Høieste for hver 4 Robaade, thi det maa erindres, at vore Kanonfartøier kun kunne og skulle bruges til Forsvar, og at de Fægtninger, hvori de spille en Rolle, sædvanlig foregaae under Land, hvorfra de maatte kunne regne paa Hjælp, ligesom Fjendens Kanonbaade, selv om de alle have Dampkraft, dog maae være meget varsomme med at løbe indenskjærs, hvor de ved hver Pynt kunne vente at træffe paa Batterier. Rokanonbaadene have vi; af Dampkanonbaade paa 40 à 60 Hestes Kraft behøves 15, af hvilke 2 haves. Admiral Bille er imidlertid med Hensyn til Robaadene af en anden Mening end den anonyme Forfatter, idet han aldeles forkaster dem som det allerdaarligste, allerfarligste og allerkostbareste Forsvarsmiddel, vi kunne lade flyde paa Vandet.

Endelig maa man for at vedligeholde Forbindelsen mellem Landsdelene, navnlig mellem Sjælland og Fyen, og for at kunne overføre Tropper og Krigsmateriel, have Transportskibe, der ifølge den sidste

Krigs Erfaring bør være flydende Batterier eller et lignende Slags Skibe, der forene Usaarlighed med den størst opnaaelige Hastighed og rimeligviis ville være det eneste Middel, hvorved et større Antal Tropper i kort Tid kan overføres fra den ene Ø til den anden, selv under en stor blokerende Flaades Kanoner. Der vilde være den store Fordeel ved slige Skibe, at man næsten aldeles kunde undgaae den lange Ekvipering og Forberedelse, som er nødvendig ved andre Skibe, der have Reisning, Seil og Tougværk, en Masse af Reservegods, en stor og langsom Proviantering, som Alt maa være færdigt og indskibet, førend Skibet kan komme ud. Der foreslaaes, at der anskaffes 3 Transportskibe paa 400 Hestes Kraft med 12 Kanoner hver.

Naar en Flaade af den her angivne Størrelse er færdig, vil den have en Værdi af c. 15,071,000 Rdl. Af denne Sum vil for Øieblikket kunne bespares c. 5,470,000 Rdl. som Værdi af nuhavende Dampskibe, Kanonbaade osv., foruden hvad der maatte kunne vindes ved en eventuel Realisation af Seilskibene, efterhaanden som en Hovedreparation bliver uundgaaelig nødvendig; thi vel maae Seilskibene vedligeholdes, indtil vi faae Noget, som kan remplacere dem, men kun med den yderste Sparsommelighed, og paa intet af dem bør man bekoste en ny Hovedreparation. Danmark maa have sin Flaade færdig om ti Aar, og dette kan ikke skee uden en aarlig Nybygning til et Beløb af c. 1 Million Rdl. „Med en ringere Styrke end det her anførte" — hedder det i den anonyme Forfatters Artikel — „have vi efter vor Overbeviisning kun liden Sandsynlighed for at kunne forsvare os imod vore Naboer. Have vi overhovedet Raad til at forsvare os, da maa det skee ved, at vore Skibe ere ligesaa store og kraftige som vore Fjenders, thi uden Haab om et heldidigt Resultat var det jo Daarskab at indlade sig paa Forsvar, Daarskab at betale sine Penge for Intet at opnaae. Vil altsaa Repræsentationen ikke bevilge de Summer, der ere fornødne til at anskaffe og vedligeholde den mindste Flaadestyrke, Danmark fornuftigviis kan nøies med, da bliver Søforsvaret utilstrækkeligt, ufornuftigt og til Byrde for Landet, men Landet og Folket bærer da selv Ansvaret derfor."

Fædrelandet Nr. 108, underskrevet 3. Henviser til Artiklen i Tidsskriftet og Hr. 2's Artikel i Fædrel. og viser, at de Alle ere enige i Hovedsagen:

„at det er en bedrøvelig Sandhed, at vor Flaade, langtfra at svare til sin Bestemmelse i sin nuværende Tilstand, ikkun er en Byrde for Staten og i en mulig kommende Krig kun vil yde os saare liden Nytte, men sandsynligviis vil forberede os store Tab og dybe Ydmygelser."

Forf. mener imidlertid, at den af Admiral Bille foreslaaede Commission bør gaae endeel videre:

„Vi troe nemlig, og ikke Faa dele denne Mening, at Holmens Arbeide og Administration etc. ere altfor kostbare, med andre Ord, at Summen af det Arbeide, som hele den faste Haandværksstok med sit store Antal af Underofficerer, Skrivere etc. udfører, ikke svarer til hvad det koster, naar Læretid, Huus, Mundering, Kostportion, Hospital, Pension, Fattigforsørgelse for Kone og Børn tages med i Regning. Vi tør imidlertid ikke bestemt paastaae, at det er Tilfældet, men ere derimod overbeviste om, at det er i Marinens Interesse, at det nøiagtig undersøges; thi forholder det sig saaledes, forekommer det os rigtigt, at begynde paa at forlade det nuværende Arbeidsprincip og efterhaanden overgaae til et andet.

Vi troe derfor, at en saadan Commissions Commissorium bør gaae endeel videre, end Admiral Steen Bille foreslaaer, nemlig at den, foruden at gjøre Forslag til Søforsvarets fremtidige Ordning, til hvilke Skibe af den nuværende Flaade som passende kunne ombygges, til hvilke Skibe der strax skulle afhændes etc. etc., bør udstrækkes:

til at undersøge Marinens oekonomiske Forfatning, Beholdningernes Tilstand og Arbeidets Priis;

til at undersøge, om det er nødvendigt, strax at forlænge den nye Dok, som kun er 250 Fod;

til at undersøge, om den Maade, hvorpaa Sjouer- og Bradbænks-Arbeidet er ordnet, deels ved udlevede, kraftløse Dagleiere og deels ved et fast Corps, er hensigtsmæssig, og om det ikke kunde indrettes paa billigere Maade."

Under 18de Juni nedsattes af Marineministeriet den Commission, hvis Sammensætning og Indstilling tidligere er anført.

Dagbl. Nr. 156, underskr. g. Forf. nærer den Frygt, at der i Commissionen vil fremkomme stor Majoritet til Fordeel for Fregatter imod Linieskibe, hvilke sidste han anseer som et uundværligt Led af vort Søværn, uden dog synderligt at motivere denne Anskuelse. Slutter med følgende Bemærkning:

„Skulde Commissionen derfor komme til et andet Resultat, da mene vi, at det er den, som giver den første Impuls til at udslette

Danmark ikke alene af Sostaternes, men af de selvstændige Staters Række, og i saa Tilfælde vil det være en Beroligelse, at Commissionen ikke har Rjegeringens Commissorium, men kun Marineministerens, der altsaa ikke behøver at tage mere Hensyn til dens Besvarelse, end han finder stemmende med Landets Gavn."

Fædrel. Nr. 154.

„En hidsig Marinemand, der synes at have faaet Nys om at den nedsatte Marinecommission, paa eet Medlem nær, har erklæret sig imod at bygge flere Linieskibe, har i „Dagbladet"s Dagsnumer beskyldt denne for at ville udslette Danmark ikke „blot af Sostaternes, men af de selvstændige Staters Række". Naar saadan en Paastand fremsættes, uden at der i det mindste gjøres Forsøg paa at bevise den, bliver, som Indsenderen selv siger, „Absurditeten ioinefaldende".

Berl. Tid. Nr. 157, underskr. Contreadmiral Steen Bille.

„Dagbladet" af 8de Juli (Nr. 156) indeholder en Artikel om Flaade-Commissionens Arbeide, som allerede nu critiserer i temmelig stærke Udtryk de Resultater, Coms. skulde være kommen til. Jeg skal naturligviis vel vogte mig for at indlade mig paa, hverken at besvare eller gjendrive alt, hvad den anonyme Forfatter fremfører, endmindre paa at oplyse Rigtigheden eller Urigtigheden af hvad der tillægges Commissionens enkelte Medlemmer som Motiver for deres formeentlig udtalte Meninger. Naar engang Coms. Arbeiders Resultat og dettes Motivering foreligger Offentligheden — hvilket jeg haaber vil skee — vil det være Øieblikket for Critiken at udtale sig, ligesom for den eller dem, der føle det nødvendigt at forsvare deres Arbeide, at besvare Critiken. Den anonyme Forfatter kan være rolig for, at det vil være tidsnok til at oplyse Sagen tilbørlig forinden endelig Beslutning fattes, og Critiken vil da i fornuftige Folks Mening have den væsentlige Fordeel, at den vil være støttet paa noget virkeligt, paa noget, man kjender.

Men der er eet Punkt i den ovennævnte Artikel, som jeg dog troer det rigtigt at fremhæve og gjendrive strax, fordi det, ved at forblive uimodsagt, vil udbrede falske Anskuelser om en meget vigtig Sag, og fordi jeg allerede flere Gange har seet den samme Mening fremsat offentlig, ligesom jeg har hørt den omtale som en almindelig udbredt Anskuelse i Publicum. Det er sagt, at Bestyreren af det nye Dokanlæg skulde have yttret, som en Grund for ikke at bygge Skrue-Linieskibe, at den nye Dok ikke skulde være stor nok til at modtage dem. Dette har denne kundskabsrige og vel underrettede

Officeer aldrig sagt, og aldrig kunnet sige. Den nye Dok er 250 Fod dansk lang i Bunden og har en Udvidelse opefter paa Længden af ca. 30 Fod. Den er 58 Fod bred i Slusemundingen og kan tage Skibe, som tomme stikke indtil 20 Fod, altsaa Skibe, som fuldtrustede stikke 23 à 23½ Fod. Ifølge Underfabrikmesterens, Captlt. Schønheyders, officielle Rapporter ere:

Den engelske Tredækker „Duke of Wellington", 131 Kanoner, lang 240 F. 6 T., bred 60 Fod.

Den engelske Todækker „James Watt", 90 Kan., lang 230 F. 3 T., bred 55 Fod.

Den engelske Tredækker „St. Jean d'Acre", 101 Kan., lang 238 Fod, bred 55 Fod 5 T.

Den franske Tredækker „Bretagne", 120 Kan., lang 270 Fod, bred 61 Fod 6 T.

Den franske Todækker „Napoleon", 90 Kan., lang 237 Fod 6 T., bred 56 Fod.

Alt engelsk Maal*)

Det sees heraf, at med Hensyn paa Længden kunne alle disse fem, den engelske og franske Marines største og kraftigste Skibe, gaae ind i den nye Dok, og med Hensyn paa Breden ere kun de to sværeste Tredækkere udelukkede.

Da det nu vel kan antages, at, selv med de dristigste Fordringer til det danske Søforsvar, man dog ikke vil bygge større Skibe end „James Watt" og „Napoleon", saa sees det klart, hvor ubeføiet hiin Mening om den nye Doks Udstrækkelighed er.

Kjøbenhavn den 10de Juli 1857.

Med Hensyn til denne Artikel skulle vi henvise til Tidsskriftets 5te Hefte, Pag. 376 o. f. »Linieskibe eller ikke Linieskibe«, der senere er refereret.

Dagbl. Nr. 161, underskr. G. Forf. fremhæver med Hensyn til sin foregaaende Artikel i Dgbl. og det Svar, der paafulgte i Fdrl., at han »hverken giver sig ud for at have nogen Kundskab om Commissionens Votum, eller at Artk. indeholder nogen Beskyldning imod dens bona fides,« og fortsætter:

„Det synes os klart, at vor Artikel nærmest maa ansees for at være skreven under den Forudsætning, at Commissionen hverken var

*) Engelsk Fod forholder sig til dansk som 100 til 97.

kommen til et Resultat eller havde erklæret sig imod at bygge flere Linieskibe (hvad „Fædrelandet" nu oplyser at være Tilfældet); vi forudsatte netop, at en Majoritets Mening endnu ikke var slaaet fast. Den hele Sammenstilling var desuden kun bygget paa et anført Citat af Commissionens Formand og to almindelig bekjendte Meninger af et Par af dens Medlemmer. Det kunde da fornuftigviis kun være for itide at imødegaae det anførte Citat og de nævnte Meninger, at vi udtalte vor Anskuelse nu, en Anskuelse, imod hvis Rigtighed der da heller ikke endnu er anført en eneste Grund. Vor Hensigt var at paavise, at Commissionen kun med Rette kunde komme til det nævnte Resultat, saafremt den erkjendte, at Linieskibenes Tid var omme, og at et Soforsvar bedre udføres med Fregatter; Resultatet blev nemlig da fra dens Standpunkt berettiget, skjøndt det dog maa ansees for at streife temmelig stærkt ind paa Experimenternes Gebeet, aldenstund de andre Nationer notorisk beholde og vedblive at bygge Linieskibe. Maa Commissionen derimod erkjende, at Linieskibe ere et bedre og stærkere Soforsvar, og anseer den de Skibe, den selv bringer i Forslag, for ikke at være saa stærke og kraftige som vore eventuelle Fjenders, da, meente vi, vilde det være unyttigt at anvende Penge til et saadant Soforsvar, og da, have vi sagt som vor Mening, giver Commissionen derved den første Impuls til at udslette Danmark af de selvstændige Staters Række; thi bliver Soforsvaret a priori erkjendt for utilstrækkeligt, vil Landets Repræsentation vistnok ikke yderligere bevilge Millioner dertil. I denne vor Mening ligger der ingen Beskyldning imod Commissionen for at ville tilintetgjøre Danmark som selvstændig Stat, saaledes som „Fædrelandet" har fundet for godt at anføre. Ligesaa urimelig forekommer den Fordring os, at vi skulle bevise den ovennævnte Paastands Rigtighed. Beviset herfor kan det kun være forbeholdt Fremtiden at føre; det er først præsteret, naar man ved denne eller hiin Eventualitet kommer til den Overbeviisning, at et utilstrækkeligt Soværn har været Aarsagen til Landets Undertrykkelse. Det maa saaledes netop være vort Ønske og Haab, at Beviset bestandig maatte mangle os.

Endnu maa vi berøre Contreadmiral Billes Artikel i „Berl. Tid." for den 10de Juli. I det Foregaaende have vi alt paaviist, at vor tidligere Artikel ligesaa lidt som den nærværende maa ansees for en Critik over det Resultat, hvortil Commissionen maatte være kommen, da vi forbeholde os i sin Tid at komme tilbage herpaa, naar dens Betænkning, som af Admiral Bille bebudet, bliver offentliggjort. Der er imidlertid endnu en Udtalelse, om hvilken vi skylde at give en nærmere Forklaring. Naar vi have tænkt os Muligheden af, at den Mand, der forestaaer Udførelsen af Arbeidet ved den nye Dok, kunde

oplyse, at denne maaskee kunde blive (ikke være) for kort til Linieskibe, saa er det netop skeet, ikke alene i Erkjendelsen af hans store tekniske Dygtighed og Indsigt, men tillige med Overbeviisningen om hans Forudseenhed; hvo tør nemlig sige, at den uhyre Forøgelse af Skrueskibenes Længde, som de nyeste Fremskridt i Skibsconstruktionen have gjort nødvendig, nu har naaet sit Maximum? Er denne Længde ikke meget mere lige indtil den allersidste Tid tiltagen? Naar man da alt nu maa ansee et Linieskibs passende Længde for at være c. 240 Fod, hvo vil da indestaae for, at en Constructeur ikke om nogle Aar vil finds en Dok med 250 Fods Længde for kort til et tidssvarende Linieskib?"

Dagbl. Nr. 162, underskr. — ch —.

„Contreadmiral Steen Bille har i sidste Fredags Nummer af „Berl. Tid." forsøgt at oplyse om det Feilagtige i den Mening, at den under Arbeide værende nye Dok skulde være for kort til de Skibe, man sandsynligviis i den nærmeste Fremtid vilde bygge, og søgt at godtgjøre dette ved at anføre Størrelsen af nogle engelske og franske Linieskibe og Tredækkere. Da imidlertid Marine-Commissionen, hvis Formand Admiralen er, efter Forlydende er kommen til det Resultat, at Danmark i Fremtiden ingen Linieskibe skal have, men derimod svære Fregatter, synes det at have været rimeligere, om Hr. Admiralen havde undersøgt, hvorvidt Dokken er lang nok med Hensyn til, hvad man af saadanne Skibe bygger i Udlandet. Han vilde da have fundet, at da man for Øieblikket i England har paa Stabelen 36-Kanons Fregatter paa 300 Fods Længde og 26-Kanons Corvetter paa 280 Fod, saa er den nye Dok idetmindste 20 Fod for kort til en saadan Fregat og vil neppe kunne modtage Corvetten. At England ikke staaer ene med Hensyn til denne Klasse Skibe, vil sees deraf, at den nordamerikanske Corvet „The Niagara", som for Tiden er commanderet til at assistere ved Søtraadens Nedlægning over Atlanterhavet, er 328 Fod 10 Tommer lang mellem Perpendiculairerne."

Fædrel. Nr. 161, underskr. — n. Forf. mener, at den vigtigste Opgave for Marinen er at sørge for, at vi i Krigstid kunne være Herrer over Communicationen og besørge Transporten imellem Landets adskilte Dele.

Dette, mener han endvidere, kunde ikke tilveiebringes med f. Ex. 4 Linieskibe i Beltet, „hvor en lille fjendtlig Somagt med 20 Dampkanonbaade kunde paa begge Sider forbyde Overfarten, medens Linieskibene passede nok saa godt paa ude i Renden. Og en stor Sø-

magt kunde jo med 6 Linieskibe enten tage eller bortjage vore 4. Have vi derimod i Beltet 20 hurtigløbende Dampkanonbaade, saa kunne vi maale os med den lille Somagt, som sendte et lignende Antal mod os, og den større Somagts 6 Linieskibe vilde af og til vel kunne jage vore Smaa lidt tilside, men ikke bort, og endnu mindre tage dem, med mindre de vare commanderede af Klodrianer. Antage vi derimod, at de bleve commanderede af paapassende, raske og med Farvandet velkjendte Mænd, kunde de, ved at benytte det grunde Farvand, Mørke og andre Omstændigheder, vedligeholde Transport og Communication imellem de adskilte Dele, om ei regulairt, saa dog til Huusbehov, og det er Alt, hvad man kan forlange i Krigstid.

Dagbl. Nr. 167, underskr. g. Forf. fremhæver, at den tidligere Tids Fregatter aldeles ikke bleve ansete som byggede til Batailleskibe, men kun til Recognoscering, Jagt, etc.

„Det er først, efterat man har bygget Fregatter sværere og givet dem ligesaa store Calibre som Linieskibe, at der har kunnet opstaae Tanke om at lade dem remplacere disse; og det er ogsaa kun under denne Forudsætning, at der kan tales om disse Skibes indbyrdes Styrkeforhold. Det var altsaa imod, at Danmark først skal indlade sig paa det Experiment, at bygge Fregatter istedetfor Linieskibe, at vi have udtalt os.

Naar Hr. — n. iøvrigt opstiller sin Mening om, hvorledes Søforsvaret i det Hele taget skal være, og — vel exempelviis — nævner 20 Dampkanonbaade, saa maae vi bemærke, at det ingenlunde er vor Hensigt nu at indlade os paa udførlig at imødegaae ham, saa meget mindre som vi maatte vove os ind paa Formodningernes Gebeet for at komme paa det Rene med, hvad han forstaaer ved at vedligeholde Communicationen „til Huusbehov". Vi skulle derfor endnu kun berøre Spørgsmaalet i dets Almindelighed. Hr. —n synes ikke ret at vurdere den for Landets Forsvar vigtige Betingelse, at der kan bevares en uafbrudt og sikker Communication mellem de forskjellige Landsdele, naar han saa ligegyldig kan tale om, at den for en Tid kunde afbrydes; rimeligviis vilde Afbrydelsen netop indtræffe i det Øieblik, da det var os allervigtigst at have en sikker Communication. For altsaa at være sikkre paa at have en uforstyrret Forbindelse mellem Øerne under en Krig, maae vi være fuldkomment Herre i vore egne Farvande. Naar Hr. —n da erkjender, at det maa være et Hovedhensyn for Commissionen, at Marinen skal kunne sikkre Communication og Transport mellem Landsdelene, maa

Spørgsmaalet altsaa ogsaa fra hans Standpunkt stilles saaledes: Med hvilken Sammensætning af Skibe kunne vi efter de Midler, Landet kan afsee til Søværnet, længst være fuldkomment Herrer i vore egne Farvande? Hr. —n har, rimeligviis uden at ane det, deelt vor Mening om Svaret derpaa; thi i de Exempler, han opstiller (Forudsætningen om, at fjendtlige Kanonbaade skulde agere imod vore Linieskibe i danske Farvande, synes rigtignok i og for sig temmelig curieus), omtaler han kun Linieskibe og Dampkanonbaade. Det maa da have foresvævet ham, at disse to Klasser maae være Hovedbestanddelene af en lille Stats Søværn, og forsaavidt dele vi fuldkomment hans Mening."

Fædrel. Nr. 167, underskr. —n. Forf. forkaster de store Skibe fordi de danske Farvande ikke ere dybe nok og Riget ikke stort og rigt nok til at holde en Flaade paa 15—20 Linieskibe. Derimod foreslaaes:

„Smaa Skibe, men svært Skyts; nogle Corvetter omtrent som „Heimdal", forresten hurtigløbende med meget svært Skyts armerede Kanonbaade, som ei stikke dybere end 6 à 7 Fod, er, hvad Danmark, efter min Mening, bør have efter Beskaffenheden af det Vand, der omgiver det."

Dagbl. Nr. 174, underskr. g.

„Dersom Hr. —n havde udtalt sig saa tydeligt den 16de Juli, som han har gjort den 23de, skulde vi sikkert for vort Vedkommende ikke have trættet Læserne ved at svare paa hans individuelle Paastand, uagtet den havde fundet en Plads i et Organ som „Fædrelandet", men da der i den første Artikel ved Siden af en bestemt fremsat Mening tillige fandtes et vist Kjendskab til Krigsskibe, troede vi at maatte tage noget Hensyn til Forfatterens Anskuelse. Det er da kun, fordi vi have sagt A, at vi ikke lade det mangle paa et B, ihvorvel Hr. —n neppe vil opfatte vor Mening bedre, ligesaalidt som han synes at ane, hvad Resultat den combinerede Commission maatte komme eller er kommen til. Naar Hr. —n da som eneste Grund til kun at have Skibe, der ikke stikke mere end 6 à 7 Fod — vi fatte ikke, hvortil han da vil bruge et Par Corvetter som „Heimdal" — nævner den, at Farvandet omkring Landet, efter enhver oplyst virkelig Somands Mening fordrer det, saa maa han kunne paavise, hvilken Forandring Vandet har undergaaet siden Marinens gamle Dage, og fra hvilket Tidspunkt det har været nok at være en „oplyst, virkelig Somand" for at være en competent Dommer om Soforsvaret. Vi kunne forsikkre ham om, at man finder mange oplyste Somænd

og mange oplyste Landmænd, der ikke derfor tiltroe sig at kunne bestemme, hvorledes Forsvaret tilsøes eller tillands skal indrettes. Vi troe endvidere at kunne forudsige Hr. —n, at efter hans Mening vil Commissionens Arbeide blive mislykket eller spildt; om det aldeles bliver det efter vor Mening, kunne vi ikke sige endnu, men det kunne vi sige, at gik det efter Hr. —n's Forventning, vilde vi ansee det for totalt spildt. Der maatte nemlig da absolut følge en Bestemmelse om, at hele Orlogsmarinen skulde afskaffes; thi til et saadant Huusbehovs Søforsvar som det, Hr. —n vil nøies med, behøvede man slet ikke i Fredstid at holde en kostbar Marine. Søforsvaret kunde da let organiseres ved f. Ex. at give en Præmie til ethvert hurtigt Dampskib med det forlangte Dybgaaende, som tillige kunde føre en svær Kanon; disse havdes da disponible i Krigstid, og til at commandere dem kunde Hr. —n vistnok netop finde de Mænd, han efter sit Hoved vilde have, i Modsætning til dem, for hvem han har et saa velklingende Navn. Er den sidste Mening om Søværnet den, som Hr. —n egentlig er gaaet ud fra, saa burde det siges; vi vilde dele den, hvis Landet virkelig ikke skulde kunne holde flere egentlige Krigsskibe end „et Par, høist fire smaa Linieskibe." Men om Landets Selvstændighed da kunde siges at være passende varetaget med Hensyn til Forsvaret, turde maaskee være tvivlsomt, selv for Hr. —n. Og dog frygte vi, at det netop er dette Resultat, der kunde blive den conseqvente Følge af at indlade sig paa det tidligere omtalte Experiment med at afskaffe Linieskibene, og det er med Tanken henvendt herpaa, at vi have omtalt, at Commissionen let kunde give det første Stød til Opgivelsen af Danmarks Selvstændighed."

Berl. Tid. 204, 205, 206. »Om vort Søværn« af Cmd. Capit. v. Dockum.

„Under 18de Juni er en Commission bleven nedsat for at overveie, hvilken Søstyrke der maa ansees nødvendig til Landets Forsvar. Det er naturligt, at Enhver, der interesserer sig for Landets Søværn, med Interesse imødeseer Resultatet af denne Commissions Forhandlinger, der, ifølge en offentlig Udtalelse, kunne ventes at ville blive Publikum forelagte.

Det havde været min Hensigt at oppebie denne Offentliggjørelse, forinden jeg fremkom med enkelte Bemærkninger, til hvilke Sagens Gjenstand muligen kunde give Anledning, men da jeg er bleven udnævnt til Chef for Fregatten „Niels Juel", og det saaledes kan tænkes, at den endelige Afgjørelse vil være endeel fremmet forinden min Tilbagekomst, troer jeg alt nu, forinden min Afseiling, at burde omtale enkelte af de Spørgsmaal, der kunne forventes at ville give An-

ledning til Tvivl, og som kunne blive af Betydning for Landets kommende Søforsvar.

Jeg finder mig saameget mere bevæget hertil, som Commissionen, blandt 9 Medlemmer, kun tæller 2de, der repræsentere den farende Deel af Marinens Officerer. Som Følge heraf ville Udtalelser fra Officerer, ogsaa udenfor Commissionens Kreds, udentvivl findes ønskelige, saameget mere som Afgjørelsen af det store Spørgsmaal, om Landets pecuniære Kræfter kunne bære de ved Commissionens Plan foranledigede Udgifter, udtrykkeligen er henlagt til et senere Tidspunkt, hvorved altsaa Commissionens Hoved-Opgave bliver indskrænket til Afveielse af de forskjellige Klasser af Skibes militaire Dygtighed, samt til saadanne Spørgsmaal, hvor Kjendskab til, hvad der kan udrettes paa Søen, maa ansees for at være af Vigtighed. I ethvert Tilfælde vil Ingen i høiere Grad kunne være interesseret i de Midlers Hensigtsmæssighed, med hvilke Landet tilsøes skal forsvares, end netop de Mænd, i hvis Hænder disse Midler skulle anbetroes og der skulle anvende dem mod Fjenden, ligesom ogsaa deres Erfaring vistnok bør tillægges nogen Vægt, og jeg troer saaledes, at der maa være tilstrækkelig Anledning for mig, som for enhver Officeer, som har vundet en fast Overbeviisning om vort Søforsvars hensigtsmæssigste Ordning, til at udtale sig om Spørgsmaal, paa hvilke vort Søværns Udvikling, igjennem en Aarrække, muligen vil komme til at beroe.

En af de Gjenstande, som i flere Aar har givet Anledning til Tvivl i vor Marine, er hvilken Grad af Hurtighed, under Damp, der bør tilsigtes ved Bygningen af nye Skibe, eller, for at benytte en mere nautisk Udtryksmaade, om vort Søforsvar skal bestaae af Fuldkrafts-Skibe, eller af Skibe med auxiliair Dampkraft.

For Danmark, hvis Orlogsmænds Opgave, under en Krig med en svagere Sømagt, maa være at kunne bevæge sig med Hurtighed, for at beskytte vore Kyster og vor Handel, hvis Skibe ligeoverfor en større Flaade, kun ved en stor Hastighed kunne blive istand til at virke, og hvis større Krigsskibe, i Krigstid, neppe nogensinde kunne tænkes anvendte i stor Afstand fra vore Kyster og fra de der oprettede Kulforsyningssteder, maa Gjennemførelsen af Fuldkrafts-Systemet, ansees at være af en alt overveiende Vigtighed. Ogsaa synes Spørgsmaalet, i Løbet af det sidste Aar, ved den skete Forandring med den seneste paa Stabelen satte Fregat, at være bleven løst til Fordeel for den større Dampkrafts Anvendelse, og seer man hen til den Mening, som efterhaanden har banet sig Vei i Marinen, samt til andre Mariners Exempel, tør det ansees for afgjort, at Fuldkrafts-Princípet, seierrigt vil træde ud af Commissionens Forhandlinger.

I nøie Forbindelse hermed staaer Spørgsmaalet, om de forskjellige Klasser af Skibe, af hvilke vort Søværn bør bestaae, og her fremstiller sig da i første Række, om vort Søværn bør sammensættes af svære og lettere Skibe, eller om det udelukkende bør bestaae af disse Sidste.

Ogsaa her mener jeg, at Commissionens Mening ikke vil blive tvivlsom. Have vi ikkun Smaaskibe til vor Raadighed, vil selv en mindre mægtig Fjende tilsøes, ved enkelte sværere Skibe, forsynede med fuld Dampkraft, være istand til at afskjære vore Forbindelser imellem Landets forskjellige Dele. Afseet fra enkelte uberegnelige Tilfælde, vil Smaaskibenes Virksomhed, under saadanne Omstændigheder, kun strække sig til Kanten af de Grunde, der beskytte dem mod Fjendens Angreb, og efter min Opfattelse, er netop herved anviist Smaaskibene deres rette Plads i Søforsvarets Række, idet deres Hovedbestemmelse maa være, at beskytte Handelssamquemmet paa vore indre, flakke Farvande, at understøtte Armeens Operationer, samt i Forening med Landbatterierne, at beskytte Kysterne mod fjendtligt Overfald.

Paa Spørgsmaalet: hvilke skulle da være vore sværeste Skibe? forekommer Svaret mig at ligge temmelig nær; Dybden i vore Farvande, navnligen i Drogden, afgiver Grændsen ud over hvilken vi ikke kunne gaae; indenfor denne Grændse bør vi altsaa vælge saadanne Skibe, som med lige Bekostning sikkre Landet det kraftigste Forsvar, med andre Ord saadanne Skibe, som forene den største Damp-Hastighed og Artilleristyrke, med den mindste Udgift for Statskassen. Saadanne Skibe ere Linieskibe.

Blandt Grunde for Linieskibes Bibeholdelse, har man ofte, i en tidligere Tid, anført, at Danmarks Betydning som Søstat vilde svækkes, og dets Alliance blive af ringe Betydning for en større Magt, saafremt Linieskibe hos os bleve afskaffede. Jeg har aldrig troet at Argumenter, hentede herfra, kunde tillægges nogen betydelig Vægt, da Hoved-Betragtningen nødvendigen maa være Landets virkelige Behov og Forsvarsmidlernes Hensigtsmæssighed.

Paa den anden Side betragtedes Linieskibe af disses Modstandere som en under flere Omstændigheder ubevægelig Masse, der uden Vanskelighed vilde kunne tilintetgjøres af en lettere, velbevæbnet og mere mobil Styrke; som Følge heraf benægtede de Linieskibes Værd og forkastede dem som Bestanddeel af vort Søforsvar. Ved Dampens Indførelse i Krigsmarinerne have Omstændighederne imidlertid aldeles forandret sig. Fra, under særegne Forhold, at være en ubevægelig Masse, sammenlignet med et let Kystværn, er Linieskibet, paa Grund af dets Størrelse og Rummelighed, efterhaanden gaaet over til at blive det hurtigst løbende blandt alle Klasser af Krigsskibe.

Det forener altsaa i vore Dage den concentrerede Artillerikraft med den større Hastighed, og overveier man de Resultater, som disse Egenskaber nødvendigen maae føre med sig, kommer man til den Overbeviisning, at Fuldkrafts-Linieskibet i vore Dage er den fuldkomneste Krigsmaskine, som nogensinde har flydt paa Havet.

Men, vil man indvende, om end dette maa indrømmes, bliver det dog endnu uafgjort, hvorvidt Linieskibe, efter vore Forhold, kunne ansees som hensigtsmæssige, og hvorvidt ikke svære Fregatter, der stikke mindre dybt og hver for sig koste mindre, maae ansees for mere hensigtsmæssige i vore Farvande og mod de Fjender, som vi kunne tænke os at skulle bekæmpe. Hvad den pecuniaire Deel af Sagen angaaer, da, naar man gaaer ud fra, at Skibes Tømmers Dimensioner omtrentlig bør staae i Forhold til den Artilleri-Vægt, som de skulle bære, vil en Fregat, under almindelige Omstændigheder, blive af lettere Bygning, altsaa langt mindre bekostelig end et Linieskib. Forandrer man imidlertid dette Forhold, og gaaer man over til at bygge raserede Linieskibe, da kan det være Tvivl underkastet, hvorvidt den derved foraarsagede Forøgelse af Bekostning vil være hensigtsmæssigen anvendt. Skal imidlertid en Fregat kunne modstaae Skytsets Virkning ligesaa godt som et Linieskib, vil en saadan Bygningsmaade blive nødvendig, og en Fregat paa 52 til 56 Kanoner, armeret med svært Skyts som et Linieskib, vil da kunne beregnes at ville medføre en Udgift af imellem 11 til 1200,000 Rd. Bekostningen for et Linieskib paa 80 Kanoner, eller noget derover, kan anslaaes til 15 eller 1600,000 Rd., saa at altsaa 3 Linieskibe, hvad Udgiften angaaer, kunne stilles lige med 4 Fregatter. Disse ville imidlertid kun føre en Artilleristyrke af 224 Kanoner, medens 3 Linieskibe ville føre 240, altsaa en større Artilleristyrke paa Linieskibenes Side; men disse Tal ere dog langtfra at angive det virkelige Forhold imellem Styrken af disse to Klasser af Skibe. For at vurdere dette Forhold maa man nemlig see hen til den større eller mindre Lethed, med hvilken Kanonerne kunne bruges, og her viser det sig da, at medens Linieskibets Batteri-Kanoner, i hvilke dets Hovedstyrke bestaaer, staae paa lukkede Batterier, maa et langt større Forhold af Fregattens Kanoner være placeret paa aabent Dæk, hvor deres Skydefrihed bliver indskrænket af Vanterne, der tjene til Masternes Forstøtning, hvor de under en Affaire ville belemres af nedskudt Gods, og hvor enhver indtræffende Manoeuvre vil generе, muligen endog umuliggjøre Kanonernes Brug. Her er det, at Hovedgrunden til Linieskibenes Overlegenhed vil søges af hver den, som har seet Skibe af de her omhandlede Klasser ligeoverfor hinanden, og føier man hertil Linieskibets concentrerede Kraft, der ledes og styres af een Villie, saa vil man i disse samlede Aarsager finde Grunden til den

større militaire Betydning, som Linieskibe altid have haandhævet ligeoverfor Fregatter, som ligeoverfor alle andre Klasser af Skibe. Overlegenheden er saa stor, at 2 Linieskibe paa 80 Kanoner, altsaa til Bekostning af ca. 3 Millioner, i militair Henseende langt overveie 3 Fregatter paa 52 eller 56, der ville koste flere hundrede tusinde Rigsdaler mere; ja neppe vil nogen Officeer betænke sig paa, med et velarmeret 80 Kanonskib at binde an med to af de anførte Fregatter, idet Chancen for et heldigt Udfald endda vil være paa Linieskibets Side, saasom dette kan vente, jevnligen at kunne benytte sine Kanoner paa begge Sider, samt ogsaa fra Tid til anden at kunne engagere en af Fregatterne alene, hvilke begge Omstændigheder ere afgjort til Linieskibets Fordeel.

See vi dernæst hen til de Fjender, som vi kunne have at bekæmpe, da fremgaaer efter min Overbeviisning netop af denne Betragtning, i endnu høiere Grad, Vigtigheden for Danmark af at være i Besiddelse af et Antal Linieskibe, dersom det med nogen Sikkerhed skal kunne gjøre Regning paa, under en udbrydende Krig med en mindre Sømagt, at forblive Herre i egne Farvande. Er en saadan mindre Sømagt i Besiddelse af Linieskibe, da er det kun med lige Vaaben, at han med Fordeel kan bekæmpes; har derimod hiin mindre Sømagt ikkun Fregatter, ville enkelte Linieskibe sikkre os en afgjort Overmagt, og da vi ikke behøve at see langt tilbage, for at skatte Vigtigheden af, under en udbrydende Krig at være Herrer tilsøes, maa det være indlysende, at Intet bør forsømmes, hvorved dette Herredømme kan bevares i vor Haand.

Selv om jeg skulde staae ene med denne min Mening, er min Overbeviisning om dette Punkt saa fast, at jeg anseer det for Pligt, ligeoverfor en mulig modsat offentlig Mening, at udtale den forinden det er „for silde", men heldigviis vil det ikke komme dertil; faa Stemmer blandt dem, der have Erfaring om disse Forhold, ville reise sig imod mig, naar jeg paastaaer, at det sikkreste Middel for Danmark til at haandhæve sit Herredømme tilsøes ligeoverfor en mindre Sømagt, er Tilveiebringelsen af et efter Landets Kræfter afpasset Antal Linieskibe, hvis Bygning og Dybgaaende maae være lempede efter de Farvande, der nærmest omgive os.

Disse enkelte Skibe skulle være saa stærke og kraftige, hvad Artilleri-Styrke angaaer, som Forholdene tillade; de skulle danne Centralpunkter, om hvilke Søværnets øvrige Dele kunne samle sig, for med saa meget desto større Sikkerhed at agere mod Fjenden; de skulle sikkre Forsvaret af Indløbet til Bælter og Sunde, om en Fregatstyrke skulde søge at forurolige os paa disse Farvande, og endeligen skulle de danne Kjærnen af Blokadestationer, istand til at holde Fjendens Styrke uvirksom i Havn, og derved yde Handelen den

Beskyttelse, uden hvilken den snart vil hensygne, og vore Hjælpekilder efterhaanden ville udtørres.

Det er ikke mod store Somagter, at Danmark vil kunne optræde. Forbilledet for vore Linieskibe vil altsaa ikke umiddelbart kunne søges blandt de Skibe, der for Tiden bygges i Frankrig og England, hvor nye Skibe, med mindre end 90 Kanoner, ikke sættes paa Stablen, og hvor Skibe paa 100 til 120 Kanoner efterhaanden synes at ville danne Flaadernes egentlige Styrke. Vi maae opgive den Tanke, at et Linieskib hos os fremtidigen vil betyde ganske det samme som i Verdens store Mariner; et bestemt Forbillede for vore Linieskibe vil saaledes savnes, og Opgavens Løsning bliver herved naturligviis forbunden med større Vanskelighed; men den er derfor ikke umulig. — Under stedfundne Discussioner, foranledigede ved Skrivelse fra Marineministeriet af November forrige Aar, i hvilken det udtales som „særdeles ønskeligt, hvis et nyt Linieskib med Skrue kunde sættes under Bygning", blev det indrømmet, at et 80 Kanonskib, armeret med 30-Pundinger, eller med 60pundige Bombe-Kanoner paa Batteriet, samt med 600 Hestes Kraft, vilde kunne bygges med et Middel-Dybgaaende (Dybgaaende over Livet) af 22 Fod. Dybden i Drogden er 24 Fod; men Gjennemfarten er vanskeliggjort ved Puller og Stene. Enkelte af Stenene ere bortryddede i Løbet af de senere Aar. Ved Udlæggelsen af Bøier og Mærker paa passende Steder vil Gjennemfarten kunne lettes, især for Skibe med Dampkraft, der ikke have nogen Vanskelighed ved at følge et bugtet Løb, og bliver Farvandet yderligere forbedret, vil en tilsvarende Forøgelse af Dybgaaendet kunne finde Sted. Der vil herved kunne vindes større Artilleristyrke, eller større Maskinkraft, men selv med et Middel-Dybgaaende af 22 Fod, der er bragt i Forslag for det under 11te April d. A. projekterede Linieskib, vil et saadant Skib komme andre Nationers letgaaende Skruelinieskibe saa nær, at man med Sikkerhed kan sige, at Opgaven lader sig løse. Er dette først givet, vil man med Rolighed kunne imødesee en heldig Løsning fra vor kyndige Fabrikmesters Haand.

Men, kan man sige, selv om man indrømmer Linieskibes Vigtighed, kan det være hensigtsmæssigt at opsætte Bygningen af saa kostbare Skibe til en Tid, da Omstændighederne maatte fordre deres Anvendelse.

Denne Løsning af Spørgsmaalet synes i første Øieblik at være tiltalende, men seer man nøiere til, vil man finde, at denne Udvei let turde blive den kostbareste og den mindst forsvarlige Maade, paa hvilken vort Søværns Ordning kan finde Sted.

Et Antal Skibe bygges ikke i eet eller i enkelte Aar; Arbeiderne maae fordeles gjennem en Aarrække, og for at Værftet kan være for-

synet med de nødvendige Materialier, for at Bedingerne kunne blive benyttede paa hensigtsmæssig Maade, for at Arbeidskraften paa passende Maade kan fordeles, er det nødvendigt at lægge en fast Byggeplan til Grund for Værftets Arbeider, hvilken Byggeplan hidtil har omfattet et Tidsrum af ca. 20 Aar. Bestemmer man sig altsaa, efter nogle Aars Forløb, som Følge af indtræffende Omstændigheder, til Linieskibes Bygning, da griber man forstyrrende ind i den systematiske Ordning, der er den eneste Vei, ad hvilken man med ringe Midler kan naae et nogenlunde tilfredsstillende Resultat. Dette er imidlertid kun det ringere Onde; men man vil træffe Værftet uforbedret; istedetfor itide, og under gunstige Conjuncturer, at kunne gjøre Indkjøb af det svære Tømmer m. m., der behoves, vil man blive nødsaget til at kjøbe mindre godt Materiale, blot for at skaffe det tilstede, og man vil, som Følge heraf, samt paa Grund af den sandsynligviis noget forcerede Bygning, erholde Skibe af ringere Varighed, altsaa af langt større Bekostning, end naar Midlerne itide vare forberedte. Lægger man hertil, at et Linieskib, helst naar passende Bygningsmateriale først skal søges, ikke førend 4 eller 5 Aar efter at Ordre til dets Bygning er udstedt, vil kunne være udrustet og istand til at træde op imod en Fjende, saa kan man med høi Grad af Sandsynlighed forudsige, at den forøgede Sostyrke først vil være istand til at optræde, efterat Krigens Skjæbne er afgjort.

Forfølger man Tanken om Linieskibes Overlegenhed i militair Henseende over andre Klasser af Skibe, kommer man logisk til den Slutning, at, for at opnaae den størst mulige Styrke, bør et Søværn kun bestaae af Linieskibe og Kystfartøier. Denne Mening har i senere Tid fundet enkelte Forsvarere. Der gives imidlertid en Mængde Hverv for Krigsskibe, hvortil Linieskibe kun lidet egne sig, og dertil ville være for kostbare, saa at denne Tanke praktisk neppe i nogen Marine vil gjøre sig gjældende i sin fulde Udstrækning. Der vil være Nødvendighed for, ligesom tidligere, at sammensætte Flaader af forskjellige Led, afpassede efter det Behov, som der kan antages at ville blive for de forskjellige Arter af Skibe, og ligesaalidet som nogen anden Marine, vil vort Søværn kunne danne en Undtagelse fra den almindelige Regel.

Sporger man herefter, hvormange Linieskibe, der kunne ansees hensigtsmæssige efter vore Forhold, da troer jeg, for at holde nærværende Betragtninger indenfor passende Grændse, at kunne henvise til Resultatet af den Commissions Beraadslagninger, som i 1851 blev nedsat, netop i samme Anledning som den nu, i Juni d. A. nedsatte Commission, og hvis Overveielser bleve lagte til Grund for det i Slutningen af 1851 udarbeidede Lovudkast: om „Flaadens Styrke og Bestanddele.“

Hiin Commission arbeidede under Trykket af et Votum af Rigsdagen, ifølge hvilket Marinens Udgifter skulde søges indskrænkede til omtrent Halvdelen af hvad der er bleven stillet til Marinens Raadighed i de senere Aar; den samledes paa en Tid, da Landets Velstand var rystet ved Krigen, og da mindre Fare fra Søsiden truede os, end for Tiden synes at være Tilfældet, og ikke destomindre kom hiin Commission til det Resultat, at „Danmarks Søværn ikke kan ansees at give tilstrækkelig Betryggelse," uden et passende Antal af Linieskibe, hvorefter det i Fremstillingen af Commissionens Forhandlinger udtales, at 4 Linieskibe maae ansees som et Minimum.

Holder man sig til dette Tal, og forudsætter man, at dertil føies et Antal af 6 svære Fregatter af den Klasse, som i det Foregaaende er omtalt, saa vil Staten herved erholde et Søværn, som er stærkere end 12 svære Fregatter, der altsaa yder Landet en større Betryggelse end disse, og hvis Bygning, efter hvad der tidligere er oplyst, vil være forbunden med ikke lidet ringere Bekostning for Statskassen.

Angaaende Søforsvarets øvrige Dele kan jeg fatte mig kortere, da denne Deel af Søvæsenet for en stor Deel maa rette sig efter de Klasser af Skrueskibe, af hvilke Marinen allerede nu er i Besiddelse, og der altsaa i langt ringere Grad vil fremstille sig Anledning til Tvivl. Den næste Klasse af Skibe vil altsaa blive Fregatter paa 44 til 42 Kanoner, af hvilke der haves 3, enten i Vandet eller under Bygning. Det maa beklages, at de 2 af disse ikke have den Maskinkraft, som Nutiden fordrer og som det, efter det i 1851 udarbeidede Lovudkast, var betænkt at der skulde gives dem, medens den tredie allerede er bleven omdannet, forinden den reistes paa Stablen. At bygge flere af disse Skibe, forinden man er i Besiddelse af et Antal stærkere Skibe, maa ansees for utilraadeligt, og selv om man omdanner de af de nu havende Seilskibe, som egne sig dertil, til Skrueskibe, hvilken Forandring maa ansees at være af paatrængende Vigtighed, maa det vel beroe paa Resultaterne, som i sin Tid ville indvindes med den sidst paa Stablen satte Fregat, om man bør bestemme sig til at forøge Antallet af denne Klasse af Skibe, som det hidtil ikke i nogen Marine er lykkedes at give saadanne fremtrædende Egenskaber, at man har fundet sig bevæget til at bygge dem i noget betydeligt Antal.

En Klasse af Skibe, som derimod fra første Øieblik er fremtraadt hos os som Fartøier med udmærkede Egenskaber, ere Corvetter som Thor og Heimdal. Disse Skibe egne sig fortrinligen til Anvendelse i vor Marine, saavel i Krigstid som i Fredstid. I Krigstid ville de, som udmærkede Søskibe, gjøre stor Nytte paa Blokadestationer, hvor de naturligviis maae tænkes at virke i Forbindelse med større Skibe, alt efter den Fjendes Styrke, der blokeres i Havn; deres Dybgaaende,

14 til 15 Fod, tillader dem med Lethed at bevæge sig i vore mindre dybe Farvande, hvor de altsaa ville kunne virke i Forbindelse med Kanonbaade og det lettere Kystforsvar, og de ville dertil ved deres Bugseer-Evne blive af stor Nytte ved Overførelse af Tropper og Transportflaadens Mobilisering. I Fredstid ville de kunne holdes armerede til Øvelse for Officerer og Mandskab, uden at volde Staten for stor Bekostning, og en ikke ubetydelig Forøgelse i disse Fartøiers Tal tør saaledes ansees for høist ønskelig.

Disse Corvetter føre 12 30pundige Kanoner, og de synes saaledes at maatte danne Grændsen for de mindre Orlogsmænd, medmindre særegne Hverv, saasom Vagtskibs-Tjenesten i Vestindien, skulde bevæge til at bygge enkelte mindre Orlogsmænd til denne specielle Tjeneste. Overveier man imidlertid at Skibe, forholdsviis til Kanontallet, blive langt kostbarere, altsom de blive mindre, og at altsaa Smaaskibe betynge et Budget med overordentlig store Udgifter, forholdsviis til Artilleristyrken, saa kommer man til det Resultat, at Antallet af Smaaskibe, som bygges af Marinen, saavidt muligt bør begrændses, og udelukkende bør indskrænkes til saadanne Klasser af Fartøier, som i Tilfælde af Krig ikke andetstedsfra kunne bringes tilveie.

For at sikkre Staten den nødvendige Mængde af mindre Dampskibe, som netop i Krig med en mindre Somagt vil blive nødvendig for at vedligeholde Communicationen imellem Søværnets adskilte Dele, til Armeens Behov m. m., uden at Udgifterne for Marinen i Fredstid skulle voxe op til en altfor betydelig Høide, tør Bestræbelsen derfor gaae ud paa, ved Bygningen af Regjeringens Post-Dampskibe, Bugseerskibe m. m., at gjøre disse saa skikkede som muligt til Anvendelse i Krigstid, ved Siden af de Egenskaber, der fordres af dem, for at opfylde deres særegne Bestemmelse. Som Beviis for, at disse tvende Hensyn kunne forenes, kan man anføre Dampskibene Geiser, Skirner, Hertha o. fl., der gjorde udmærket Tjeneste under den forrige Krig. Holger Danske og Thor bleve oprindeligen satte paa Stablen, for at gjøre Paket-Tjeneste imellem Kjøbenhavn og St. Petersborg, og det maa være iøinefaldende, at man, ved at udvikle dette Princip, samt ved stadigen at have Opmærksomheden henvendt paa at gjøre samtlige Regjerings-Dampskibe saa skikkede som muligt til Krigsbrug, vil sætte Staten istand til at frigjøre sig for en Mængde Udgifter, der ellers nødvendigen maae komme til at optræde paa Marinens Budget. Marinen vil ingensinde i Krigstid kunne undværе mindre Orlogs-Dampere til sin Raadighed; men det vil ad denne Vei kunne lykkes at gjøre Kapitaler frugtbringende, som ellers igjennem Aarrækker kunne forudsees at ville henligge ørkesløse og ubenyttede i Flaadens Leie.

Foruden det Antal af mindre Damp-Orlogsmænd, som ad denne Vei kan sikkres Marinen i paakommende Tilfælde, vil et endnu større Antal Dampskibe kunne erholdes fra den private Dampskibsfart, der med hvert Aar vil udvide sig, og man vil da navnligen herfra blive istand til at fyldestgjøre et af de vigtige Krav, som i Krigstid stilles til Marinen, nemlig Mobilisering af Transportflaaden. Vi have seet under den sidste Krig, hvad der i saa Henseende med ringe Midler lod sig udrette, da vi vare Herrer i egne Farvande. Søværnet maa være beregnet paa, idetmindste under visse Eventualiteter, at sikkre os dette Herredomme, og med de Erfaringer, vi have indhentet, samt med de bedre Midler, som det maa være magtpaaliggende at tilveiebringe, ville da langt bedre Resultater kunne imødesees, end dengang vi vare reducerede til brøstfældige Kanonbaade og til en utilstrækkelig Dampkraft til at bringe disse fremad til deres Bestemmelse.

I saa Henseende stiller det sig som en vigtig Opgave, at tilveiebringe de nødvendige Transportmidler til Overførelse af større Troppecorpser, hvilke Midler ikke ville kunne erholdes, om Staten ikke sørger for deres Anskaffelse, og her fremtræder da Ønskeligheden af at paaskynde Bygningen af et tilstrækkeligt Antal af de Transportbaade, der ved de foretagne Prøver i 1854 have viist sig at være fortrinligen skikkede til deres Øiemed. Med 20 saadanne Baade, i Forbindelse med et passende Antal Dampskibe, vil 6 til 8000 Mand Infanteri, eller en dertil svarende Styrke af Infanteri, Kavalleri og Artilleri, paa en bequem Maade kunne overføres fra et Punkt til et andet. Varigheden af disse Baade, der ere forfærdigede af Jern, er meget stor, da de i Fredstid ville kunne hensættes under Skur paa Land. Bekostningen vil altsaa indskrænke sig til Udgiften ved Farteiernes Anskaffelse, og der kan neppe være nogen Grund til at opsætte Bygningen, for at see om ikke Tiden skulde bringe noget Fuldkommere med sig, da Baadene i deres Construction ere saa simple, at Nutidens Opdagelser neppe ville kunne have nogen Indflydelse paa deres Bygning.

Endnu staaer tilbage en efter vore Forhold vigtig Deel af Søværnet, nemlig Kanonbaads-Styrken. Det Eneste, der imidlertid for Øieblikket lader sig sige om den Deel af vort Søforsvar, er at smaa Dampskibe, forsynede med enkelte Stykker svært Skyts, udentvivl ville vise sig langt hensigtsmæssigere, end de tidligere Kanonbaade, der, for at føre 2 Kanoner mod Fjenden, udfordrede en Besætning af 64 Mand. Prøver med et Par saadanne Dampkanonbaade foretages netop fortiden, men førend Resultaterne af disse Prøver foreligge, vil man ikke med nogenlunde Sikkerhed kunne bedømme disse nye Baades Virksomhed. Der er Grund til med en høi Grad af Interesse

at imødesee disse Resultater, da de kunne forventes at ville have en Omdannelse tilfølge af hele vort flydende Kystværn.

En fuldkommen Overgang til Dampskibs-Systemet, hvilken man i længere Tid har kunnet forudsee at ville indtræde, og som i vor Tid er bleven til en uafviselig Nødvendighed, vil imidlertid ikke kunne finde Sted, uden at tilsvarende Forandringer foretages ved Værftet, hvor Skibene skulle bygges og hvorfra de skulle udrustes. I saa Henseende er det en heldig Omstændighed, at Omflytningen af Gammelholms Værksteder til Nyholm efter al Rimelighed om kort Tid vil blive iværksat, hvorved Staten altsaa vil undgaae en Mængde Udgifter, som nye Værksteders Opførelse ellers vilde føre med sig. Ikkedestomindre ville yderligere Summer blive fornødne, for at sætte Værftet istand til at opfylde sin Bestemmelse, og jeg vil her kun nævne to Retninger, som ville fordre en ikke ubetydelig Udgift, nemlig til Oplæggelsen af et tilstrækkeligt Forraad af Kul, for at vore Skibe, under ugunstige Omstændigheder, ikke af Mangel herpaa skulle forblive uvirksomme i Havn, samt til Udvidelsen af Holmens Maskinværksteder. At denne sidste Udgift allerede nu, 5 til 6 Aar efter det nuværende Maskinværksteds Opførelse, er paatrængende nødvendig, tyder hen paa, at Bestyrelsens Tanke var velbegrundet, da den androg paa Midler til at grundlægge dette Anlæg efter en større Maalestok.

I en Artikel, indrykket i et af de sidste Hefter af Tidsskrift for Søvæsenet, og udgaaet fra Admiral Billes Haand, anføres en fransk Forfatters Ord, der som Øienvidne skildrer Linieskibet Napoleons Overlegenhed over andre Skibe, ved den allierede Flaades Indløben i Dardanellerne, under den orientalske Krig. Opgaven, som denne franske Forfatter, Ms. Xavier Raymond, har sat sig, er at belyse den Udvikling, som Søkrigsvæsenet efter al Rimelighed vil gaae imøde, efter den Overgang, som har funden Sted i de sidste Aar, og til sine Betragtninger over dette Emne knytter han den Bemærkning: „at det hverken afhænger af et Folk eller af en Regjering, hvorvidt de, tillands eller tilsøes, ville benytte de mest fuldkomne Vaaben, der gives. Valget staaer dem ikke aabent, og forsømme de at følge med Tidens Fremskriden, vil dette uundgaaeligen blive straffet med de sørgeligste og mest ydmygende Uheld, hvor stor en Dygtighed og hvor meget Mod end den Hærstyrke er udrustet med, i hvis Hænder de maatte anbetroe deres Skjæbne.“ Denne Tanke er sand; Spørgsmaalet bliver altsaa kun: hvilke ere de fuldkomneste Vaaben der gives?

Jeg har anseet det for min Pligt at give mit Bidrag til dette Spørgsmaals Løsning, der kan blive af saa stor Vigtighed for vort Fædrelands Fremtid.

2den September 1857.“

Berl. Tid. Nr. 208. Viceadmiral H. D. B. Seidelin. Forf. henleder Opmærksomheden paa Command.-Capt. v. Dockums Artikel i Berl. Tid.; han anseer Øieblikket for gunstigt til saa hurtigt som muligt at frembringe et Søforsvar efter den Plan, v. D. har foreslaaet, da Statens Finantser ere i ypperlig Stand og Sagen ingen Udsættelse taaler.

Fædrel. 213, underskr. 9

forsøger at imødegaae Cmd. v. Dockums Forsvar for Linieskibene og mener, at den Forudsætning, hvorpaa dette er bygget, er „noget os", og fatter ikke hvorledes v. D. har kunnet paastaae, at Smaaskibenes Virksomhed kun „strækker sig til Kanten af de Grunde, der beskytte dem for Fjendens Angreb." „Thi hvad er der i Veien for, at en Deel Dampkanonbaade angribe et Linieskib f. Ex. midt i Beltet? Maaskee antager Forf., at disse Kanonbaade vilde være et let Bytte for et saadant Linieskib; men i saa Fald maae vi bede ham betænke, at Linieskibets to store Fordele: dets concentrerede Artilleristyrke og dets Fuldkraft ikke vilde være det til nogen Fordeel i et saadant Tilfælde. Den concentrerede Artilleristyrke ikke, fordi denne i saadant Tilfælde ikke skal benyttes mod et enkelt Punkt eller Sted, men mod mange Punkter, som vanskelig ville træffes, hvorimod det store Linieskibs Skrog og Reisning bliver et omfangsfuldt Maal, som let vil kunne træffes af Kanonbaadene, der naturligviis ville angribe fra de fordelagtigste Kanter. Og hvad den anden Fordeel, „Fuldkraften", angaaer, da vil den heller ikke kunne benyttes, idet et Linieskib i Beltet altid vil være i Nærheden af Grunde, der under en Kamp ikke ville kunne undgaaes, uden ved at bruge Loddet; thi Røgen indskrænker Synskredsen og gjør det umuligt at see sig for. Men for at kunne bruge Loddet, maa Farten formindskes til 5 Miil i Vagten*). Men naar der ei engang kan være Spørgsmaal om Halvkraft, er man naturligviis endnu mere uberettiget til at tale om Fuldkraft. Sagen er den, at Forf. i sin Linieskibs-Iver selv har vendt op og ned paa den Forudsætning, som han gaaer ud fra. I Stedet for at sige, at Smaaskibenes Virksomhed kun strækker sig til Kanten af de Grunde, der beskytte dem mod Fjendens Angreb, burde han nemlig have sagt, at Linieskibenes Virksomhed kun strækker sig henimod Kanten af de Grunde, der gjøre disse store

*) Der kan med Sikkerhed naaes Bund paa 10 Favne, selv om Skibet gaaer for fuld Kraft. R.

Skibe til et unyttigt Værn i Farvande som dem, der omgive de danske Øer (med Undtagelse af Bornholm).

Forf. antager, at en mindre Somagt vilde med 4 Linieskibe kunne afspærre os Overfarten over Store Belt, altsaa Transporten af Alt, Tropper inclusive, imellem Korsør og Nyborg; vi derimod ere fuldkommen forvissede om, at, om end ogsaa disse 4 Linieskibe bleve velcommanderede, lod det sig dog ikke gjøre, saafremt vi Danske havde saadanne Smaaskibe, som vi burde have. Lad ogsaa de 4 Linieskibe være placerede nok saa fordeelagtigt, f. Ex. to i det østlige og to i det vestlige Sprogø-Løb, saa gaaer man dog nok saa net over fra Korsør til Nyborg eller omvendt fra Nyborg til Korsør — hvis det behoves om Natten — endogsaa med en meget stor Troppetransport (?), uden at Linieskibene, naar den Commanderende for Transporten bærer sig fornuftig ad, kan forhindre det. En saadan Transport vil om Natten eller i Skumringen ikke kunne opdages fra Linieskibene, før den er langt ude fra Land, fordi, som Sømanden udtrykker sig, „Landet æder den op", og den vil, efter Omstændighederne, stikke lige over tæt Nord eller Syd for Sprogø, eller staae langs med Land lidt Nord eller Syd efter, og saa stikke over, eftersom Linieskibene ere placerede, der i Almindelighed kunne iagttages fra Transporten, længe før de kunne observere denne. Og skulde nu disse 4 Linieskibe vove at lette, for at prøve paa at jage Transporten, saa maatte denne efter Omstændighederne knibe ind under Sprogø, Vresen eller Landgrundene, og bruge fuld Dampkraft*), der vilde bringe den fri af de jagende Fjender, hvis disse vilde kunne benævnes saaledes, da de i Mørket eller Skumringen maatte holde Loddet bestandig i Gang, der vilde gjøre, at de ikke kunde forfølge Transporten med nogen Virkning. Men vende vi nu Tilfældet om og tænke os, at vi have 4 Linieskibe i Beltet, vil saa Overfarten imellem Sjælland og Fyen derved være sikkret, og ville vore Skibe, som passere Beltet eller gaae fra eller til en Plads ved Beltet, være sikkre mod fjendtligt Overfald? Nei, paa ingen Maade, hvis vi have imod os en mindre Søstat, f. Ex. Preussen, som bedre veed at skabe og benytte brugelige Kræfter end vi, og som ikke er befængt med en Tradition om en paa Søen ved Linieskibsflaaden opnaaet Vælde, der er Fader til de „greatships"-Ideer, som Marinens Personale ligesaa lidt kan frigjøre sig for, som vor Adel er istand til at gjøre sig fortrolig med den Udvikling, vor frie Forfatning maa føre med

*) Er t. Ex. i Krigstid Fyrene slukkede, da vil Nattefarten med fuld Dampkraft blive omtrent ligesaa farlig for Transporten som for Fjendens Linieskibe. Red.

sig. Forf. vil formodentlig inde ved Kysterne eller ved Grundene, hvor hans Linieskibe ikke kunne komme, have en Deel Smaaskibe, for at jage de fjendtlige Smaaskibe bort, som mulig kunde finde paa at gjøre Forretninger der, og dertil vil han vel benytte de af ham omtalte Amphibieskibe, som han i Fredstid bruger i Parquetfarten. Men det vil ikke gaae næste Gang, som i vor sidste Krig, der fandt Sted kort før England og Frankrig viste os denne uhyre Dampskibsflaade, hvor Skruen spiller en saa vigtig Rolle. Vi have seet, hvorledes det praktiske England har søgt at anvende Skruen paa Smaaskibe med meget svært Skyts, og efter den orientalske Krig, efter at Napiers høie Raab om Kanonbaade og flere Kanonbaade omsider er blevet taget til Følge, have disse Smaaskibe naaet en Fuldkommenhed, der skjønnes af det Antal, som nu er sendt til China og Ostindien.

Vi kunne ikke undlade ved denne Leilighed at bemærke, at vor Kanonbaad Nr. 1, som nylig har været udsendt for at prøves, gjør Fabrikmesteren, Capt. Suenson, Ære. Skjøndt den endnu ikke har naaet den Fuldkommenhed, som den vistnok kan bringes til, troe vi, der ogsaa have Lov til at have en Mening, at Ideen til dette Fartøis Bygning og Indretning er den bedste, som vi hertillands endnu have udført. Den Slags Fartøier ville kunne blive et frygteligt Vaaben paa Søen, men vi ville sandelig ikke faae mange af dem, naar de Penge, som Staten tilstaaer Marinen, skulle bruges til Linieskibe. Dog, ville vi ikke benytte Fabrikmesterens gode Ideer, saa er der vistnok andre Magter som ville, f. Ex. Preussen, og naar saa denne lille Somagt kommer med et Antal af disse smaa, men frygtelige Skibe, ved Sjællands, Fyens og andre danske Kyster, da — ja da vil vor Marines Personale maaskee omsider komme til Erkjendelse af, at de store Skibes Periode for Danmark er forbi. Men da vil ogsaa denne Erkjendelse komme „for silde".

Danmarks kraftigste Søværn bestaaer i Smaaskibe, anvendte paa rette Maade. Det gjælder om at drage den største Fordeel af vort grundfyldte Farvand. Men for at kunne gjøre det, er det nødvendigt, at vore Søbefalingsmænd i langt høiere Grad, end nu er Tilfældet, gjøre sig bekjendte med vore Farvande; thi deres praktiske Kundskab om disses Beskaffenhed er det, der skal give vort Søværn dets Overlegenhed."

Berl. Tid. Nr. 215 underskr. En Søofficeer. Forfatteren søger at imødegaae Cmd. v. Dockum.

„Det er hovedsagelig de Beviser, som Cmd. v. Dockum opstiller for at hævde Linieskibenes absolute militaire Overlegenhed over svære Fregatter, som jeg agter at undersøge. Jeg lægger til Basis det af

v. D. foreslaaede Linieskib, som ogsaa er det af Constructions-Commissionen tilraadede, og som er det eneste, der kan være Tale om (?), et Skib paa 80 Kanoner 600 Hestes Kraft, Middeldybgaaende 22 Fod, armeret med

32 Stykker 30 Pd. Nr. 1 paa underste Batteri,
30 „ „ Nr. 2 „ øverste „
18 „ „ Nr. 3 „ Dækket.

Den svære Fregat antager jeg at være bygget som v. D. udtrykker sig, som raseret Linieskib, altsaa med samme Tommerdimensioner som ovennævnte Linieskib; den har 6 Fod lavere Skrog over Vandspeilet, har ogsaa 600 Hestes Kraft og er armeret med 34 Stkr. 30 Pd. Nr. 1 paa Batteriet, 22 Stkr. 30 Pd. Nr. 2 paa Dækket.

Af disse 2 Skibe vil Fregatten være Linieskibet overlegent i Fart, den vil navnlig have Fordeel ved at gaae op mod Vind og Sø. Det vil derfor afhænge af den om den vil slaaes med Linieskibet eller ikke, den kan undgaae Linieskibet eller omgaae det, den behøver ikke at lade sig blokere af det, kort Fregatten har alle de Fordele for Linieskibet, som Overlegenhed i Seilads medfører.

Det er om dette Linieskib og denne Fregat at v. D. mener, at Linieskibets „Overlegenhed er saa stor, at 2 Linieskibe paa 80 Kanoner, altsaa til en Bekostning af ca. 3 Millioner, i militair Henseende langt overveier 3 Fregatter paa 52 a 56 Kanoner, der ville koste flere hundrede tusinde Daler mere."

Et saadant Linieskib vil koste 1,600,000 Rd., altsaa for 2: 3,200,000 Rd.
En saadan Fregat vil koste 1,150,000 Rd., altsaa for 3: 3,450,000 Rd.

Her er altsaa i finantsiel Henseende en Fordeel af 250,000 Rd. paa Linieskibenes Side.

I militair Henseende stiller Forholdet sig saaledes: De 2 Linieskibe udskyde i et glat Lag:

30 Pd. Nr. 1	30 Pd. Nr. 2	30 Pd. Nr. 3
32 Kugler,	30 Kugler,	18 Kugler,

ialt 80 30 Pds. Kugler;
de 3 Fregatter:

30 Pd. Nr. 1	30 Pd. Nr. 2	30 Pd. Nr. 3
51 Kugler,	33 Kugler,	—

ialt 84 30 Pds. Kugler.

„Men", siger Cmd. v. Dockum, „et langt større Forhold af Fregattens Kanoner staaer paa aabent Dæk, hvor deres Skydefrihed bliver indskrænket af Vanterne, hvor de under en Affaire blive belemrede af nedfaldende Gods, og hvor enhver indtrædende Manøver vil genere, muligen endog tilintetgjøre Kanonernes Brug." Herimod har jeg

adskilligt at bemærke: at Kanoner, placerede imellem Vanterne, ere generede i deres Baxningsfrihed for og agter efter er vist, at nedfaldende Gods kan belemre dem er ogsaa vist, dog er denne Indvending af mindre Betydning med de nuhavende meget lange Skibe og de langt fra hinanden staaende Kanoner end hidtil paa Seilskibene, og jeg skal, siden her er Tale om hvad der kan genere Kanonernes Betjening, dog bede bemærket at nedfaldende Gods, naar det falder udenbords, ogsaa kan belemre Batteri-Kanonen, endvidere at Røgen paa Batterierne, især dersom der er Tale om at doublere (hvorom mere i det følgende) kan være saa stærkt, at man i længere Tid slet ikke kan see Haand for sig. Men hvad jeg især maa gjøre Indsigelse imod, som jeg virkelig ikke forstaaer, det er at Manøvren paa Dækket skal kunne genere eller mulig tilintetgjøre Kanonernes Brug i et Dampskib, hvor Roret er alt hvad der behøver at røres paa Dækket for at manøvrere.

Jeg vil imidlertid indrømme en Formindskelse af Dækskanonernes Brugbarhed. Jeg vil reducere deres Tal med $\frac{1}{3}$ paa Grund af Indskrænkning i Skydefrihed eller nedfaldende Gods, vel at bemærke paa begge Sider. Forholdet stiller sig da saaledes:

de 2 Linieskibe:

30 Pd. Nr. 1	30 Pd. Nr. 2	30 Pd. Nr. 3
32 Kugler,	30 Kugler,	12 Kugler,

ialt 74 Kugler.

De 3 Fregatter:

30 Pd. Nr. 1	30 Pd. Nr. 2	30 Pd. Nr. 3
51 Kugler,	22 Kugler,	—

ialt 73 Kugler.

Jeg vil overlade enhver Sø-Artillerist at bedømme paa hvad Side Fordelen er, men iøvrigt indrømmer jeg, at i denne Kamp vil den bedste Chance være paa Linieskibenes Side, paa Grund af den Udsigt der er til, at et af dem kan manøvrere saaledes, at det engagerer en Fregat alene i nogen Tid. Fregatten vil gjøre bedst i at benytte dens Overlegenhed i Fart.

Betragte vi nu den Kamp, som Cmd. v. Dockum mener, „ingen Sø-Officeer vil betænke sig paa at optage, idet Chancen for et heldigt Udfald endda vil være paa Linieskibets Side“, navnlig imellem dette alene og to af de oftnævnte Fregatter, saa stiller Forholdet mellem Artilleristyrken sig saaledes:

Linieskibet skyder med 16 St. 30 Pd. Nr. 1, 15 St. 30 Pd. Nr. 2, 9 St. 30 Pd. Nr. 3, ialt 40 Piecer,

de to Fregatter skyde med 34 St. 30 Pd. Nr. 1, 22 St. 30 Pd. Nr. 2, ialt 56 Piecer,

eller, anvendes den ovenmotiverede Reduction paa Dæksskytset, da skyder

Linieskibet med 16 St. 30 Pd. Nr. 4, 15 St. 30 Pd. Nr. 2, 6 St. 30 Pd. Nr. 3, ialt 37 Piecer,

de to Fregatter med 34 St. 30 Pd. Nr. 1, 15 St. 30 Pd. Nr. 2, ialt 49 Piecer.

Men, siger Cmd. v. Dockum, Linieskibet kan vente jevnlig at komme til at bruge sine Kanoner paa begge Sider, samt ogsaa fra Tid til anden at kunne engagere en af Fregatterne alene, hvilke begge Omstændigheder ere afgjort til Linieskibets Fordeel. Ogsaa dette ville vi undersoge, men hvert Punkt for sig.

Naar Linieskibet engageres af de to Fregatter, een paa hver Side, saa maa det doublere, det er: slaae med begge Sider; det bruger i saa Fald 80 Kanoner mod Fregatternes 56, thi disse slaae i saa Fald kun med een Side, og det kunde synes, at dette maatte være en overmaade stor Fordeel for Linieskibet. Men for at kunne udføre dette, maa Linieskibet betjene sine Kanoner med halv Besætning, eller rettere to Kanoner betjenes af een Besætning. Denne Maade kan, naar den er vel indøvet, gaae meget rask, og kan i den første Tid strække ganske godt til, men ikke at tale om, at det er overmaade anstrængende for Mandskabet, saa er den hele Exercits desorganiseret, naar nogle Folk bortskydes, og Resten af Kanon-Besætningen bliver da nødt til at trække sig sammen til den ene Kanon og lade den anden staae ubenyttet. Men dette upaaagtet, saa troer jeg ikke Cmd. v. Dockum vil modsige mig, at naar man med fuld Besætning kan gjøre et Skud i 2′, saa vil der ved Doublering kun kunne gjøres 1 Skud i 3′. Det er i det mindste, hvad temmelig lang Erfaring har lært mig. Er dette rigtigt, saa vil under en heel Times Fægtning Linieskibet gjøre 800 Skud, medens de to Fregatter gjøre 840 Skud.

Hvad det andet Punkt angaaer, at Linieskibet fra Tid til anden skulde kunne engagere en af Fregatterne alene, da indrømmer jeg ikke Sandsynligheden heraf, ligesaalidt som at Fregatterne skulde indlade sig paa at angribe begge Linieskibets Sider, dersom ikke særdeles Omstændigheder indbød dertil. Jeg forudsætter naturligviis lige Dygtighed i Commando paa begge Sider. Men under denne Forudsætning maa det antages, at Fregatterne ville benytte deres Overlegenhed i Seilads til at indtage saadan Stilling, som bedst passer dem, de ville angribe Linieskibet for og agter, paa Bougen paa Laaringen, og Linieskibet vil have at manøvrere for at undgaae dette, hvorved det da, som kun styres af „een Villie“, vil være nødt til at rette sig efter to andre Villier, der meget godt kunne arbeide sammen efter en i Forveien vel overlagt Plan.

Men Cmd. v. Dockum vil formodentlig ikke indrømme mig, at Linieskibet skal blive Fregatten underordnet i Fart. Han har talt om Fuldkraft-Linieskibe, det vil vel sige af større Maskinkraft end den kraftigste Fregat, for at kunne opnaae samme Fart som denne, ja jeg maa antage han mener, at Linieskibet endog skal have større Hastighed, thi han siger et Sted, at Linieskibet i vore Dage forener den største Artilleristyrke med den større Hastighed, og et andet Sted „saadanne Skibe, som forene den største Damphastighed med den mindste Udgift for Statskassen. Saadanne Skibe ere Linieskibe." Men for at opnaae dette maa han give Linieskibene større Maskinkraft end Fregatten, f. Ex. 800 istedetfor 600 Hestes Kraft. Herved blev da Linieskibene for det første betydelig kostbarere, men, hvad der især maa lægges Vægt paa: de ville kræve et større Dybgaaende end de 22 Fod, som jeg ufravigelig maa holde fast ved. Cmd. v. D. synes ogsaa at ville holde fast herved, dog taler han om 22 Fod Middeldybgaaende (over hele Livet), altsaa dog circa 23 Fod agter. Han mener maaskee, at han da kan lempe Skibet for med Sikkerhed at kunne gaae igjennem Drogden. Dog nei! det kan Cmd. v. D. ikke mene, men dem, som skulde mene at dette lod sig gjøre, vil jeg bede at betænke hvad Følgerne heraf kunne blive. Lad os antage, at 2 svære fjendtlige Fregatter som de ovenomhandlede havde lagt sig ved Drogdens Fyrskib og blokerede Indløbet til Kjøbenhavn Syd fra, og da et Linieskib, som stak circa 23 Fod agter, vilde gaae ud for at jage dem bort, vilde Chefen da føle sig vel tilmode ved at komme ud af Drogden med sit agterste Batteri lempet forud, og altsaa ude af Stand til at bruge sine Kanoner? — eller lad os antage at Linieskibet paa Grund af et eller andet alvorligt Havari søgte Kjøbenhavn Syd fra, forfulgt af en overlegen Fjende, og da skulde lempe sine agterste Kanoner for efter, just naar han skulde bruge dem? Men Cmd. v. D. taler heller ikke om at lempe paa ret Kjøl. Han siger: der er 24 Fod i Drogden; Løbet er vel vanskeligt, men det kan afmærkes med Bøier, saa bliver det let for et Dampskib at passere. Jeg er lidt tvivlsom om disse 24 Fod, men jeg tør ikke bestemt modsige det — jeg indrømmer ogsaa at Bøien vil lette Passagen, men hvad man ogsaa skal indrømme mig, er at der kan være lavt Vande i Drogden, og at Isen kan skrue Steen ud i Farvandet, som kunne være meget farlige. Nei! ville vi have Fuldkraft-Linieskibe, det er Skibe som kunne løbe med samme Fart idetmindste som de fuldkraftige Fregatter kunne bringes til, saa maae vi kunne give dem den nødvendige Dybgaaende, og dertil hører ikke alene at vi oprense Drogden, men ogsaa hele Orlogshavnen i Overeensstemmelse hermed.

Skulde man nu, efter hvad jeg her har skrevet, slutte til at jeg er bestemt imod at have Linieskibe i den danske Flaade, saa tager man Feil. Jeg anerkjender deres Værd, og jeg er enig med Cmd. v. D. i, at de, anvendte under en eventuel Krig med en mindre Sømagt i Østersøen paa den Maade han foreslaaer, navnlig som Forsvar for Belterne og som Støtte for Blokaderne, kunne gjøre betydelig Nytte. Men jeg er af den Mening, at man ikke er saa vidt endnu i Kundskab til Skruens Anvendelse paa Linieskibe, at man tør indlade sig paa et saa kostbart Experiment som at bygge et Fuldkraft-Linieskib med kun 22 Fod Dybgaaende; jeg troer det vil være rigtigt at lade hengaae nogle Aar forinden man begynder derpaa. Men paa den anden Side troer jeg ogsaa, at der er ingen Tid at spilde for at skaffe os et tidssvarende Søværn, og derfor bør vi uden Ophold tage fat paa det, som vi vide med Vished at kunne opnaae forsvarligt, nemlig de store Fregatter, og af disse kan der i 4 Aar skaffes 3, af Linieskibe kun 1. Den Indvending, Cmd. v. D. gjør gjældende herimod, nemlig at man vil træffe Værftet uforberedt og uden Forsyning af det svære Tømmer, som et nødvendigt til Linieskibenes Bygning, kan jeg ikke tillægge nogen Vægt, thi de svære Fregatter kræve samme Tømmer-Dimensioner som de Linieskibe, han foreslaaer paa 80 Kanoner."

Berl. Tid. 217, underskr. Viceadmiral H. D. B. Seidelin. Forfatteren søger at imødegaae den foregaaende Artikel.

„1. Angaaende den anførte Indskrænkning for Skydefrihed paa Dækket skal jeg bede om Tilladelse at tilføie —: „og Stængernes Nedfaldning paa Dækket." Man erindre sig, naar Skibets Bevægelse skal skee ved Damp, saa kunne Skuddene blive med større Accuratesse. Paa det franske Orlogsskib „Napoleon" tilmeldtes Admiralen, jeg var selv tilstede, 12 Miils Fart (3 Miil i Timen) uden at nogensomhelst Bevægelse sporedes paa Hytten hvor vi stode.

2. Linieskibet under Doublering fordrer til fuld Besætning for alle Kanoner 674 Mand. For at undgaae kun at betjene Kanonerne med halv Besætning, antager jeg, at man kunde bruge Mandskabet, ansatte til Seilenes Regjering, hvilke kunne være ved Dækkets Kanoner og under Dækket ved meddeelt Signal, naar saadant gives, da at forlade Kanonerne og gaae op paa Dækket.

3. Hvad anført om Lempning af agterste Batteri, skal jeg tillade mig at bemærke:

a) „Den danske Lods" anfører, at endog med laveste Vande haves i Drogden 23 Fod;

b) skal Lempning med agterste Batteri bruges — vil Tilbagebringelsen til respective Pladser af Kanonerne neppe medtage mere end ½ Time; men dersom Fjenden holdt sig tæt til Drago Tønde —: saa kunde man jo udlosse fra Linieskibet medens det laae i Renden, og lade Vandsisterne og Proviantbaad følge efter Linieskibet.

4. „Lade hengaae nogle Aar forinden man begynder paa Linieskib, fordi man endnu ikke er saa vidt i Kundskab til Skruens Anvendelse — —" denne Anskuelse vil neppe kunne gives Medhold! Den ærede „Sø-Officeer" anmodes om at læse Rapporterne, alene fra de franske Linieskibe „Napoleon" og „Charlemagne".

Dagbl. 221, underskr. g.

„I disse Dage har Commissionen for Flaadens Reorganisation tilkaldt endeel Officerer af næsten alle Klasser i Marinen og forelagt dem enkelte Spørgsmaal til Besvarelse. Flere af disse Spørgsmaal vare temmelig uklart affattede, saa at der vanskelig kunde gives et ubetinget Svar, og de vare hemmelige for dem, der skulde besvare dem, indtil disse enkeltviis fremtraadte for Commissionen. — Da Meningen hermed vel nærmest maa have været, at Commissionen efter disse Officerers Yttringer vilde forandre eller fastholde sin egen Mening om, hvorledes vor Flaades Sammensætning bør være, navnlig hvorvidt man tør forlade Linieskibene, saa vilde det have været rigtigere, istedetfor at stille Spørgsmaal som f. Ex.: Om man hellere skal offre af Skibenes Hastighed end Concentrering af Artilleristyrke, eller hvad man vil gjøre med et Skib, der bliver forfulgt Syd fra, naar det ei kan gaae igjennem Drogden — at forelægge bestemte direkte Spørgsmaal, f. Ex.: 1) Anseer De Linieskibe for nødvendige for vort Søforsvar? 2) Anseer De denne Nødvendighed for saa stor, at dersom et tidssvarende Linieskib ikke skulde kunne passere Drogden, man dog maatte have Linieskibe, eller for saa stor, at man maatte skaffe en dybere Rende i Drogden? 3) I hvilket Forhold antager De, at Tallet af Linieskibe bør staae til den øvrige Styrke? Saadanne Spørgsmaal tilligemed de Hovedindvendinger, Commissionen vilde gjøre, burde have været forelagte de Officerer, der spurgtes, med nogen Tids Betænkning til Svarets Motivering, saafremt Tid eller andre Hensyn ikke tillod gjennem en fri Discussion med hver Enkelt at faae hans Mening at vide. Et saadant Forhør til Protocollen som det, der nu er foretaget, har ikke gjort det Indtryk, at det var Commissionenen om at gjøre at høre Andres Mening, men kunde endog let faae Udseende af, at det var den mest om at gjøre at optage en eller anden almindelig Yttring, som kunde stemme med

dens engang fattede Anskuelse. Dog, een væsentlig Indrømmelse har Commissionen herved gjort, den nemlig: at den alene ikke tør driste sig til at overtage Ansvaret for at tilraade Afskaffelsen af Linieskibene for Danmark."

Dagbl. 227, underskr. En Søofficeer. I Anledning af den sidste Deel af Artiklen i Berl. Tid. Nr. 215 fremsætter Forfatteren:

„Jeg har ikke troet, at den ærede Officeer eller overhovedet Nogen, der kan underskrive sig som Søofficeer, skulde være bestemt imod at have Linieskibe i den danske Flaade; men jeg kan ikke fatte, at det kan være et tilstrækkeligt Argument til at afskaffe dem, at man antager det for at blive et kostbart Experiment at bygge et Fuldkraft-Linieskib med kun 22 Fods Dybgaaende. Anden Grund har den ærede Søofficeer ei fremført, thi i den hele øvrige Udvikling, hvor ufordeelagtig han end har fremstillet den for Linieskibet, har han dog indrømmet Linieskibets absolute Overvægt baade i militair Henseende og som økonomiske Forhold til Styrken. Fordi den ærede Officeer har den ufravigelige Mening, at vore Linieskibe ikke maae stikke mere end 22 Fod, — derfor er dette Spørgsmaal endnu ikke afgjort. Først maa det overveies, om det er absolut nødvendigt, at Linieskibene kunne passere Drogden, og i saa Tilfælde, om det da ikke er fornuftigere at danne en dybere Rende i Drogden, hellere end at foreslaae at reducere nogen af Søforsvarets Hovedbetingelser, nemlig Hurtighed og Artilleristyrke. Først derefter kan der være Tale om, ved at holde sig indenfor en bestemt Dybgaaende, muligviis at indskrænke en af Fordringerne til vore Linieskibe. Naar det fremdeles kan forudsættes, at vi dog om nogle Aar skulle bygge Linieskibe, saa maa man absolut komme paa den Idee, at det var muligt, at Drogden af sig selv blev dybere, eller at det da blev unødvendigt at komme derigjennem med Linieskibe. Sagen bliver imidlertid den samme om nogle Aar, som den er nu; men den Ting er afgjort, at der maa hengaae mere end et Par Aar, inden vi kunne faae Skrue-Linieskibe færdige, og derfor er det nødvendigt at begynde strax. Naar næsten hele den praktiske Deel af Marinen af alle Grunde anseer Linieskibe for absolut nødvendige for vort Søforsvar, og naar de der ere af en anden Mening indrømme, at Nødvendigheden kan indtræde om nogle Aar — hvad kan da Grunden være til, at de for Øieblikket maae opgive dem? — Er det for dog at opnaae Noget, eller for at gaae paa Akkord med den Smaaskibs-Theori, som man saa ofte har seet fremsat fra andre Sider, navnlig fra Officerer af Armeen, der mene, at Forholdet paa Søen ved Dampkraftens Anvendelse er blevet mere ligt Forholdet

tillands? Det er langt fra, at dette er Tilfældet. Dampkraften vil ikke forandre Forholdet, men gjøre Vaabnet fuldkomnere. — Mig forekommer det naturligst at komme med en holdbar Plan nu, og det kan neppe antages, at Repræsentationen da ikke skulde gaae ind derpaa; thi har Danmark kunnet skabe sig en Flaade fra Intet efter Freden 1814, saa maa det nu kunne danne en ligesaa stærk under de nuværende gunstige Forhold. Bliver der i det Hele taget Tanke om, at Commissionen i sin nuværende Sammensætning kunde komme til et Resultat, som Regjeringen kunde sanctionere og Repræsentationen bevilge Midlerne til, saa er det klart, at det ei kan være med den Reservation, at Planen om nogle Aar skulde gjøres om igjen.

Jeg skal ikke videre opholde mig ved de Beregninger, som den ærede Officeer opstiller for at vise Forholdet mellem Styrken af Linieskibe og Fregatter, skjøndt jeg finder dem mindre nøiagtige; efter Conclusionen er det irrelevant. Een Ting maa jeg omtale, det er nemlig den Paastand, at to Villier have Fordelen over een Villie. Dette maa sikkert have været en Skrivfeil. Jeg holder paa den ene Villie og er endogsaa overbeviist om, at den ærede Søofficeer gjør ligesaa.

En Artikel i „Fædrelandet“, undertegnet 9, skal jeg her ikke omtale, da den endnu ligger for langt fra Øieblikkets Spørgsmaal: Linieskibe, eller Fregatter alene, og da den ærede Indsender desuden endnu ikke er rigtig hjemme paa Søen, skjøndt han har læst endeel paa Søkaart.“

Berl. Tid. 225, underskr. S.

„I den Discussion, der for Tiden føres i Bladene angaaende vort Søværn, var det vor Agt ikke at deeltage før en Betænkning af den i denne Anledning nedsatte Commission var overgivet til Offentligheden; men da vi af den ovenanførte Artikel i Berlingske Tidende see, at det kunde blive for silde, og vi nu i flere Dage forgjæves have ventet at see den besvaret efter Forfatterens Opfordring af en farende Søofficeer, saa finde vi det i Sagens Interesse vigtigt at han erholder et Svar.

Dog maae vi, idet vi bestride nogle af hans Paastande, forud protestere imod den Opfatning: at vi træde i Skranken for Cmd. v. Dockum; det skeer for vor egen Regning, som privat Mand, og vi vide forud at ligesom Bidraget er ringe, saa vil dets Virkning blive det; men i en for Staten saa vigtig Anledning som Afgjørelsen af: hvorledes vort Søværn skal organiseres, troe vi det vor Pligt som Borger ogsaa at bidrage vor ringe Skjærv til at oplyse Sagen, især da dens Afgjørelse er voldgiven en Forsamling af Mænd, i hvilken

praktisk, somilitair Erfaring og Dygtighed er saa yderst tarvelig repræsenteret.

I den nævnte Artikel har Forfatteren, der kalder sig Sø-Officeer, indledet Spørgsmaalet: om Danmark fremtidig skal have Linieskibe eller kun Fregatter, med et simpelt Regnestykke; Fremstillingen er klar og tydelig; men da Tal saa let vildlede den mindre Kyndige og disse udgjøre Hovedpointet i hans Artikel, medens han glider let over eller aldeles forbigaaer vigtige Momenter, der maae tages i Betragtning ved Sagens Bedømmelse, saa maae vi foreløbig henlede Opmærksomheden paa: at de anførte Talstørrelser kun have en relativ Betydning.

Vi ville for det Første holde os til hans Beregning og Sammenligning mellem 2 Linieskibe paa 80 Kanoner og 3 Fregatter paa 52 a 56 Kanoner.

Han indrømmer at der i finantsiel Henseende er en Fordeel af 250,000 Rd. paa Linieskibenes Side.

I militair Henseende stiller Forholdet sig saaledes:

De 2 Linieskibe udskyde i et glat Lag

30 Pds. Nr. 1	30 Pds. Nr. 2	30 Pds. Nr. 3
32 Kugler	30 Kugler	18 Kugler,

ialt 80 30-Pds. Kugler.

De 3 Fregatter:

30 Pds. Nr. 1	30 Pds. Nr. 2
51 Kugler	33 Kugler,

ialt 84 30-Pds. Kugler.

Han indrømmer imidlertid en Formindskelse af Dækskanonernes Brugbarhed med $\frac{1}{3}$, paa Grund af Indskrænkning i Baxningsfrihed og Belemring af nedfaldende Gods, og faaer da et Forhold ud for de 2 Linieskibe:

30 Pds. Nr. 1	30 Pds. Nr. 2	30 Pds. Nr. 3
32 Kugler	30 Kugler	12 Kugler,

ialt 74 30-Pds. Kugler.

For de 3 Fregatter:

30 Pds. Nr. 1	30 Pds. Nr. 2
51 Kugler	22 Kugler,

ialt 73 30-Pds. Kugler.

Dette Forholds Rigtighed benægte vi aldeles, naar Bataillen varer lidt længere, da Sokrigshistorien beviser det Modsatte. Efter de detaillerede Beretninger fra Søslagene i Slutningen af det forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede: 1ste Juni 1794, St. Vincent, Trafalgar, etc. seer man det betydelige Tab af Rundholter, Skibene have lidt allerede temmelig tidlig i Bataillerne. For at undgaae Vidtløftighed skal vi f. Ex. holde os til Slaget den 1ste Juni 1794 mellem

Lord Howe og Admiral Villaret Joyeuse i Spanske-Søen; hver Flaade havde 26 Linieskibe, hvoraf efter 2 Timers Slag 11 engelske og 12 franske Skibe vare mere eller mindre afmastede, altsaa næsten Halvdelen af Skibene i begge Flaader; det er dertil bekjendt nok, at flere engelske Skibe ikke fulgte Admiralens Ordre at bryde igjennem Fjendens Linie og toge kun Deel i Slaget paa langt Hold. Hensees nu til, at Nutidens større Skibe, istedetfor 18 Pd. paa øverste Batteri og 12 Pd. paa Skandse og Bak, nu føre 30 Pds. Kanoner overalt, eller Bombeskyts af endnu større Caliber, at Skyts og Affutager have modtaget store Forbedringer, at Kanon-Exercits bliver langt bedre og omhyggeligere indøvet end forhen, saa er det udenfor al Tvivl, at Odelæggelse paa Rundholter i et Nutids Søslag, eller i en Affaire mellem svære Skibe, ikke vil blive mindre, men snarere større end forhen, og da Nutidens Batailler supponeres almindelig at ville blive leverede uden Seils Medvirkning, under Damp alene, saa er der Sandsynlighed for, at man ved Rundholters Fald mere vil risikere nu end forhen, at de falde indenbords. (Vi indrømme iøvrigt at Seilenes Træk kan have bevirket forhen et eller andet heskadiget Rundholts tidligere Fald.) Vi sporge enhver praktisk erfaren Søofficeer hvad Virkning en Masts eller Stangs Nedfalden paa et aabent Dæk vil foraarsage med Hensyn til Kanonernes Betjening paa dette og ere forvissede om at faae det Svar: at Skydningen for en Tid vil indskrænkes til Brugen af enkelte Kanoner, eller aldeles ophøre. Efter det her fremsatte troe vi saaledes snarere at regne for rundelig end for knapt, naar vi anføre Dækskanonernes Brugbarhed paa Grund af Indskrænkning i Baxningsfrihed og Belemring af nedfaldende Gods til ½ og faae da et Forhold ud

for de 2 Linieskibe af:

30 Pds. Nr. 1	30 Pds. Nr. 2	30 Pds. Nr. 3
32,	30,	9,

ialt 71 Kugler;

og for de 3 Fregatter af:

30 Pds. Nr. 1	30 Pds. Nr. 2
51,	16,

ialt 67 Kugler.

Her viser sig saaledes i militair Henseende en Fordeel af 4 30 Pds. Kugler for Linieskibene, der foroges til 8, naar Afstanden tillader Brug af dobbelt Skarp.

Et Moment, der efter vor Formening spiller en vigtig Rolle i en saadan Sammenligning, har vor ærede Modstander aldeles udeladt, nemlig: at af de to Linieskibes Kanoner ere 62 anbragte paa lukkede Batterier, medens de 3 Fregatter kun have 51 Kanoner saaledes placerede; hertil kommer endnu, at af Linieskibets Kanoner 32 ere

anbragte paa deres underste Batterier med aldeles ryddelige Dæk, fri af al Belemring, selv i Tilfælde af Masternes Fald indenbords (der for en Tid i det Mindste vilde reducere en Fregat til et Vrag), kort, hvor Intet forstyrrer Mandskabet i dets Gjerning: at skyde saa hurtig som mulig. Vi vove ikke at opstille en bestemt Værdi for den Fordeel, de 2 Linieskibe i militair Henseende herved have over de 3 Fregatter; men vi paastaae at den er meget betydelig især under en langvarig Fægtning og appellere i den Henseende rolig til enhver praktisk Søartillerists Dom, der selv, om han ikke har bivaanet Søe-Bataiiler, har havt Leilighed til at see baade Skydning fra et Linieskibs underste Batteri og fra et Fregats-Batteri, og gjennem et godt og ovet Øie herfra har kunnet drage en rigtig Slutning fra en Exercits til en virkelig Bataille; thi sligt regner man sig ikke til.

Vor ærede Modstander indrømmer Sandsynligheden af, at eet Linieskib i en Fægtning mellem 2 Linieskibe og 3 Fregatter vil finde Leilighed til at angribe een af Fregatterne alene, og anbefaler ham da at løbe sin Vei; men har han i Forveien erholdt et Par velrettede Lag fra Linieskibet paa nær Hold, da vil den Fregats Tjeneste fremtidig være af liden Virkning og hans 2 Makkere ville da og blive nødsagede til at tage Reisaus.

Vi betvivle at denne Methode at fægte paa vil falde i det danske Folks Smag.

I det fremstillede Exempel paa en Kamp mellem eet Linieskib og 2 Fregatter er unægtelig i militair Henseende Fordelen paa Fregatternes Side, hvis de stadig kunne vedligeholde Position paa Linieskibets Boug og Laaring; men det vil ikke blive dem tilladt, og hver Gang Linieskibet bringer en Modstander paa hver Side af sig, da har det, ved at kunne stille 40 Kanoner imod hver Fregats 28, en saa betydelig Overvægt, at den rigelig vil opveie den langsommere Betjening af Linieskibets Kanoner under Doublering.

Vor Modstander vil ikke indrømme Sandsynligheden af, at Linieskibet finder Leilighed til at engagere een af Fregatterne alene; de store Skrue-Dampskibe have endnu ingen Historie; men vi ansee dog saadant for muligt i Rog og under andre Eventualiteter, der kunne indtræffe under en Bataille, og skeer det da vil den Fregats Tilstand snart blive saadan, at de begge nødes til at tage deres Tilflugt til det gode Raad: at smøre Haser. Vi maae under et saadant Engagement atter fremhæve Betydningen af Linieskibets underste Batteri, og ville ansee den Chef, der var betroet et saadant Skib, naar det iøvrigt var i vel organiseret Tilstand, for en overdreven forsigtig Mand, naar han ikke med Glæde modtog en Fægtning med de 2 Fregatter.

Vi ere hidtil bestandig udgaaede fra den Forudsætning, at det omhandlede Linieskib ikke kan gives den samme Hastighed i Fart

som Fregatterne, og skulle aldeles ikke indlade os paa nogen Discussion, hvorvidt dette ikke er muligt; men have, som vi troe at have beviist, de 2 Linieskibe Fordelen mod de 3 Fregatter med den mindre Hastighed, da vil naturligviis Fordelen voxe, naar de i den Henseende blive hverandre lige.

For vi slutte, ville vi tillade os følgende Betragtning: Naar en større Sømagt danner eller omformer sit Soværn, da skeer det i Haab om at seire over sine Modstandere i en paakommende Krig; den mindre Sømagt udelukker vel ikke dette Haab, men maa tillige have Opmærksomheden stadig henvendt paa, at kunne falde med Ære og forsvare sig til det Yderste mod en stærkere Fjende. Søkrigshistorien har Exempler nok at fremvise, hvorledes et mindre Linieskib har kunnet forsvare sig til Verdens Beundring mod en langt stærkere Modstander; men vi betvivle, at Fregatten nogensinde bringes til at udholde en langvarig Kamp mod et Linieskib. Det forekommer os derfor en umaadelig Dristighed og et uhyre Ansvar for dem, der paatage sig det: om man her abandonerer Linieskibet, der igjennem Sekler har souteneret sig som den mægtigste Krigsmaskine paa Havet, før i det Mindste et sligt kostbart Experiment er prøvet af de større Nationer; thi den mindre Nation, da den kun sjelden fører Krig, maa aldrig glemme, at ethvert Saar, der tilføies dens Ære, er meget længe om at læges."

Dagbl. 244, underskr. En anden Søofficeer. Forfatteren udtaler sig til Fordeel for Linieskibene og til Støtte for Cmd. Capt. v. Dockums ovenanførte Artikel. Han indrømmer Sandsynligheden i, at Fregatten vil være Linieskibet overlegen i Fart, men mener dog, støttende sig til Erfaringer fra den engelske Marine, at denne Overlegenhed under de fleste Omstændigheder ikke vil overstige 1 Miil i Vagten, hvilket ikke kan have nogen sær Betydning i vore indskrænkede Farvande, hvor Localkundskaben er den vigtigste Støtte. Heller ikke vil Fregatten have nogen Fordeel af sin Overlegenhed i Fart under en eventuel Blokade. I Anledning af den fremsatte mulige Kamp imellem Linieskibet og de 2 Fregatter, udtaler Forf. sig til Fordeel for det første, da det i en Kamp paa Søen er af største Vigtighed, at Angrebet eller Forsvaret ledes af »een Villie«, hvilket i langt større Grad vil være Tilfældet i Linieskibet end i de to Fregatter.

Heller ikke den Omstændighed, at Linieskibet muligviis kunde komme til at løbe Drogden ud med sit underste Batteri lempet forefter, tillægger Forf. nogen væsentlig Betydning.

Sluttelig skulle vi henlede vore Læseres Opmærksomhed paa to Artikler, som fandtes i femte Hefte af vort »Tidsskrift« og som begge tale til Fordeel for Linieskibene. Den første: »Et Par Ord om Midlerne til forud at slutte sig til et Skibs Fart under Damp« af Capt. Lieut. Schønheyder, gaaer ud paa at vise, at det større Skib med en i Forhold til dets Deplacement mindre kraftig Maskine vil kunne opnaae samme Fart som det mindre Skib med større Dampkraft, idet Deplacementet og dermed Bevægelses-Momentet voxer som tredie Potens af Dimensionerne, medens Modstanden saavel i Luften som i Vandet ikkun voxer med Dimensionernes anden Potens.

Den anden Artikel, betitlet »Linieskibe eller ikke Linieskibe« søger at godtgjøre, at Drogdens ringere Dybde ikke vil kunne bære Ansvaret for, at Linieskibe af større Dimensioner ikke bygges for den danske Marine, idet en Opmuddring af Drogden og Inderreden, om denne skulde ansees fornøden, kun vilde medføre en Udgift af circa 600,000 Rd., hvilket maa ansees for en ringe Sum i Sammenligning med den, Anskaffelsen af en Dampflaade vil koste Staten.

Efter at Commissionens Betænkning var afgiven til Marineministeriet, samledes Størstedelen af de i Byen tilstedeværende Søofficerer den 27de November, og bleve da enige om, ved en Deputation at frembære for Ministeren deres Ønske om, at Linieskibe fremdeles maae vedblive at udgjøre Danmarks vigtigste Søvaaben. Erklæringen, som blev afgiven den paafølgende 29de November, tiltraadtes af 89 Officerer og lød saaledes:

»Samtlige i Kjøbenhavn tilstedeværende Flagmænd og Officerer, med Undtagelse af 4 Medlemmer af den til at udarbeide en Plan for Flaadens Størrelse og Bestanddele nedsatte Commission, samt 1 Premierlieutenant, finde det deres Pligt, for Marineministeriet at udtale:

At de ansee Linieskibe som en nødvendig og uundværlig Bestanddeel af vort Søværn, for at dette, med lige Bekostning, skal kunne yde Landet den størst mulige Betryggelse, og de føle sig overbeviste om, at de, henseet til de Forhold under hvilke Danmark kan blive kaldet til Selvforsvar, med ulige bedre Fortrøstning og større Sikkerhed for et heldigt Udfald, ville bekæmpe en Fjende naar Linieskibe haves, end naar dette, enhver Marines vigtigste Vaaben, bliver opgivet.«

Efterretninger for Sofarende.

(Fortsatte fra Side 404.)

Kattegats Fyrskibene søgt Vinterhavn.

Fyrskibene ved *Anholts Knob* og *Kobbergrunden* have d. 31. Decbr. 1857 forladt deres respective Stationer og søgt Vinterhavn i Kjøbenhavn; det ved *Læsø Trindel* er, under 2. Januar 1858, indkommet til Frederikshavn.

(Bekjendtg. fra Marineministeriet af 5te og 7de Januar 1858.)

Baakefyrene paa Lister Albue, Nordenden af Øen Sylt paa Slesvigs Vestkyst, ombyttede med nye Ledefyr for Lister Dyb.

Istedetfor de to nuværende midlertidige Baakefyr paa Nordenden af Øen Sylt, Lister Albuland, vil der den 1ste Januar 1858 blive tændt to Lindsefyr af 4de Orden, til Veiledning for Seiladsen igjennem Listerdyb.

Samtidig hermed blive Baakefyrene slukkede, og Baakerne derefter i Sommeren 1858 borttagne.

De nye Ledefyr vises fra to Jerntaarne, hvidmalede med røde Overdele. Begge Taarnene staae i samme Indseilingslinie (misv. O. S. O. ¼ S.) og have samme Afstand indbyrdes som Baakerne, nemlig 4250 Alen.

Det vestlige Taarn er 28, det østlige 37 Fod høit over Grunden og Flammerne respective 62 og 70 Fod over dagligt Høivande. De lyse begge Horizonten rundt, det vestlige synligt i en Afstand af imellem 2 og 3 Miil, det østlige mellem 3 og 3½ Miil, dog forsvinder det sidste, naar man kommer Syd fra langs Øens Vestkyst, af og til bag Klitterne, og bliver da først stadigt synligt i Nærheden af Indseilingslinien.

For at kunne skjelne begge Fyrene fra hinanden, er der givet det vestlige rødligt Lys.

Disse to Fyr i Forbindelse med Røde Klifs Fyr, der i Retningen mod Listerdyb imellem misv. N. N. O. og N. O. t. O. viser rødt Lys, veilede Indseilingen af Dybet under Iagttagelse af følgende Regler:

1) Med Røde Klifs Fyr isigte styres efter Omstændighederne enten Nord eller Syd efter, dog ikke nærmere Kysten end i 5 eller 6 Favne Vand, for at bringe Ledefyrene saa nær overeet, at det østlige kommer tæt til Nordkanten af det vestlige, hvilket vil indtræde, naar de peiles i misv. O. S. O. ¼ S.
2) Med begge Fyr saaledes holdte og med Haandloddet stadigt gaaende, styres nu ind over Barren, paa hvilken der med dagligt Lavvande er 15, med dagligt Høivande 21 Fod. Umiddelbart indenfor Barren er Dybden i Løbet jevnt tiltagende indefter.
3) Naar Dybden indenfor Barren er tiltagen til 6 eller 6½ Favne med dagligt Lavvande, altsaa 7 til 7½ Favne med dagligt Høivande, aabner man, for at undgaae Soltsand, Ledefyrene over Nord, ved at holde misv. O. t. S. langs hen med denne Grund, over hvilken der i stormende Veir staaer høi Brænding og til Kanten af hvilken der er steil Dybde. I det Øieblik, Coursen skal forandres, peiles Røde Klifs Fyr, der til samme Tid gaaer over til at vise rødt Lys, i misv. S. S. V.; men da denne Lysfor-

andring undertiden er vanskelig at skjelne, anbefales Brugen af Loddet som den sikkreste Veiledning.

4) Under Seiladsen længere ind forsvinder Røde Klifs Fyr, enkelte Steder undtagne, bag Landet, og naar det vestlige Ledefyr haves tværs (misv. S. t. V.), styres misv. O. S. O. Denne Cours fører langs Kysten af Albuodde og holdes indtil det østlige Ledefyr haves tværs (misv. S. S. V.), da den forandres til misv. S. O. $\frac{1}{2}$ S.

5) Denne sidste Cours bærer forbi Albuhuk og styres indtil Røde Klifs Fyr, der nu paany bliver stadigt synligt, peiles i misv. S. V. t. V., i hvilken Retning det atter viser ufarvet Lys.

6) Dernæst dreies misv. S. V. over ind efter Røde Klifs Fyr, indtil det grunder op imod Landgrunden til 6 Favne Vand, i hvilken Dybde der ankres paa Lists Red. Er Vinden skral, kan der ogsaa ankres op saasnart Røde Klifs Fyr peiles i misv. S. V. t. V.

Det bemærkes, at det vestlige Ledefyr fra Søen fortoner sig noget høiere end det østlige.

Røde Klifs Fyr er som tidligere bekjendtgjort et fast Lindsefyr med Blus hvert 4de Minut. Det viser stadigt Lys i 2 M. 55 S. ad Gangen, umiddelbart efter dette Tidsløb formørkes det i 25 S., derpaa viser det et meget stærkt Blus i omtrent 15 S. og formørkes atter i 25 S., hvorefter det stadige Lys igjen indtræder.

Misviisningen er i Aaret 1857 $17\frac{3}{4}^{\circ}$ Nordvestlig og aftager aarlig 4 til 6′. Med Ebben sætter Strømmen fra Midten af Dybet skjøns hen over Grundene. Med Floden derimod sætter den ud fra Grundene paa begge Sider af Dybet.

(Marineministeriet i Kjøbenhavn, den 7de December 1857.)

Udlandet.

Sverrig. Fyrskibet ved Falsterbo Rev søgt Vinterhavn.

Ifølge Bekjendtgjørelse af 2den Decbr., har Fyrskibet ved Falsterbo Rev søgt Vinterhavn.

(Berlingske Tidende af 3die Decbr. 1857.)

Norge. Nyt Fyr paa Hogstenen ved Bredsund.

Den 25de Novbr. 1857 skulde Indseilingsfyret paa *Hogstenen*, SO. Enden af Godø, ved *Bredsund* tændes første Gang. Det er et *fast* Fyr *varieret med Glimt* hver 3die Minut, der lyser Horizonten rundt og vil blive holdt brændende fra 1ste August til 16de Mai.

Fyrtaarnet er rundt og hvidtet.

Beliggenhed: 62° 28′ O″ N og 6° 1′ 30″ Ø. f. Gr.

Flammen 38 Fod over Havet.

Synsvidde 3 à 3½ Miil.

(Marine-Departementet i Christiania, d. 7de Novbr. 1857.)

Fyrskib ved Lepsø Rev.

Den 8de Januar 1858, skulde Fyret tændes ombord i det ved Lepsø Rev paany udlagte Fyrskib.

(See dette Tidsskrift, Side 69 og 151.)
(Marine-Departem. i Christiania, d. 21de Decbr. 1857.)

Rusland. 2 nye Havnefyr ved Cronstadt. Finske Bugt.

Den 22de October forrige Aar tændtes 2 nye faste Fyr ved Fort Nicolas (Cronschlott) ved Cronstadt. Det østligste og høieste Fyr, der har hvidt Skin, sees i en

Afstand af 9 Qml. og er synligt imod Vest i Vinkelen mellem N. 68° V. og N. 78° V. og imod Øst fra Nord igjennem Øst til Syd. Det lavere vestlige Fyr er *rødt* og sees i en Afstand af 8 Qml.

Med Fyrene overeet i S. 73° Ø. gaaer man midt i Løbet; for at holde dette rydeligt er det forbudt at ankre i ovennævnte Indseilingslinie.

Peilingerne antages retv.; Misv. omtr. 6° V.

(Det russiske General-Consulat. Kbhvn. d. 30te Novbr. 1857.)

Preussen. Nyt Fyr ved Svinemünde.

Den 1ste December 1857 er der paa Østsiden af Svinemünde Havn, 1,05 Qml. Syd for Havnefyret paa Østmolen, tændt et nyt *fast* catadioptrisk Fyr af 1ste Orden, der belyser ¾ af Horizonten fra O. t. S. igjennem Nord til S. t. V.

Beliggenhed: 53° 54′ 59″ N. og 14° 17′ 38″ Ø. f. Gr.

Flammen: 205 Fod over Havfladen.

Synsvidde: 5 à 5½ Miil.

Hensigten med dette Fyr er foruden at lede ind til Svinemünde tillige at afgive Veiledning for Oderbanken.

(Bekjendtg. fra den Kgl. preuss. Regjering af 14de Novbr. 1857.)

Beskrivelse over Indseilingen til Svinemünde.

For det Tilfælde, at Lodserne af Storm eller høi Sø ere forhindrede i at gaae ombord i de til Svinemünde søgende Skibe, er der i 1836 opført 2 Indseilingsvarder, den ene paa den østlige Havnemole, den anden paa den østlige Sanddyne. Efter at førstnævnte nu er bleven indrettet til en Signalvarde, træde begge disse Varder istedet for de i § 2 af Havne- og Politi-Forordningen af 22de August 1833, for Stettin og Svinemünde Havne og Binnen-

farvande angivne Signaler, og ville være at benytte som følger:

1.

Naar Lodserne af ovennævnte Grunde ikke kunne komme ud, bliver der, naar det ankomne Skib kan løbe ind, heist et rødt Flag paa Varden paa den østlige Havnemole.

2.

I saa Tilfælde holder man ind efter det nye Fyrtaarn i S. t. O. (pr. Compas), indtil den sort- og hvidstribede »Redtønde«, der ligger omtrent 1 Qml. fra Enden af Østmolen. Herfra styres SSO. ind, med begge Indseilingsvarderne overeet, indtil man er udfor den 2den Lossebro paa Østmolen eller c. 4 Kabellængder indenfor Lanternebaaken, idet man maa passe at holde sig $\frac{1}{2}$ Kabellængde fra Molen.

3.

Her — hvorfra skal styres lidt sydligere — ligger Lodsen klar til at gaae ombord, hvorfor Skibets Fart itide maa være mindsket.

4.

Under Indseilingen holdes alle hvide Tønder om Styrbord.

5.

Til yderligere Veiledning, i det Tilfælde at Søtønderne ere bortdrevne eller indtagne for Vinteren, vil der blive gjort Signaler fra Varden paa den østlige Mole med et rødt Flag, idet nemlig bemeldte Flag vil blive sænket ned imod den Side, der skal dreies af til. I det Øieblik, Flaget atter reises lodret op, vedbliver man den Cours, man da styrede.

6.

Findes ingen Lods i Søen og er det førnævnte røde Flag ikke heist paa Signalvarden, maa man ikke løbe ind.

(Bekjendtg. fra den preuss. Regjering af 14de Novbr. 1857.)

Hannover. Forandring af Borkum Fyr.

Den 15de Novbr. 1857 er Speilapparatet paa Øen Borkums Fyr blevet ombyttet med et Lindseapparat af 2den Orden, der viser *fast* Fyr og lyser ud imod Søen fra Vest igjennem Nord til Øst, medens den befarede Deel af Vester-Ems belyses fra SSV. ½ V. til SSO. ½ O.; den øvrige Deel af den sydlige Halvcirkel er kun svag belyst.

Beliggenhed: 53° 35′ 22″ N. og 6° 10′ 29″ Ø. f. Gr.
Flammens Høide: 130 Fod over dgl. Høivande.
Synsvidde: 4 Miil.

(Bekiendtg. fra den Kgl. hannoveranske Regj. af 7de Novbr. 1857.)

England. Forøgelse af Lods-Kuttere i Canalen.

Ifølge Bekjendtgjørelse fra Trinity House af 7de November 1857, er der, for at lette Tilgangen af Lodser til de Vester fra kommende Skibe, udlagt endnu 1 Kutter paa Strækningen imellem Dungeness og Downs, saaledes at der nu er 3 af ovennævnte Corporations Lodskuttere i Canalen, der krydse paa følgende Stationer, nemlig:

1) Den vestlige, udfor Dungeness.
2) Den mellemste, i Farvandet mellem Dungeness og Dymchurch i NNV.
3) Den østlige, godt ude i Farvandet udfor Folkstone, for at kunne forsyne de Skibe, der have passeret de 2 andre uden at erholde Lods.

Ifølge Sec. 378 af the Merchant Shipping Act, 1854, er ethvert Vester fra kommende Skib, bestemt til Themsen

eller Floden Medway, og som ikke er fritaget for Lodstvang (compulsory Pilotage), forpligtet til, saafremt det ikke har qvalificeret Lods ombord, at sætte Lodsflag udfor Dungeness og lade dette vaie indtil Lodsen kommer ombord, eller i modsat Fald til en Linie imellem Sandown Castle og Brake's sydlige Tønde; naar qvalificeret Lods er isigte, skal der gjøres Alt for at lette ham i at komme ombord. Forsømmes dette, vil der kunne blive paalagt en Mulkt, der ikke maa overstige det Dobbelte af, hvad Lodspengene vilde have andraget.

(Bekjendtg. fra Trinity House, London, 7de Novbr. 1857.)

Fast Fyr ved Scilly-Øerne. Canalen.

Omtrent 1ste September 1858 vil et nyt *fast* Fyr af 1ste Orden blive tændt paa the *Bishop Rock*, den sydvestligste af Scilly Øerne, hvilken ligger 4 miles i V. $\frac{3}{4}$ N. fra Øen St. Agnes.

Beliggenhed 49° 52′ 30″ N. og 6° 26′ 20″ V. f. Gr.

Flammens Høide 110 Fod eng. over Høivande.

Synsvidde $3\frac{1}{2}$ Miil.

Peilingerne misv. Misv. $24\frac{1}{4}$° V. 1857.

(No. 3. Hydrog. Off., London den 1ste Januar 1858.)

Officielle Meddelelser,

Love, Resolutioner, Circulairer,

som angaae Marinen,

for Aarene 1856, 57, 58.

Udarbeidede

til

Tidsskrift for Søvæsen.

KJØBENHAVN.

FORLAGT AF C. C. LOSE & DELBANCO.

THIELES BOGTRYKKERI.

Hovedredacteur **J. C. Tuxen**, Lieutenant.

Officielle Meddelelser.

Officielle Meddelelser.

Følgende Lov Udkast ere af Marineministeren forelagte Rigsraadet.

Udkast til Lov, der stadfæster den foreløbige Lov af 5te Januar 1856 angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten for Aaret 1856.

De ved den foreløbige Lov af 5te Januar d. A. angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten i Aaret 1856 givne Bestemmelser stadfæstes.

Motiver.

Da Sosessionerne som sædvanligt maatte afholdes i Januar og Februar Maaneder har det ifølge § 49 af Forfatningsloven for Monarchiets Fælleds-Anliggender været nødvendigt, ved foreløbig Lov at bestemme, hvor stort et Antal Søværnepligtige, der iaar skal udskrives.

Udskrivningen er beregnet efter de Udrustninger, som ere betænkte foretagne i indeværende Aar, og som foruden de sædvanlige Vagtskibe, Cadetskibet, Exerceerfregatten og en Corvet til den vestindiske Station, bestaae af to Dampskibe, forsaavidt Krigsforholdene skulle gjøre det nødvendigt, og Damdskibet Slesvig til Hans Majestæt Kongens allerhøieste Disposition. Det er vel tillige betænkt, at Dampfregatten Niels Juel og en Skruedampkanonbaad skulde udrustes til at prøves, men der er intet Mandskab hertil optaget i Udskrivningen, da Besætningen fra Exerceerfregatten vil kunne benyttes dertil efterat dens Togt er endt.

For at erstatte den Afgang, der altid finder Sted for Sygdom og andre Aarsager, er beregnet en Reserve af 12 pCt.

Fordelingen af Udskrivningen paa de forskjellige Landsdele er ligesom hidtil skeet i Forhold til det Antal Søværnepligtige af Aldersklasserne 18 til 37 Aar begge inclusive, som er optaget i Hovedrullerne.

Udkast til Lov angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten for Aaret 1857.

Af det søværnepligtige Mandskab i det samlede Monarchie bliver for Aaret 1857 at udskrive:

241 Heelbefarne,
253 Halvbefarne,
227 Søvante og
119 Usøvante,

I Alt 840 Mand,

hvilket Mandskab bliver at fordele til Udskrivning af de enkelte Landsdele i Forhold til det Antal Søværnepligtige af 18 til 37 Aars Alder, der i 1856 findes opført i Hovedrullerne for hver enkelt Landsdeel.

Motiver.

Udskrivningen stemmer i Antal med den foreløbige Lov af 5te Januar 1856 angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten for 1856, og er beregnet efter de Udrustninger, hvortil der for 1857 er søgt Pengemidler bevilgede, og som ikkun, foruden de sædvanlige Vagtskibe, Cadetskibet, Exerceerfregatten og et Skib til Vestindien, indbefatte et Øvelsesskib.

Ligesom tidligere er der beregnet en Reserve af 12 pCt. Fordelingen paa de enkelte Landsdele har ikke kunnet foretages, da de dertil nødvendige statistiske Data endnu ikke kunne kjendes, men den i Udkastet optagne Bestemmelse, at Fordelingen skal skee efter Forholdet af det Antal Søværnepligtige af 18 til 37 Aars Alder, der findes optaget i hver Landsdeels Hovedruller, er den Regel der hidtil har været fulgt.

Udkast til Lov om Tillæg til det foreløbige Normalbudget af 28de Februar 1856, i Finantsperioden 1856—58, for Marineministeriets Vedkommende.

I Finantsperioden fra den 1ste April 1856 til den 31te Marts 1858 bevilges for Marineministeriets Vedkommende følgende Tillæg til det foreløbige Normalbudget af 28de Februar 1856:

I. *Udgifter, Flaaden directe vedkommende.*

A. Personellet, hertil anslaaes	18,400	Rdl.	60 Sk.
B. Arbeidsstyrke og Materiel, ligeledes	154,355	-	50 -
C. Andre Udgifter	333	-	44 -
D. Udrustninger, hertil anslaaes . . .	197,700	-	»
Extraordinaire Udgifter, ligeledes	391,666	-	64 -

II. *Udgifter, Flaaden ikke directe vedkommende.*

A. Lods-, Fyr- og Vagervæsenet, hertil anslaaes	163,087	-	16 -
B a. Navigationsunderviisningen . . .	»	-	» -
b. Opmudringsvæsenet	1,000	-	» -
c. Defensionsvæsenet, hertil anslaaes	20,500	-	» -
d. Christiansø og dens Vedligeholdelse som Nødhavn . . .	»	-	» -
I Alt	947,043	Rdl.	42 Sk.

Udkast til Lønningslov for Sø-Etatens Officeerscorps.

§ 1.

Sø-Etatens Officeerscorps skal for Fremtiden bestaae af:

1 Vice-Admiral,
1 Contra-Admiral,
21 Orlogscapitainer,
30 Capitainlieutenanter,
48 Premierlieutenanter,
24 Secondlieutenanter.

§ 2.

Gageringen fastsættes saaledes:

for Vice-Admiralen	4500	Rd.
» Contra-Admiralen	4000	»
» den ældste Trediedeel af Orlogscapitainerne	3100	»
» den næstældste Trediedeel af Orlogscapitainerne	2700	Rd.
» den yngste » » »	2300	»
» den ældste Trediedeel af Capitainlieutenanterne	1900	»
» den næstældste » » »	1500	»

for den yngste Tredied. af Capitainlieut. 1200 Rd.
» den ældste Halvdeel af Premierlieutenanterne . . . . . 800 »
» den yngste » » » 600 »
» Secondlieutenanterne . . . . . 500 »

§ 3.

De i efternævnte faste Poster ansatte Officerer, af hvilke Fabrikmesteren, Søtøimesteren, Directeuren for Maskin- og Vandbygningsvæsenet, Inspections-Officeren ved Reberbanen og Fyr-Ingenieuren ikke ere indbefattede i det ovennævnte Antal, lønnes med Officeersgagen efter deres Anciennetet og følgende Tillæg:

	som Orlogscapitain.			som Capitainlieut.			somPremierlieutenant.		
	paa ældst Gage.	paa næstældst Gage.	paa yngst Gage.	paa ældst Gage.	paa næstældst Gage.	paa yngst Gage.	paa ældst Gage.	paa yngst Gage.	som Secondlieutenant.
militair Directeur i Marineministeriet. .	Rd 800	Rd. 800	Rd. 800	Rd. –	Rd. –	Rd. –	Rd. –	Rd. –	Rd. –
Fabrikmester, Søtøimester, Directeur for Maskin- og Vandbygningsvæsenet . .	400	500	600	700	800	900	–	–	–
Takkelmester, Eqvipagemestere, Underfabrikmester, Undertöimester, Underdirecteur ved Maskin- og Vandbygningsvæsenet, Inspectionsofficeer ved Reberbanen, Inspectionsofficeer ved Drengeskolerne, Fyringenieur	–	300	300	400	500	600	600	600	–
Cadetchef, Directeur for Søkortarchivet. .	200	300	400	500	600	700	700	700	–
Officerer, der efter at have gjennemgaaet den kongelige militaire Høiskole, ere ansatte til Tjeneste ved Værftet	–	–	–	–	–	250	250	250	250

§ 4.

Naar Embedsbolig anvises en Officeer, bliver derfor at korte 200 Rd. aarlig, dog undtages Holmens Over-Eqvipagemester, hvem Intet afkortes for Bolig.

Indtil Vacance indtræffer, udredes den i § 2 nævnte Gage til hver af de to nuværende Contra-Admiraler, hvorimod eet Orlogscapitains-Nummer paa ældst Gage holdes ubesat.

Gagen for den Officeer, der er ansat som Chef for Søcadetcorpset, bliver som hidtil at opføre paa Cadet-academiets Conto, med det ved denne Lov fastsatte Beløb, indtil Cadetchefen ved indtræffende Vacance kan indtræde i Officeersrækken, og indtil dette skeer, holdes et Capitainlieutenants-Nummer paa ældst Gage ubesat.

De 7 yngste Capitainer, der ville indtræde i ældst Capitainlieutenants Gage, tilstaaes hver et personligt Tillæg af 100 Rd. indtil de rykke op i Orlogscapitains Nummer.

§ 6.

Nærværende Lov træder i Kraft fra 1 April 1856.

§ 7.

Til den forøgede Udgift, som denne Lovs Bestemmelser foraarsage udover hvad der ved Normal-Budgettet og Tillægsbevillingsloven for Marineministeriets Vedkommende er fastsat for Bienniet fra 1ste April 1856 til 31te Marts 1858, bevilges for bemeldte Tidsrum 68,220 Rd.

Motiver.

Marinens Officeerscorps er for Tiden deelt i 8 forskjellige Klasser, hvoraf Admirals og Commandeurs Klasserne ere i Reglen bestemte til Overcommandoen, Commandeurcapitainerne til Linieskibschefer, Capitainerne til Fregat- og tildeels Corvetchefer, Capitainlieutenanterne til Næstcommanderende og tildeels Chefer for mindre Skibe, og endelig Lieutenantsklasserne til Subalternofficeers Tjeneste.

Denne Inddeling, hvorved der er taget et i Tjenesten aldeles ikke begrundet Hensyn til Officeersgraderne i Land-Etaten, har i flere

Henseender viist sig uhensigtsmæssig, navnlig fordi Valget ved de mange Klasser indskrænkes til det mindre Antal Officerer, der findes i hver Klasse, og fordi de høiere Klasser med de sædvanlige Udrustninger sjeldnere finde Leilighed til at vedligeholde den practiske Erfaring og Dygtighed, som kun kan erhverves og vedligeholdes ved Tjeneste tilsøs.

De forskjellige Officeersklasser, som Tjenesten tilsøs udfordrer, ere Overcommando, Skibschefs, Næstcommanderendes og Subalternofficeers Klasser, og denne Inddeling er ogsaa lagt til Grund for de fleste fremmede Mariners Officeerscorpser, f. Ex. den engelske, franske, hollandske og nordamerikanske. Naar Marinens Officeerscorps ikkun kommer til at bestaae af disse Klasser, vil Valget til Udcommandoer blive friere, i det der i hver Klasse bliver et større Antal Officerer at vælge imellem, og det vil selv med de sædvanlige Fredsudrustninger blive lettere at give de ældre Officerer Leilighed til at komme tilsøs.

Overeensstemmende hermed gaaer Udkastet ud paa at Officeerscorpset skal bestaae af Admiraler til Overcommandoen, en Chefsklasse Orlogscapitainer, en Næstcommanderende Klasse Capitainlieutenanter og Lieutenanter. At Admiralerne ere bibeholdte er begrundet deels i at der formeentlig i Spidsen for hver Etat bør findes nogle høie Poster, hvortil Etatens Medlemmer kunne aspirere, deels i at den overordnede Commando tilsøs fordrer slige Poster, ligesom ogsaa den Omordning af Commandoforholdene iland, der er paatænkt og som er lagt til Grund for Marinens Budget, vil medføre at der bliver Tjeneste iland som ikkun passende synes at kunne overdrages saa høie Officerer som Admiraler.

Inddelingen af Lieutenanterne i to Klasser har sin Grund i den Maade, hvorpaa Tjenesten ombord er og efter Forholdene maa være organiseret.

Antallet af Officerer i hver Klasse burde naturligviis afhænge af Flaadens Størrelse. Forholdene gjøre det imidlertid ikke tilraadeligt nu at fastsætte Flaadens Størrelse og Bestanddele, i det der endnu ere saa mange uafgjorte Spørgsmaal, navnlig i Henseende til Dampkraftens Anvendelse, der bør have Indflydelse herpaa, at der ikke for den danske Flaade bør tages nogen endelig Bestemmelse forinden man ved de Erfaringer, der gjøres i større Mariner, faaer en fastere Grundvold at bygge paa. — Det er derfor anseet rigtigst, i Udkastet at bibeholde det samme Antal Officerer som hidtil, og derved turde der være saa megen mindre Betænkelighed, som det ikke vil være forbunden med nogen Vanskelighed at forøge eller formindske Antallet i Klasserne, naar Erfaring eller Bestemmelsen af Flaadens Størrelse dertil skulde give Anledning.

Med Hensyn til Antallet i hver Klasse bemærkes Følgende.

Den ovenfor nævnte Forandring af Commandoforholdene iland er foranlediget ved, at den nu bestaaende Divisions- og Compagnie-Inddeling har efter lang Erfaring viist sig uhensigtsmæssig. Forandringen gaaer ud paa at hæve Divisions-Inddelingen, og at henlægge det faste Mandskab under Holmens Over-Eqvipagemester, der saaledes vil komme til at staae i Spidsen for Værfterne, og tillige faae Commandoen over Mandskabet. Over-Eqvipagemester-Posten bliver derved af end mere indgribende Vigtighed for Marinen, og den Officeer, der ansættes i denne Post bør formeentlig uimodsigeligen beklædes med den høieste Charge i Marinen, altsaa være Admiral.

Den anden Admiral skulde iland have Commandoen over Officeerscorpset. Hidtil have Officererne i Henseende til Landtjenesten været fordelte ved Divisionerne, og da det af mange Hensyn ikke lader sig gjøre at Officererne, naar Divisionerne ophæves, stilles umiddelbart under Marineministeriet, er det betænkt at underlægge dem en høi Officeers Commando, og denne Officeer bør formeentlig efter den Stilling han kommer til at indtage beklædes med Admiralschargen.

Naar der overeensstemmende hermed reglementeres to Admiraler, den ene Vice-Admiral og den anden Contra-Admiral, vil den ene af de to nuværende Contra-Admiraler blive overcomplet. Dette Nummer maatte blive at inddrage ved Vacance, men istedet derfor er Chefsklassen foreslaaet forøget med eet Nummer, der holdes vacant indtil den ene Contra-Admirals Post er inddragen.

Orlogscapitains Klassen er foreslaaet reglementeret med 21 Nummere. Den vil da komme til at optage de nu reglementerede 6 Commandeurer, 7 Commandeurcapitainer og 7 Capitainer paa ældst Gage samt det ovenfor nævnte Nummer for den inddragne Admiralspost.

Capitainlieutenants Klassens 30 Nummere vilde indbefatte de nu reglementerede 7 Capitainer paa yngst Gage og 22 Capitainlieutenanter, samt et Nummer, der er foreslaaet tilføiet istedetfor Cadetchefen, der hidtil har staaet udenfor Detaillen, men som det ansees rigtigst at lade indtræde i Officeers Rækken.

Lieutenantsklasserne indeholde det samme Antal som nu er reglementeret, men fordeelt anderledes paa Grund af Tjenestens Fordringer.

Følgende Liste vil vise, at det foreslaaede Antal af Orlogscapitainer og Capitainlieutenanter ikke kan taale nogen Indskrænkning, naar der blot tages Hensyn til Flaaden som den nu er eller i den nærmeste Fremtid vil blive, og til de aldeles nødvendige Poster iland. Der vil nemlig behøves:

	Orlogs-Capt.	Capitain-Lieut.
til 4 Linieskibe	4	4
- 6 Fregatter	6	6
- 1 stor Corvet	1	-
- 4 mindre dito	-	4
- 4 Brigger	-	4
- 6 større Dampskibe	6	4
- 3 mindre dito	-	3
- Batteriet Trekroner	1	-
- Chef for Cadetcorpset	1	-
- 2 Eqvipagemestere	2	-
- Takkelmester	-	1
- Underdirecteurer	-	4
I Alt	21	30

Herved er dog intet Hensyn taget til de Officerer, som ville behøves naar den flydende Defension skal besættes, og der er heller ikke taget nogen Reserve med i Beregningen.

Hvad Antallet af Lieutenanter angaaer, maa det bemærkes, at det selv med de Udrustninger, der ere foretagne i de senere Aar undertiden har manglet paa Lieutenanter til Tjenesten, og at det nu reglementerede Antal, hvori ingen Forandring foreslaaes, langtfra ikke vil være tilstrækkeligt i Krigstid; Manglen vil imidlertid da ligesom tidligere kunne afhjælpes ved at bruge Cadetter og ved at ansætte Maaneds-Lieutenanter.

I Henseende til de i § 2 foreslaaede Gager er det at bemærke, at Lønningen er samlet i een Sum, istedetfor at den hidtil har været adskilt i Gage, Qvarteerpenge og Ordonnantsgodtgjørelse eller Oppasserpenge. Adskillelsen af disse forskjellige Lønningsdele antages at hidrøre fra den Sammenligning med Land-Etaten, som har været almindelig, men som kun er lidet begrundet, i det Tjeneste Forhold og Ansvar i de to Etater ere aldeles forskjellige. Lønningen for Sø-Etatens Officerer har tidligere ifølge allerh. Rescript af 19de Januar 1841 været sammendragen i en samlet Sum, men blev igjen adskilt ved allerh. Resol. af 19de Juni 1842. Efter Forholdene ved Sø-Etaten er der ingen Anledning til Adskillelsen mellem de nævnte forskjellige Lønningsdele, i det Adskillelsen ikke har haft nogen Indflydelse, med Undtagelse af Qvarteerpengene, hvorom nærmere nedenfor. Heller ikke i Henseende til Pensioneringen vil Sammendragningen have nogen Indvirkning, efter at baade Qvarteer- og Oppasserpenge eller Ordonnantsgodtgjørelse ere anerkjendte som Pensionsgjenstande, og der er derfor ikke fundet Betænkelighed ved at foreslaae een samlet Gagesum, der bedst stemmer med Sø-Etatens Forhold.

For at vedligeholde Tilfredsheden, der er af Interesse for Tjenesten og for at sætte Vedkommende istand til at møde de med Alderen stigende Udgifter, er det anseet hensigtsmæssigt at tilveiebringe successive Gageforhøielser indenfor de foreslaaede Klasser, og der er derfor foreslaaet de i Udkastet optagne forskjellige Gagesatser for hver enkelt Klasse.

Ansættelserne af Gagerne er skeet efter Overveielse af alle derhen hørende Forhold og med Hensyn til det Tillæg, der er foreslaaet for Embedsmænd i Almindelighed.

Udgiften ved den nye Gagering for Officeerscorpset vil blive 352 Rdlr. 4 Sk. mindre end hvad den nuværende Gagering i Forbindelse med det foreslaaede Tillæg for Embedsmænd i Almindelighed vilde beløbe.

I Lov-Udkastets § 3 er optaget Bestemmelser om Gageringen af de i faste Poster ansatte Officerer, efter samme Princip som hidtil. Det har vel været paatænkt at danne et særegent Marine-Ingenieur-Corps, hvori de tekniske Officerer skulde optages saaledes, at de stilledes aldeles uafhængigt af Marinens egentlige Officeerscorps, men Hensynet til at et saadant Ingenieurcorps vilde blive særdeles lidet i Antal, og til at et jevnt Avancement som Følge deraf vilde blive næsten umuligt, har foranlediget Ministeriet til at frafalde denne Plan.

Foruden de alt bestaaende faste Poster er der i Udkastet optaget en Underdirecteur ved Maskin- og Vandbygningsfaget og en Fyr-Ingenieur. Dette er for Underdirecteurpostens Vedkommende foranlediget ved den meget betydelige Forøgelse af Forretninger, som Dampmaskinens mere og mere udbredte Anvendelse medfører, og som gjør Assistance absolut fornøden for den Officeer, der staaer i Spidsen for dette Fag. — Fyringenieur-Posten existerer vel allerede, men Gagering etc. er ordnet paa en Maade, der aldeles ikke stemmer med de Kundskaber, Posten kræver, eller det Omfang, Forretningerne have. For at skaffe saavel en passende Lønning som Udsigt til en tilsvarende Gageforbedring tilveie, er Fyringenieuren sat i Klasse med Underdirecteurposterne, med hvilke Stillingen i flere Henseender stemmer overeens.

De optagne Tillæg til Officerer, der have gjennemgaaet den kgl. militaire Høiskole, have ikke tidligere været normerede, men efter at det er bleven gjort til Regel, at Marinens tekniske Fagmænd skulle uddannes gjennem Høiskolen, maa det ansees nødvendigt at slige Tillæg fastsættes for de saaledes uddannede Officerer, der anvendes som Subaltern-Officerer ved Værftet i de Fag, hvortil de ere bestemte.

Tillæggene ere, som hidtil, gradeviis aftagende, efterhaanden som Officererne rykke op i høiere Klasser, og Tillæg ere ikkun foreslaaede for de Klasser, hvoraf de resp. faste Poster skulle kunne besættes,

saa at den høieste Lønning, der kan opnaaes i disse Poster, er Officeersgagen for den ældste Klasse, for hvilken Tillæg er opført, i Forbindelse med dette Tillæg.

Hidtil ere Qvarteerpengene indeholdte for de Officerer, der have Tjenstboliger, naar de have været Capitainer eller høiere af Grad, men dette har medført den Ubillighed at vedkommende Officerer, ved at avancere til en høiere Charge, har maattet svare høiere Qvarteerpenge for den samme Bolig. Naar Lønningen nu fastsættes i en samlet Sum, vil det være nødvendigt at fastsætte det Beløb, som skal kortes Officerer, der have Tjenstbolig, og den i § 4 herom optagne Bestemmelse er foreslaaet efter Boligernes Beskaffenhed, og overeensstemmende med hvad Rigsdagen ved Finantsloven for indeværende Finantsaar har vedtaget. Da der ikke er foreslaaet noget Tillæg for Over-Eqvipagemesteren, synes der at være Grund til at give den Officeer, der ansættes i denne Post, fri Bolig.

I § 5 ere de midlertidige Afgivelser, som maae finde Sted under Overgangen fra den ældre til den nu foreslaaede Gagering, omhandlede. At der er foreslaaet personlige Tillæg for de 7 yngste Capitainer, er begrundet i, at den Gage, hvori disse Officerer efter den nye Plan ville indtræde, nemlig ældst Capitainlieutenants-Gage, er foreslaaet under Hensyn til at Officerer fremtidigen i denne Stilling deels jevnlig ville blive udcommanderede, og deels ville kunne beholde de Boliger, der udleies til Capitain-Lieutenanter og Lieutenanter, medens de nuværende yngste Capitainer ikke ville erhoide disse Fordele, og saaledes ikke ville blive stillede saa gunstigt som de Officerer, der fremtidigen komme til at indtage de samme Nummere.

Udkast til midlertidig Lov, angaaende visse Jurisdictionsforhold ved Sø-Etaten.

§ 1.

Orlogscapitainerne underlægges indtil videre Sø-Etatens Over- og Generalkrigsret i de Sager, der henhøre under militair Ret.

§ 2.

Hvad der i de hidtil gjeldende Love er med Hensyn til Rettergangsforhold bestemt om Commandeurer, Commandeurcapitainer og Capitainer, er for Fremtiden iøvrigt at forstaae om Orlogscapitainer.

Motiver.

1. Ved den under 16de Februar d. A. allernaadigst approberede nye Inddeling af Sø-Etatens Officeerscorps bliver en nærmere Bestemmelse af § 754 i Krigs-Artikkelsbrevet for Landtjenesten ved Sø-Etaten, dat. 29de Juli 1756, nødvendig. Det er i saa Henseende ikke anseet passende at iagttage Forskjel paa Orlogscapitainer efter deres forskjellige Gagering, hvorimod alle af denne Klasse Officerer formenes, som i 1ste § anført, at maatte underlægges Sø-Etatens Over- og Generalkrigsret i de Sager, der henhøre under militair Ret, hvilket er stemmende med den for Over-Krigsretten inden Skibsborde i Søkrigsartikkel Brev af 8de Januar 1752 § 956 givne Regel, og svarer til hvad der for Landmilitairetaten er foreskrevet i Krigsrets Instructionen af 9de Marts 1683 § 32, hvorefter alle Stabsofficerer høre under Generalkrigsretten. Det bliver en Følge af en saadan Forskrift, at ligesom Krigsret inden Skibsborde, ifølge Søkrigsartikkelsbrev af 8de Januar 1752 § 955 kan holdes over alle subalterne Officerer fra Capitainlieutenanter af, saaledes vil Reglen i Krigsartikkelsbrev af 29de Juli 1756 § 745, om hvilke Officerer, der skulle svare for den combinerede Ret, blive dermed overeensstemmende.
2. Overeensstemmende hermed gaaer den 2den § ud paa, at hvad der i de hidtil gjældende Love er med Hensyn til Rettergangsforhold bestemt om Commandeurer, Commandeurcapitainer og Capitainer, er for Fremtiden iøvrigt at forstaae om Orlogscapitainer. Som Følge deraf kommer en Orlogscapitain til, i Medfør af Krigsartikkelsbrev af 29de Juli 1756 § 749, istedetfor en Commandeurcapitain at præsidere i Sø-Etatens combinerede Ret. Den anførte Bestemmelse faaer ogsaa Indflydelse paa Besættelsen af Over- eller Generalkrigsretten ifølge bemeldte Krigsartikkelsbrev § 757.

Udkast til Lov om Søgagen for Underklasserne af Sø-Etatens faste Mandskab.

Det faste Mandskab af Sø-Etatens Underklasser erholder, naar det udcommanderes til Orlogs, følgende maanedlige Lønning, hvori afkortes de fastsatte Beløber for Huus og Mundering:

Overkanoneer, Høibaadsmand	32 Rd.
Kanoneer, Baadsmand	28 —

Underkanoneer, Baadsmandsmath	24 Rd.
Overconstabel, Qvarteermester	21 —
Constabel, heelbefaren Corpsmatros	17 —
Underconstabel, halvbefaren Corpsmatros . .	13 —
Tømmermand af 1ste Klasse	24 —
— — 2den —	22 —
— — 3die —	20 —
— — 4de —	17 —
Seilmager eller anden Haandværker 1ste Classe	21 —
— — — — 2den —	19 —
— — — — 3die —	17 —
— — — — 4de —	15 —
Lærling 1ste Klasse	7 —
— 2den —	5 —
Skibskok eller Sygeoppasser	17 —
Hulgast eller Dagvagt	15 —

Enhver af Ovennævnte, med Undtagelse af Underconstabler, halvbefarne Corpsmatroser, Haandværkere i 4de Klasse og Lærlinger, erholder desuden ½ Portion Landkost til Familien iland.

Disse Lønninger tage deres Begyndelse fra 1ste April 1856 at regne.

Motiver.

Foruden den egentlige reglementerede Søgage har det faste Mandskab, medens det var udcommanderet tilsøes, beholdt visse til den faste aarlige Lønning hørende Naturalpræstationer, saasom Huus, mod et forholdsviis ringe Afdrag, Mundering, Tørv, Lys, Spaaner og, forsaavidt de vare gifte, ½ Portion Kost. Da disse forskjellige Naturalpræstationer deels allerede tidligere, deels ved et under 16de Februar d. A allerhøiest approberet nyt Lønningsreglement ere bortfaldne, med Undtagelse af Kosten, og forandrede til Penge, maa deres Værdie følgelig lægges til den hidtil bestemte Søgage, som derefter vil være at ansætte saaledes:

Overkanoneer, Høibaadsmand	23 Rd. 76 Sk.
Kanoneer, Baadsmand	20 — 22 -
Underkanoneer, Baadsmandsmath . . .	15 — 52 -
Overconstabel, Qvarteermester	12 — 92 -

Constabel, heelbefaren Corpsmatros . .	10	—	88 -
Underconstabel, halvbefaren Corpsmatros	6	—	92 -
Tømmermand af 1ste Klasse	17	—	80 -
— — 2den —	15	—	80 -
— — 3die —	13	—	80 -
— — 4de —	10	—	40 -
Seilmager af 1ste Klasse	15	—	80 -
— — 2den —	14	—	32 -
— — 3die —	13	—	32 -
— — 4de —	10	—	40 -
Lærling af 1ste Klasse . 5 Rd. 28 Sk. à	5	—	35 -
— — 2den — . 4 — 4 - à	4	—	19 -
Skibskok	11	—	68 -
Hulgast, Dagvagt	10	—	68 -

foruden ½ Portion Kost.

En passende Forhøielse af denne Søgage, der maa betragtes som den nu reglementerede, er det fundet billigt og nødvendigt at foretage i Forbindelse med den paatænkte almindelige Lønningsforbedring, der for de paagjældende Klasser er foreslaaet i Udkast til Tillægsbevillingslov for de to følgende Finantsaar. Naar hensees til den overordentlig høie Betaling, som nu gives den private Sømand, kan det navnlig ikke ventes, at der vil erholdes den fornødne, for Marinen saa vigtige Tilgang af unge flinke Mennesker til Underofficeers-Klasserne, naar der ikke gives dem en Lønning, der nogenlunde svarer til hvad de kunne fortjene i den private Vei.

For Huus og Mundering, som Mandskabet erholder under dets Udcommando tilsøes, bliver selvfølgelig Værdien at fradrage Søgagen, paa samme Maade som den ellers afkortes i Landgagen.

Udkast til Lønningslov for Sø-Etatens Lægepersonale.

§ 1.

For Sø-Etatens Lægepersonale fastsættes følgende Gagering fra 1ste April 1856 at regne:

for Stabslægen	800	Rd.	aarlig
„ en Overlæge	1400	—	—
„ en do.	1200	—	—
„ en do.	1000	—	—
„ en Underlæge	650	—	—
„ en do.	600	—	—

„ en Underlæge . . . . . 550 Rd. aarlig
„ en do. . . . . 500 — —
„ en vagtgjørende Læge 550 — —
„ en — . . . 500 — —
„ en — . . . 450 — —

De Læger, der erholde Bolig anviist i Hospitalet i Nyboder, afkortes derfor 80 Rd. eller 60 Rd. efter Boligens Beskaffenhed.

§ 2.

Til den forøgede Udgift, som denne Lovs Bestemmelser foraarsage udover hvad der ved Normalbudgettet og Tillægsbevillingsloven for Marineministeriets Vedkommende er fastsat for Finantsperioden fra 1ste April 1856 til 31te Marts 1858, bevilges for bemeldte Tidsrum 1319 Rd.

Motiver.

Marinens Lægepersonale bestaaer for Tiden af 2 Overlæger, hvoraf den ene tillige er Stabslæge, 6 Underlæger ved Divisionerne og 3 vagtgjørende Læger ved Holmen. Tjenesten er ordnet saaledes, at begge Overlægerne fungere ved Hospitalet, den ene som den anden underordnet, og at de to ældste Underlæger, der have Overlæges Characteer, besørge Tilsynet med de Syge af Mandskabet og deres Familier, som forblive i deres Hjem i Nyboder, medens de 4 yngste Underlæger gjøre Tjeneste ved Hospitalet. Lægerne ere tillige fordelte ved Divisionerne, saaledes at en Overlæge og 3 Underlæger ere ansatte ved hver Division, men dette er uden nogen Betydning for Tjenesten, naar undtages, at Tilsynet med de Syge, der forblive i Qvartererne, er fordeelt efter Divisionerne.

Denne Ordning er imidlertid ikke ganske stemmende med Forholdene. Der er saaledes aldeles ingen Anledning til, at to Overlæger skulle have med Hospitalstjenesten at gjøre, idet Syge Antallet under sædvanlige Forhold ikke er større end, at een Overlæge med fornøden Assistance vil være tilstrækkelig, og som nu, at stille den ene Overlæge under den anden, vil let kunne foranledige Rivninger, der ere skadelige for Tjenesten.

Da de to Læger, der have Tilsyn med de Syge i Qvartererne, have en aldeles selvstændig Virksomhed, stemmer det kun lidet overeens med dette Forhold, at de ere ansatte og gagerede som Underlæger, og at dette er følt og anerkjendt, fremgaaer saavel af, at de

begge have faaet Overlæges Characteer, som af at der er tilstaaet dem begge personlige Tillæg.

For at raade Bod paa disse Mangler ved den nuværende Ordning gaaer Lovudkastet ud paa at normere Læge-Posterne til: en Stabslæge, hvem samtlige øvrige Læger skulle underlægges, tre Overlæger, af hvilke den ene skal forestaae Hospitalet og de to andre besørge Tilsynet med de Syge i Qvartererne, 4 Underlæger til Tjeneste ved Hospitalet og 3 vagtgjørende Læger ved Værfterne.

De foreslaaede Gager ere ansatte under Hensyn til, at det er anerkjendt, at Lægernes hidtilværende Gagering er for ringe. Den forøgede Udgift ved den nye Gagering vil imidlertid ikkun andrage 659 Rd. 3 Mk. aarlig mere end den nuværende Gagering, men Gjennemforelsen af Forslaget vil tillige medføre en Udgift til en Pension idet den nuværende Stabslæge, der tillige er Overlæge, efter Planen skulde afgaae fra den sidstnævnte Post.

Udkast til Lov om Søgagen for det til Søkrigstjenesten udskrevne værnepligtige Mandskab.

Lønningen for det til Søkrigstjenesten udskrevne værnepligtige Mandskab fastsættes fra 1ste April d. A. saaledes:

for en heelbefaren Matros	14	Rd.	maanedlig
» » halvbefaren »	9	»	»
» » Søvant	6½	»	»
» » Usøvant	4½	»	»

Alle nyde Skibskost ombord, hver en Ration efter Spisereglementet, og erholde ligesom hidtil 3 Rd. i Paaklædningspenge for hvert Togt, dog saaledes, at hvis Togtet varer længere end et Aar, et nyt Togt da regnes at begynde.

Forsaavidt nogen Udskreven gjør Tjeneste ombord som Underofficeer eller Haandværker, bliver han at lønne efter Bestemmelserne for Sø-Etatens faste Mandskabs Søgager.

Motiver.

Lønningen for det til Søkrigstjenesten udskrevne indrullede Mandskab er senest bestemt ved allerhøieste Resolution af 14de Septbr. 1834,

bekjendtgjort ved Admiralitets og Commissariats-Collegiets Placat af Sden Decbr. s. A. Siden den Tid er Hyren for Søfolk paa Coffardiskibe stegen i en saa betydelig Grad, at Orlogshyren er kommen til at staae i et særdeles stort Misforhold dertil, navnlig for de fuldbefarne og halvbefarne Matroser. Følgen deraf har viist sig i, at det Aar for Aar er blevet vanskeligere ved Udskrivningen at erholde det fornødne Antal Matroser til de udrustede Skibe, saa at Udskrivningen stedse hyppigere har truffet ældre, gifte Folk, der allerede flere Gange have gjort Togter til Orlogs, og som derfor efter Billighed burde have været fritagne for Udskrivning. Den ringe Lønning, der nu gives til Orlogs, foranlediger nemlig, at en Deel af de Søværnepligtige unddrager sig Udskrivningen paa forskjellige Maader, navnlig ved at gaae i Fart med fremmede Nationers Skibe, og da Mødet ved Sessionen til Udskrivning ikke kan fremtvinges uden saadanne indskrænkende Bestemmelser, som vilde medføre stor Skade saavel for de Søfarende som for den private Søfart, er det anseet tilraadeligst at søge at modvirke Ulysten til Orlogstjenesten ved at forbedre de Udskrevnes Lønning.

Ved de foreslaaede Lønninger er der vel taget Hensyn til den forøgede Hyre i privat Skibsfart, men Lønningerne ere selvfølgelig ansatte ikke ubetydeligt lavere, fordi den Udskrevne, der opfylder den ham paahvilende Værnepligt, ikke antages at kunne gjøre Krav paa fuldt Vederlag for det Arbeide, han derved præsterer. For de fuldbefarne Matroser er Betalingen ansat forholdsviis mere liig Coffardiehyren end for de andre Befarenheder, men hertil synes tilstrækkelig Grund i den Omstændighed, at disse Folk ere i Besiddelse af en selverhvervet Dygtighed for Søtjenesten, som Staten drager Nytte af naar de udskrives.

Naar en udskreven Værnepligtig besidder de Egenskaber som udfordres for at kunne gjøre Tjeneste som Underofficeer eller Haandværker ombord, præsterer han saa meget mere end der kan fordres af ham som Udskreven, at der synes at være al Anledning til at give ham det samme Vederlag herfor, som der tilstaaes det faste Mandskab for samme Tjeneste.

Udkast til Lov om extraordinair Pension for forhenværende Seilmagermester ved Holmen Peter Berg.

Forhenværende Seilmagermester ved Holmen Peter Berg tillægges 400 Rdlr. aarlig i Pension af Statskassen at regne fra 1ste April 1855.

Motiver.

Seilmagermester Peter Berg blev ved det daværende Admiralitets og Commissariats Collegiums Resolution af 12te September 1825 antagen som Seilmagermester ved Holmen med 700 Rdlr. aarlig Gage uden dog at indtræde i Soetatens faste Tjeneste og under Betingelse af gjensidig Ret til Opsigelse. Da det paa Grund af hans tiltagende Alder og Svagelighed blev nødvendigt at opsige ham til at fratræde sin Tjeneste fra 1ste April 1855, ansøgte han om Pension, men da han ikke stod i Soetatens faste Tjeneste, og Finantsministeriet modsatte sig at Pension søgtes ham tilstaaet ved særlig Lov, maatte hans Andragende afslaaes.

Seilmagermester Berg henvendte sig derefter til Folkethinget med et Andragende om Pension, og efter at dette Andragende var blevet behandlet i Finantsudvalget, blev det, ved Beslutning af Thinget i Mødet den 29de Marts 1855, henviist til Marineministeriet. Sagen er som Følge heraf atter taget under Overveielse og forhandlet med Finantsministeriet, der efter samtlige foreliggende Omstændigheder nu har erklæret at maatte ansee det billigt, at der søges udvirket en aarlig Pension af Statskassen for Seilmager Berg, og at Pensionen bør foreslaaes fastsat efter Reglerne for Embedsmænds Pensionering.

Som ovenfor anført har Seilmagermester Berg været ansat ved Holmen i over 29 Aar, og han har efter sine nærmeste Foresattes Vidnesbyrd med Dygtighed, Troskab og Tjenstiver varetaget sine Pligter. Han er derfor ogsaa ved forskjellige Leiligheder udmærket; han er saaledes hædret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og tillagt samme Rang som de af Holmens Mestere, der have Medaillen for 25 Aars god Tjeneste. Seilmagermester Berg er nu 76 Aar gammel og uden Formue.

Det er imidlertid ikke alene den Paagjældendes gode Forhold i enhver Henseende, hans Alder og Uformuenhed, der tale for at der tillægges ham en Pension af Statskassen, men det er navnlig tillige den Omstændighed at den Post, hvori han har været ansat, henhører til dem, der give Adgang til Pension, i det det er ganske særligt for Seilmagermester Berg, at han ikke er bleven fast antaget i Tjenesten. Hans Formand i Posten var ansat ved kongelig Resolution, og hans Eftermand er ligeledes udnævnt af Hs. Majestæt Kongen.

Den foreslaaede Pension er hvad der omtrent vilde have tilkommet den Paagjældende, hvis han havde været pensionsberettiget efter Pensionsloven. Gjennemsnittet af hans virkelige Indtægter i de sidste 5 Aar før Afskedigelsen har nemlig, paa Grund af at han i den sidste Tid maatte afgive Noget af sin Gage til en Medhjælper,

været 604 Rdlr. aarlig, og efter Tjenestetiden vilde Pensionen udgjøre $\frac{3}{4}$ af denne Sum, eller afrundet 400 Rdlr. aarlig.

Kongelige Rescripter og Resolutioner, Marineministeriets Befalinger, Personalia m. m.

1. Jan. Hans Majestæt Kongen har allernaadigst udnævnt:

til Riddere af Dannebrogsordenens 3die Klasse:

Capitainlieutenant E. W. Holst, Premierlieutenant, Underfabrikmester G. P. Schønheyder og Premierlieutenant E. F. Krieger;

til Dannebrogsmænd:

Overkanoneer J. P. Olsen, Brandmester R. Blichfeldt, Justitssergeant P. F. Kryger, Underconstructionsassistent F. Alstrup, Grovsmedmestersvend F. F. Degenkolw og Fastlods ved Nyborg Lodseri H. Clausen;

til virkelig Justitsraad:

Chef for Marineministeriets Revisionscontoir, Overkrigscommissair E. F. Krabbe;

til Justitsraader med Rang i 5te Klasse Nr. 3:

Assistentshuusforvalter, Overkrigscommissair C. H. Hegedahl og Bogholder ved Helsingørs Lodseri, Overkrigscommissair J. J. Hjort;

til Overkrigscommissair med Rang i 6te Klasse Nr. 10:

Controlleur ved Assistentshuset, Krigsassessor M. C. Bjerager;

til Krigsraad med Rang i 7de Klasse Nr. 4:

Hovedmagasinforvalter, Krigsassessor J. Lind;

til Krigscancelliesecretair med Rang i 9de Klasse Nr. 7:

Copist ved Commandantskabet i Nyboder, F. A. Krøyer.

1. Jan. Navigationsexaminatoren i Hertugdømmerne, Capitainlieutenant S. Middelboe allernaadigst udnævnt til Generalkrigscommissair med Rang i 3die Klasse Nr. 8.

2. Jan. Baadsmand, Nr. 32, L. P. Walberg beskikket til Havnefoged i Skjelskør med en aarlig Løn af 200 Rdlr., og Baadsmand, Nr. 29, C. F. Ziegler til Havnefoged i Kjøge med en aarlig Løn af 250 Rd. og 50 Rdlr. til Huusleie, begge fra 1ste Januar d. A. at regne.

3. Jan. Premierlieutenant J. C. Tuxen allernaadigst udnævnt til Ridder af Dannebrogsordenens 3die Klasse.

3. Jan. Hans Majestæt har allerhøiest resolveret:

at Functionstiden for de Officerer, der ansættes som Førere af de 2de Bugseerdampskibe i Sundet, maa bestemmes til 3 Aar, og

at de nuværende Førere af bemeldte Dampskibe, Premierlieutenanterne Albeck og D. Braag som Følge heraf maa erholde 1 Aars Forlængelse af den for dem ved allerhøieste Resolutioner af 5te Marts 1855 og 2den Februar 1854 bestemte Functionstid.

Efternævnte Officerer beordres at overvære de forestaaende Søsessioner for at paasee Marinens Tarv ved Udskrivningen af Mandskab: 3. Jan.

i 1ste danske	Udskrivningsdistrict,	Capitainlieutenant	Frølich,
i 2det —	—	Premierlieutenant	Duntzfeldt,
i 3die —	—	Capitainlieutenant	Wrisberg,
i 4de —	—	Premierlieutenant	F. Lund,
i 5te —	—	—	Obelitz,
i 6te —	—	—	Jacobsen,
i 7de —	—	—	Bruun,
i 8de —	—	—	Groth,
i Slesvigs District		—	Garde,
i 1ste holsteenske District		Capitainlieutenant	Hedemann,
i 2det — —		—	Moe,
i Holsteens Indrullerings District		—	Hedemann.

Udgivet følgende »Foreløbig Lov angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten for Aaret 1856.« (Motiverne findes i det Rigsraadet forelagte Lovudkast om Stadfæstelse af denne foreløbige Lov. Pag. 3.) 5. Jan.

Vi Frederik den Syvende, af Guds Naade Konge til Danmark, etc. etc.

Gjøre vitterligt: Da Udkast til Lov om Udskrivningen til Søkrigstjenesten for 1856 ikke vil kunne forelægges Rigsraadet forinden Søsessionerne skulle afholdes, have Vi fundet det nødvendigt, i Henhold til § 56 af Forfatningsloven for Monarchiets Fælleds-Anliggender, at bestemme Udskrivningen ved en foreløbig Lov. Ifølge de Os af Vor Marineminister foredragne Omstændigheder byde og befale Vi som følger:

Af det søværnepligtige Mandskab i det samlede Monarchie bliver for Aaret 1856 at udskrive:

241 Heelbefarne,
253 Halvbefarne,
227 Søvante og
119 Usøvante.

I Alt 840 Mand.

Hvilket Mandskab, i Forhold til Antallet af de i Hovedrullerne opførte Søværnepligtige, bliver at fordele paa de enkelte Landsdele saaledes:

	Heel-befarne.	Halv-befarne.	Sø-vante.	Usø-vante.	I Alt.
at af Kongeriget udskrives	163.	173.	179.	93.	608.
» Hertugdømmet Slesvig udskrives	56.	43.	31.	17.	147.
» Hertugdømmet Holsteen udskrives . . .	22.	37.	17.	9.	85.

Hvorefter alle Vedkommende sig have at rette.

7. Jan. Capitain M. B. Bocher, Ridder af Dannebrog, allernaadigst tildeelt Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

9. Jan. Sognepræst L. C. Krarup constitueret som Tilsynsførende ved Thuno Fyr fra 1ste i næste Maaned at regne.

10. Jan. Secondlieutenant Mac-Dougall beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Dokkeanlæget paa Nyholm.

19. Jan. Fastlods ved Flensborg Lodseri Asmus Jacobsen beskikket til Lodsoldermand ved bemeldte Lodseri, fra den 1ste i n. M. at regne.

21. Jan. Skibbygmester J. C. Fugelsang beordret til, istedetfor afdøde Skibbygmester Funch, at indtræde i Bestyrelsen for Understøttelsesfondet af 2den April 1801.

24. Jan. Baadsmand, Nr. 18, L. C. Bjerring beskikket til Havnefoged i Nykjøbing paa Falster med en aarlig Løn af 125 Rdlr. og 25 Rdlr. aarlig i Huusleiehjælp.

26. Jan. Ministeriet har bifaldet, at Constructionsassistent Kildentoft indtræder i Bestyrelsen af Sø-Etatens faste Mandskabs Laanebibliothek istedetfor den ved Døden afgangne Skibbygmester Funch.

31. Jan. Følgende Circulaire udgaaet til Overlodserierne.

Da det er ønskeligt at tilveiebringe Overeensstemmelse imellem de Regler, der gjælde for Constructionen og Behandlingsmaaden af Vagervæsenets Sømærker og dem som anskaffes af Lodsvæsenet, navnlig forsaa-

vidt der for deres Pasning og Vedligeholdelse enten gives vedkommende Lodseri Godtgjørelse af Staten, eller tilflyder det Afgift af Skibsfarten — Prikke-, Baake- eller Sømærkepenge — har Ministeriet bestemt, at der ved fremtidig Anskaffelse af saadanne Sømærker skal iagttages Følgende:

1. Hvor Omstændighederne og Farvandets særegne Beskaffenhed medføre, at Sømærket gives Tøndeform, bør det, baade hvad Form og Størrelse angaaer, vælges iblandt de to Slags, som i Fortegnelsen over Monarkiets Sømærker, Udgave 1855, ere kaldede flaskedannede eller spidse, da de coniske Tønder, navnlig de mindre og i Lodsfarvandene meest brugelige, ligesom ogsaa de enkelte Tønder af almindelig Tøndeform, der endnu forefindes, ikke i Reglen have viist sig hensigtssvarende, og derfor skulle bortfalde efterhaanden, som de for Ælde inddrages til Cassation. Dog udelukker dette ikke, at Tønder af sidstnævnte Form jo kunne afbenyttes som Vragmærker ogsaa for Fremtiden, men de maae da, (jfr. almindelig Oversigt til bemeldte Fortegnelse over Monarkiets Sømærker) saaledes som bestemt for Vragmærker i Almindelighed, være grønmalede.
2. Ansees derimod det Punkt, som skal afmærkes, fyldestgjørende betegnet ved en Vager, vil denne være at construere som de i ovennævnte Fortegnelses almindelige Oversigt beskrevne Sommer- eller Vintervagere.

   Er det saaledes med Vager betegnede Punkt et Vrag, bliver Vageren at give grønmalet Stage med grønt Flag.
3. Iøvrigt maa hvert enkelt Sømærkes Farve ikke afvige fra de Farver, der findes angivne i Vagerfortegnelsen (jfr. særlige Bemærkninger ved det østlige Vagerdistrikt) og forsaavidt Mærkerne ere udlagte i Fjorde eller Løb, maae de paa hver Side af Fjorden eller Løbet

alle gives samme Farve, saaledes som det paa det nævnte Sted er foreskrevet.

4. Ethvert Sømærkes Fortøiningsapparat skal ligeledes være overeensstemmende med det derom i den almindelige Oversigt til oftnævnte Fortegnelse angivne, og til Topbetegnelse vælges enten en kurveflettet Ballon, een eller flere Koste eller et Fløi.

   Hvad her er bemærket om Topbetegnelsen gjælder ogsaa for alle Prikker, der ikke maae gives Halmviske til Toptegn.

5. Ved at forelægge Ministeriet Andragende om Afskaffelse af nye Sømærker eller Forandringer ved de bestaaende, har Overlodsen at indsende Skitse af det valgte Mærke, forsaavidt det er flydende og ikke er en i Grunden neddreven Prik, med Angivelse af dets Hoveddimensioner, Overslag over den til Anskaffelsen medgaaende Bekostning, og forsaavidt der er tillagt vedkommende Lodseri nogen Mærkeafgift, da tillige med Indstilling om, hvorvidt Omkostningen ved Mærkets Afskaffelse bør afholdes af Lodseriet enten alene eller tildeels, eller af Statskassen.

6. Naar Ministeriets Approbation er erhvervet til nogen Mærkeforandring eller ny Anskaffelse, har Overlodsen, saasnart Mærket er udlagt, at udstede offentlig Bekjendtgjørelse om Udlæggelsen, og at indsende Beretning til Ministeriet og til Søkortarchivet om Mærkets Pladsbestemmelse m. m. i den i Fortegnelsen over Monarkiets Sømærker rubricerede Form, og i Beretningen til Ministeriet at anføre, at Anmeldelsen er givet Søkortarchivet.

7. Ethvert Flydemærke skal holdes udeliggende Aaret rundt eller saalænge Seiladsen i det paagjældende Farvand kan fortsættes uhindret af Is eller Isgang.

   I første Tilfælde vil det være nødvendigt, at Mærket i Vintertiden omskiftes med en Vintervager, forsaavidt det ikke oprindeligen er construeret som

saadan. Omskiftningen skal skee imellem medio November og 1ste December, og Sommermærket igjen udlægges til 1ste Marts, dersom Vinterens Strenghed ikke medfører, at det først senere kan udlægges. Overlodsen har derhos at drage Omsorg for, at vedkommende Lodserier ere forsynede med det fornødne Reservemateriale, for at ethvert Sømærke kan blive behørigt gjennemtørret og efterseet, inden det paany tages i Brug.

Om enhver Omskiftning, hvorved et Sømærkes Udseende over Vandet forandres f. Ex. fra Tønde til Vager, og om Inddragelsen af Sømærker i Vintertiden har Overlodsen at udstede offentlig Bekjendtgjørelse.

8. Sluttelig bør Overlodsen være opmærksom paa, at de Sømærker, Communerne vedligeholde i Lodsfarvandene, og som derfor bør være aflagte i Søkortene, stadigt vedligeholdes i god Stand, og har han, dersom noget af disse Sømærker inddrages, i Henhold til Ministeriets Skrivelse af 9de Juni f. A., derom strax at gjøre Indberetning til Ministeriet, forat de fornødne Skridt kunne foretages til, at det enten atter udlægges eller udslettes af Søkortene, ligesom han ogsaa bør anvende sin Indflydelse, for at de her under Nr. 1, 2, 3 og 4 fastsatte Bestemmelser i forekommende Tilfælde om muligt kunne blive bragte i Anvendelse paa de Sømærker, Communerne besørge.

Til de omhandlede Sømærker forefindes i Ministeriets Archiv Tegninger og Overslag, der forsaavidt der maatte blive Spørgsmaal om saadanne Mærkers Forfærdigelse udenfor Vagerdistrikternes Depoter, ville kunne udlaanes i dette Øiemed.

Bestemt, at i Fremtiden blive de med Krigsskibene udcommanderede Soldater, naar de efter endt Togt retournere hertil, ved Afgangen til Troppeafdelingerne fra 4 Febr.

Skibene, at medgive deres Contrabøger, hvori af vedkommende Proviantregnskabsfører indføres en fuldstændig Opgjørelse af hvad der tilkom Soldaten ombord, hvormeget han har modtaget, og hvad hans Tilgodehavende andrager. For Rigtigheden af Opgjørelsen er Proviantregnskabsføreren ansvarlig, og bliver samme at forsyne med hans Underskrift og Officeersattest. Saasnart Soldaterne ere afgaaede, indsendes til Ministeriet en Gjenpart af Afregningen.

7 Febr. Befalet i Henhold til det af Hans Majestæt Kongen under 28de f. M. udgivne Aabne Brev angaaende Udfærdigelsen af nye Bestallinger, at alle under Marineministeriet ansatte Officerer, Embedsmænd og Betjente, der ere forsynede med Embeds- eller Characteerbestallinger eller Udnævnelses-Certificater, skulle indsende samme til Ministeriet inden 6 Uger fra det Aabne Brevs Datum, eller, forsaavidt dette paa Grund af Udcommando eller Permission ikke maatte være muligt, da saasnart skee kan.

8 Febr. Approberet Ornamentstegninger for Skruedampcorvetten Heimdal.

11 Febr. Ministeriet har, efter en Indberetning fra Fabrikmesteren om Skibbygningsskolens Virksomhed i det afvigte Aar, udtalt sin Tilfredshed med den af Skolens Elever udviste Flid og Fremgang.

11 Febr. Premierlieutenant Carstensen og Secondlieutenanterne MacDougall, Jespersen, Blom og C. A. Bruun beordrede at gjennemgaae en Exerceerskole ved Søartilleriet.

11 Febr. I Henhold til de ved allerhøieste Resolution af 19de November 1854 givne Bestemmelser for Understøttelsesfondet af 2den April 1801, ere de 6 Legater af dette Fond første Gang tildeelte efternævnte Drenge, nemlig:

Assistent ved Tømmeroplaget I. C. With's Søn, August Victor,
Kanoneer S. H. Magnussens Søn, Carl Emanuel,
— P. C. Holm's Søn, Julius Christian,
Tømmermand C. G. Andersens Søn, Carl Peter,
Overkanoneer Gotfred Andersens Søn, Thorvald Emil,
Tømmermand L. C. Arentægts Søn, Lorentz Christian.

1856.

Igjennem Justitsministeriet udkommet følgende Lov angaaende Forandring i § 4 af Lov om *Skibsfart og Handel paa Island* af 15de April 1854. 16 Febr.

§ 1.

Den i Lov om Skibsfart og Handel paa Island af 15de April 1854 § 4 givne Bestemmelse, hvorefter Rhederen har ved sin Erklæring at godtgjøre Rigtigheden af den Angivelse af Skibets Navn, Hjemsted og Størrelse samt Skipperens Navn, som skal optages i de islandske Søpas, ophæves.

§ 2.

Til Oplysning om foranførte Punkter, hvorom Passet fremdeles bør indeholde det Fornødne, skal Begjæringen om dets Udfærdigelse, forsaavidt Skibet er dansk Eiendom, for Fremtiden ledsages af Skibets Maalebrev og Bilbrev eller Skjøde, samt Skipperens Borgerbrev, og, forsaavidt det er fremmed, af de Documenter, som træde istedetfor de nævnte Skibspapirer.

2den Skibbygmester I. C. Fugelsang allernaadigst udnævnt til 1ste Skibbygmester, og 18 Febr.

3die Skibbygmester Z. Petersen til 2den Skibbygmester, hver især med de for disse Poster reglementerede Gager og Emolumenter fra den 1ste i n. M.

Hans Majestæt Kongen har allernaadigst bevilget: 18 Febr.

Premierlieutenant M. Wulff 3 Aars Permission til at føre Barkskibet Emma Arvigne paa overseiske Havne;

Secondlieutenant G. Jacobsen 10 à 12 Maaneders Permission til som Passageer at fare med samme Skib, og

Secondlieutenant G. Friis 8 Maaneders Permission for som Passageer at gjøre en Reise til England og Havanna med Barkskibet Jacob, ført af Capitain Børensen.

Hans Majestæt Kongen har allernaadigst bevilget: 20 Febr.

Premierlieutenant Michelsen 1 Aars Permission til at afhente fra Glasgow Skruedampskibet Rhoda og derefter at føre dette Skib mellem Kjøbenhavn og Kiel;

Secondlieutenant Braém 4 a 6 Uger til at afreise til Glasgow, og derfra retournere med Skruedampskibet Rhoda, ført af Premierlieutenant Michelsen.

20 Febr. Hans Majestæt har allernaadigst tilladt, at Premierlieutenant Colsmann efter Udløbet af den ham ved allerhøieste Resolution af 10de Marts 1853 meddeelte Permission paa 2 a 3 Aar til at føre Briggen Tialfe, maa sættes à la suite i Etaten i 1 Aar, med Behold af Gage uden Qvarteer- og Oppasserpenge, for fremdeles at føre samme Skib.

20 Febr. Efterat de Generalrapporter, som efter forrige Aars Udrustninger ere afgivne af Capitain Raffenberg om Dampskibet Holger Danske og Dampcorvetten Thor, og af Capitain Bøcher om Dampskibet Hekla, paa sædvanlig Maade have været behandlede af Constructions- og Regleringscommissionen, har Ministeriet resolveret Følgende:

Dampcorvetten Thor vedkommende,

paa Kjedlernes Forsider bliver at anbringe 6 af Prideaux's Fyrdøre, og bliver der paa Corvettens næste Togt nøie at lægge Mærke til disse Fyrdøres Indvirkning saavel i Henseende til Formindskelsen af Temperaturen i Fyrrummet som til deres røgfortærende og kulbesparende Egenskaber; Seildugs Overtræk til Store Mersseil og Store Bramseil reglementeres for Corvetten; Forsøg med Bloomers Ankere blive at fortsætte.

Dampskibet Hekla vedkommende.

Sidefartøierne blive, saavel i Dampskibet som hvor Omstændighederne forøvrigt tillade det, at indrette til at kastes op i Vantet.

22 Febr. Capitain C. N. Wulff allernaadigst bevilget 3 a 4 Maaneders Forlængelse af den ham ved allerhøieste Resolution af 30te August f. A. meddeelte Permission til at reise til Vestindien.

22 Febr. Opsynsmand ved Skibstømmeret I. Hagemann Bjørn allernaadigst udnævnt til Mestersvend med den for Skibbygmestersvende reglementerede Gage og Emolumenter fra den 1ste i næste Maaned at regne.

23 Febr. Udfærdiget nedenstaaende Tillægsbestemmelser til det specielle Reglement og til Taxten for Nyords Lodseri af 17de October 1833:

Nyords Lodseri skal, foruden de i det specielle Reglement af 17de October 1833 omhandlede Lodsninger, være berettiget til at lodse til Stege, til Koster og Langøvrid samt til Dragør.

Vil en Skibsfører have Lods til Stege, tilkommer det Nyords Lodseri at udføre Lodsningen, hvis Stege Lods ikke er tilstede ved den sydlige Grændse af Bøgestrømmen, men Nyords Lodsen skal dog være pligtig til fra den nævnte Grændse og indtil Skibet er kommet tværs for Gralekosten at vise Flag fra Toppen. Kommer Stege Lods da ombord, før Skibet har naaet tværs for Kosten paa Lindholms NV. Hage, hvilken Kost vil være at udsætte og vedligeholde af Nyords Lodseri, eller tværs for Kosten paa Lindholms søndre Hage, tilkommer der ham den halve Lodsbetaling og Nyords Lodsen den anden Halvdeel; men kommer Stege Lods ikke ombord før imellem de nævnte Koste og Gralekosten, tilkommer der ham kun $^1/_3$ af Lodsbetalingen og Nyords Lodsen de $^2/_3$. Har Skibet endelig passeret Gralekosten, uden at Stege Lods er kommen ombord, tager Nyords Lodsen fuld Lodsbetaling, og lodser det heelt ind til Stege. Ud fra Stege maae Nyords Lodser ikke lodse.

Forlanges Lods til Koster Færgestrøm eller Langøvrid, skal Nyords Lodseri udføre Lodsningen, men maa ikke lodse tilbage fra Langøvrid. Skulde derimod noget Skib Øst for Langøvrid eller ved Koster gjøre Signal efter Lods, maae Nyords Lodser, dersom de kunne komme først derombord, lodse det til Lindholm eller Nyord.

Begjærer et gjennem Bøgestrømmen udlodset Skib Lods Nord efter, maae Nyords Lodserne, efter hver Gang forud erhvervet Tilladelse fra Lodsoldermanden, lodse det til Dragør Lodsfarvand, og maae for en saadan Lodsning oppebære en Betaling af indtil 6 Rd. R. M.

Betalingen for samtlige her omhandlede Lodsninger tilfalder, med Fradrag af de befalede Procenter, den Lods, der har udført Lodsningen.

Disse Tillægs-Bestemmelser til det specielle Reglement for Nyords Lodseri, bekjendtgjøres herved med allerhøieste Approbation til Efterretning og Iagttagelse for alle Vedkommende.

	Fra 1ste April til 30te Sept. begge incl.		Fra 1ste Octbr. til 31te Marts begge incl.	
Lodsning fra Nyord til Steğe.	Rd.	ß	Rd.	ß
For 1 Fod af et Skibs eller Fartøis Dybgaaende	–	22	–	29
– 2 –	–	44	–	59
– 3 –	–	66	–	88
– 4 –	–	88	1	21
– 5 –	1	14	1	80
– 6 –	1	36	1	51
– 7 –	1	58	2	13
– 8 –	1	80	2	43
og saaledes fremdeles 22 ß R. M. for hver Fod større Dybgaaende fra 1ste April til 30te September, begge inclusive; men 29 ß R. M. mere pr. Fod fra 1ste October til 31te Marts, begge inclusive.				
Lodsning fra Nyord til Koster Færgestrøm eller fra Koster Færgestrøm til Nyord.				
For 1 Fod af et Skibs eller Fartøis Dybgaaende	–	16	–	21
– 2 –	–	32	–	43
– 3 –	–	48	–	64
– 4 –	–	64	–	85
– 5 –	–	80	1	11
– 6 –	1	–	1	32
– 7 –	1	16	1	53
– 8 –	1	32	1	75
og saaledes fremdeles 16 ß R. M. for hver Fod større Dybgaaende fra 1ste April til 30te September, begge inclusive; men 21 ß R. M. mere pr. Fod fra 1ste October til 31te Marts, begge inclusive.				
Lodsning fra Nyord til Langøvrid eller fra et Sted mellem Langøvrid og Koster til Nyord.				
For 1 Fod af et Skibs eller Fartøis Dybgaaende	–	33	–	44
– 2 –	–	66	–	88
– 3 –	1	3	1	36
– 4 –	1	36	1	80
– 5 –	1	69	2	28
– 6 –	2	6	2	72
– 7 –	2	39	3	20
– 8 –	2	72	3	64
og saaledes fremdeles 33 ß R. M. for hver Fod større Dybgaaende fra 1ste April til 30te September, begge inclusive; men 44 ß R. M. mere pr. Fod fra 1ste October til 31te Marts, begge inclusive.				

Anmærkninger.

For Lodssedlens Udstedelse erlægges af ethvert Skib foruden den taxtmæssige Lodsbetaling 12 Skilling R. M. til Lodsoldermanden i Skriverpenge, med mindre de her omhandlede Lodsninger ere en Fortsættelse af Lodsning gjennem Bogestrømmen, i hvilket Tilfælde ingen ny Lodsseddel udstedes; men lader Skibsføreren Lodsen gaae fra Borde, og derefter atter gjør Signal efter Lods, udstedes en ny Lodsseddel.

Af alle fladbyggede Skibe og Fartøier, saasom Smakker og alle der fare med Sværd, betales ½ Gang mere end efter forestaaende Taxtbestemmelser.

Naar et Skibs Dybgaaende er imellem 2de Fodemaal betales som for det høieste; t. Ex. mellem 5 og 6 Fod betales som for fulde 6 Fod.

Foruden den i Taxtbestemmelserne nævnte Betaling tilkommer der Lodserne i Hjemreisepenge, naar de ikke have Baad med, fra Stege og Koster 32 Sk. og fra Langøvrid 48 Sk.

Et Exemplar af disse Taxtbestemmelser er enhver Lods pligtig til, naar han udgaaer til Lodsning, at bringe med sig og forevise for den Skibsfører, der antager ham til Lodsning, naar denne forlanger det, dog at Quarantaineanordningerne ikke overtrædes.

Udfærdiget nedenstaaende Tillægsbestemmelser til det specielle Reglement og til Taxten for Stege Lodseri af 12te August 1838: 23 Febr.

En Reservelods skal indtil videre, som hidtil, være ansat ved Koster, og fremdeles henhøre under Stege Lodseri.

Han skal være berettiget til at lodse fra Koster til Stege, Nyord og Langøvrid, og endvidere være forpligtet til efter Tilsigelse fra Stege-Lodsen, naar denne behøver Hjælp ved Udlodsninger, hertil at give Møde i Stege.

For Lodsninger fra Koster til Nyord og Langøvrid tilfalder, med Fradrag af de befalede Procenter, hele Lodsbetalingen Koster Lodsen; for Lodsninger til eller fra Stege afgiver han Halvdelen af Lodsbetalingen til Stege-Lodsen.

Gjør et Skib i Farvandet indenfor Nyord Signal efter Lods, skal Stege-Lodsen, som hidtil, være pligtig til betimeligen at gaae det imøde, men har Skibsføreren før-

inden hans Ankomst taget Nyords Lods ombord, deles den taxtmæssige Betaling mellem Nyords og Stege Lodserne saaledes, at der tilkommer denne Halvdelen af Lodsbetalingen, hvis han kommer ombord før Skibet har naaet tværs for Kosten paa Lindholms NV. Hage eller tværs for Kosten paa Lindholmens søndre Hage; 1/3 af Lodsbetalingen hvis han først kommer ombord mellem disse Koste og Gralekosten. Har Skibet passeret Gralekosten med Nyords Lods ombord, tager denne den fulde Lodsbetaling, og lodser det heelt ind til Stege.

Disse Tillægs-Bestemmelser til det specielle Reglement for Stege Lodseri, der iøvrigt med de heraf flydende Forandringer vedblive at være gjældende, bekjendtgjøres herved med allerhøieste Approbation for alle Vedkommende til Efterretning og Iagttagelse.

Lodsning fra Stege til Nyord eller omvendt, eller til Koster Færgestrøm eller omvendt.	Fra 1ste April til 30te Sept. begge incl.		Fra 1ste Octbr. til 31te Marts begge incl.	
	Rd.	ß	Rd.	ß
For 1 Fod af et Skibs eller Fartøis Dybgaaende	–	22	–	29
– 2 –	–	44	–	59
– 3 –	–	66	–	88
– 4 –	–	88	1	21
– 5 –	1	14	1	51
– 6 –	1	36	1	80
– 7 –	1	58	2	13
– 8 –	1	80	2	43
og saaledes fremdeles 22 ß R. M. for hver Fod større Dybgaaende fra 1ste April til 30te September, begge inclusive; men 29 ß R. M. mere pr. Fod fra 1ste October til 31te Marts, begge inclusive.				

	Fra 1ste April til 30te Sept. begge incl.		Fra 1ste Octbr. til 31te Marts begge incl.	
Lodsning fra Koster til Nyord.	**Rd.**	**ß**	**Rd.**	**ß**
For 1 Fod af et Skibs eller Fartøis Dybgaaende	–	16	–	21
– 2 –	–	32	–	43
– 3 –	–	48	–	64
– 4 –	–	64	–	85
– 5 –	–	80	1	11
– 6 –	1	–	1	32
– 7 –	1	16	1	53
– 8 –	1	32	1	75
og saaledes fremdeles 16 ß R. M. for hver Fod større Dybgaaende fra 1ste April til 30te September, begge inclusive; men 21 ß R. M. mere pr. Fod fra 1ste October til 31te Marts, begge inclusive.				
Lodsning fra Koster til Langøvrid.				
For 1 Fod af et Skibs eller Fartøis Dybgaaende	–	17	–	23
– 2 –	–	34	–	45
– 3 –	–	51	–	68
– 4 –	–	68	–	91
– 5 –	–	85	1	17
– 6 –	1	6	1	40
– 7 –	1	23	1	63
– 8 –	1	40	1	85
og saaledes fremdeles 17 ß R. M. for hver Fod større Dybgaaende fra 1ste April til 30te September, begge inclusive; men 23 ß R. M. mere pr. Fod fra 1ste October til 31te Marts, begge inclusive.				

Anmærkninger.

Af alle fladbyggede Skibe og Fartøier saasom Smakker og alle, der fare med Sværd, betales ½ Gang mere end efter forestaaende Taxtbestemmelser. Naar et Skibs Dybgaaende er imellem 2de Fodemaal betales som for det höieste, t. Ex. imellem 5 og 6 Fod betales som for fulde 6 Fod.

Et Exemplar af disse Taxtbestemmelser er enhver Lods pligtig til, naar han udgaaer til Lodsning, at bringe med sig og forevise for den Skibsförer, der antager ham til Lodsning, naar denne forlanger det, dog at Quarantaineanordningerne ikke overtrædes.

28 Febr. Udgivet „Foreløbigt Normalbudget for den toaarige Finantsperiode", hvoraf her gives et Uddrag.

Vi Frederik den Syvende, af Guds Naade Konge til Danmark, etc. etc.

Gjøre vitterligt: I Henhold til den syvende midlertidige Bestemmelse i Forfatningsloven af 2den October 1855 for det danske Monarchies Fællesanliggender, have Vi bestemt nærværende foreløbige Normalbudget, og vil samme, indtil et Normalbudget ved Lov kan fastsættes, være at lægge til Grund for de finantsielle Tillægslove.

§ 12.

Marineministeriet.

I.

Udgifter, Flaaden directe vedkommende.

	Rd.	ß	Rd.	ß
A. Personellet:				
a. Ministeriets Embedsmænd og Betjente, m. v.	61,730.			
b. Generaladjutanten, m. Fl.	4,200.			
c. Officeerspersonalet	242,200.			
d. Justitsembedsmænd	5,136.			
e. Geistligheden	4,445. 48.			
f. Socadetacademiet	19,362.			
g. Ordonnantsgodtgjørelse	9,365. 64.			
			346,439. 16.	
B. Arbeidsstyrke og Materiel:				
a. Værftet	126,965. 32.			
b. Materialier og Arbeidskraft udenfor det faste Mandskab	1,070,000.			
foruden hvad der ved Vacancer blandt det faste Mandskab bespares for Lønning og Landkost.				
c. Det faste Mandskab og Nyboder	524,430. 54.			
d. Skolevæsenet	31,016.			
e. Proviantgaarden og Naturalforpleiningen:				
3614 Port. Landkost efter Fradrag af 8 pCt.				
274 — Rug — — — —	314,361. 38.			
1000 — Skibskost — — — —				
Lateris	2,066,773. 28.			

	Rd.	ß	Rd.	ß
Transport. . .	2,066,773.	28.	346,439.	16.
f. Medicinalvæsenet og Hospitalet 46,306 Rd. fra Søetatens separate Fonds inddrages . . . . . 28,000 -	18,306.			
			2,085,079.	28.
C. Andre Udgifter:				
a. Skatter og Afgifter.	9,666.	52.		
b. Forskjellige Udgifter	14,000.			
c. Uforudsete Udgifter	20,000.			
			43,666.	52.
D. Udrustninger:				
a. Cadetskibet	23,800.			
b. Vagtskibet i Sundet . . . . . 32,000 Rd.				
c. — i Beltet . . . . . 16,000 -				
48,000 Rd.				
som afholdes af Øresundets og Stromtoldvæsenets Administrationsfond.				
d. Vagtstationen paa Batteriet Trekroner .	18,000.			
e. — - Elben	28,000.			
f. Udrustninger	149,400.			
g. Sessions-Udgifter.	6,200.			
			225,400.	
			2,700,585.	

II.

Udgifter, Flaaden ikke directe vedkommende.

A. Lods-, Fyr- og Vagervæsenet:				
a. Lodsvæsenet		10,876.		
b. Fyrvæsenet:				
Gager og Lønninger 72,060 Rd.				
Olie og Brændsel. . . 30,460 -				
Bygningsudg. 54,260 -				
	156,780 Rd.			
c. Vagervæsenet:				
i det østlige District:				
Gager og Lønninger 11,202 Rd.				
Lateris . . 11,202 Rd.	156,780 Rd.	10,876.	2,700,585.	

			Rd. ß	Rd. ß
Transport .	11,202 Rd.	156,780 Rd.	10,876.	2,700,585.
Andre Udgifter	12,898 -			
i det vestlige District:				
Gager og Lønninger	10,832 -			
Andre Udgifter	12,812 -			
	47,744 -			
	204,524 Rd.			
Øresunds og Strømtoldvæsenets Administrationsfond afholder Halvdelen af Udgifter til Fyr- og Vagervæsenet i Sundet, Kattegattet og Belterne, hvilken gjennemsnitlig andrager . .	65,873 - 32 ß			
		138,650. 64.		
				149,526. 64.

B.

a. Navigationsunderviisningen	2,600.
b. Opmuddringsvæsenet	43,533. 32.
c. Defensionsvæsenet	3,860.
d. Christianse og dens Vedligeholdelse som Nødhavn. .	23,600.
Ialt . . .	2,923,705.

1 Marts. Udgivet af Marineministeriet:

1. Instruction for de ved Fyretablissementerne i det danske Monarchie ansatte Embedsmænd og Betjente.
2. Reglement for Lindse- og Speilfyr-Apparaters Betjening.

4 Marts. Capitain Raffenberg beordret til som Chef at overtage Commandoen over Fregatten Havfruen som Logisskib for det udskrevne indrullerede Mandskab. Han er i denne Tjeneste underlagt Holmens Over-Eqvipagemester, som Hvervingschef, og beordret tillige at assistere denne ved Berigtigelser af Stillinger, eller andre Hvervingen vedkommende Forretninger.

4 Marts. Premierlieutenant Skibsted paa Grund af Sygdom beordret til at fratræde Forretningerne som Fyr- og Vagerinspecteur i det østlige District, og er Premierlieutenant E. Krieger beordret til indtil

videre at overtage bemeldte Forretninger og Secondlieutenant C. Jessen til under hans Commando indtil videre at assistere ved samme.

L. Aumont ansat som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Dampcorvetten Thor paa dens Togt i indeværende Aar. 4 Marts.

Premierlieutenant C. Schønheyder beordret til at føre Dampskibet Geiser i Postfarten i indeværende Aar. 5 Marts.

Meddeelt de respective Chefer for Krigsskibene, at Mandskabet bliver at tildele 3 Lod haard hvid Sæbe ugentlig pr. Mand til Vadsk af deres Tøi, uden Betaling. 6 Marts.

Meddeelt Samme, at det i Henhold til Bestemmelserne i Søkrigsartikelsbrevet Tit. XXXII og den samme vedheftede Instruction for Skibsforvalterne m. Fl. af 28de Marts 1794, samt til Bestemmelserne i de i Aaret 1849 udgivne Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de kongelige Skibe, nøie bliver at overholde: 6 Marts.

1. at de af Folkene, der paa Grund af Landlov eller af andre Aarsager ikke kunne nyde de reglementerede Maaltider, saavidt muligt foranstaltes saa betimeligt udskrevne af Skibskosten, at denne kan bespares for Statskassen;
2. at i Skibsjournalen for hver Dag anføres, hvormange af Folkene gives Landlov, og til hvilke Tider;
3. at Forvalterens Regnskab bilægges med Officeers-Attest om hvormange Mand der daglig have faaet Skibskost til de forskjellige Maaltider; og
4. 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 Proviantsort, den ordinaire Ration af Brændeviin ene undtagen, henstaae med Krav paa Erstatning derfor i Penge.

Capitainlieutenant Hedemann, Premierlieutenant Falbe og Secondlieutenant Holm, beordrede at forrette Tjeneste ved Logisskibet, Fregatten Havfruen. 7 Marts.

F. Bergmann ansat som Proviantsforvalter paa Logisskibet.

Efter Indstilling fra Overlodsen i Jyllands og Fyens Districter bifaldet, at der udlægges en Vager i Fuursund. 7 Marts. 7 Marts.

8 Marts. Lov angaaende Anlæg af en Kanal til Lettelse af Seiladsen forbi Grundene ved Løgstør (Uddrag).

§ 1.

Mellem det østre og vestre Bassin af Liimfjorden ved Løgstør udgraves en Kanal gjennem det faste Land paa den sydlige Fjordbred, fra et Punkt Vest for Løgstør By til noget Sønden for Steengrunden „Lemdrup-Røn".

§ 2.

Arbeidet paabegyndes i Finantsaaret 1856—57 og fremmes saaledes, at det senest kan tilendebringes i Finantsaaret 1858—59. Samtlige med Arbeidet forbundne Foranstaltninger udføres under Indenrigsministeriets Ledning, ligesom ogsaa Bestyrelsen af Kanalen efter dens Fuldendelse ordnes af dette Ministerium.

§ 7.

Indenrigsministeriet bemyndiges til at bestemme den Taxt, hvorefter Afgiften for Kanalens Afbenyttelse skal erlægges, og ordne alt fornødent i saa Henseende.

11 Marts. Reservechirurg Krieger beordret til, i Forbindelse med sin Post som Underlæge ved Sø-Etatens 2den Division, at overtage Overskibslægeposten paa Logisskibet.

11 Marts. Den paa Nyholm vagtgjørende Læge beordret til at assistere Reservechirurg Krieger ved hans Forretninger som Overskibslæge paa Logisskibet.

11 Marts. Krigsassessor Mühlensteth ansat som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Vagtskibet i Sundet i indeværende Aar.

11 Marts. P. W. Topp, H. Gerber og I. I. Vahl ansatte som Skibslæger, respective paa Dampcorvetten Thor, Vagtskibet i Sundet og Vagtskibet paa Elben for indeværende Aar.

12 Marts. Stud. med. og chir. M. C. G. Thye constitueret som Læge ved Holmen i Læge Topps Fraværelse som Skibslæge paa Dampcorvetten Thor.

15 Marts. Secondlieutenant F. L. Holbøll allernaadigst bevilget 6 a 8 Maaneders Permission til at gjøre en Reise til Grønland.

15 Marts. Assistent A. L. Blaamann ansat som Cancellist under Marineministeriet og placeret i Commissariats- og Bogholdercontoiret.

22 Marts. Krigscancelliesecretair Mariager beordret til, naar Sommerstationen tager sin Begyndelse, at tiltræde Tjenesten som Proviant-

regnskabsfører og Secretair ved Vagtskibsstationen i Store Belt for indeværende Aar, samt som Regnskabsfører ved Stationen i Vintermaanederne 1856-57.

M. H. Knoph ansat som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Vagtskibet paa Elben i indeværende Aar. 22 Marts.

F. W. Liebmann ansat som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Batteriet Trekroner i indeværende Aar. 22 Marts.

Bestemt, at Broen paa Dampfregatten Niels Juel bortfalder, og at der i dens Sted anbringes en Repos udenbords paa hver Side tvers for Rattet, dog kun til Prøve. 22 Marts.

Den af Capitainlieutenant G. Tuxen og Premierlieutenant J. C. Tuxen udarbeidede Lærebog i Navigation til Brug ved Søcadetacademiet, hvoraf Ministeriet har overtaget 400 Exemplarer, afgives til Søkaartarchivet, for derfra at forhandles til en Priis af 4 Rd. Stykket. 22 Marts.

Skrivelse til Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme: Det tillades, at der paa Corvetten Najaden paa dens forestaaende Togt maa antages 4 Styrmandselever som Frivillige, for derved at gives Leilighed til Øvelse og Uddannelse ombord, paa de i Ministeriets Skrivelse af 15de December 1852 bestemte Vilkaar. 25 Marts.

Resolveret, at Lodspersonalet ved Hals Lodseri indtil videre bestemmes til 1 Oldermand, 2 Fastlodser og 5 Reservelodser. 26 Marts.

Secondlieutenant G. Jacobsen allernaadigst bevilget 1 Aars Forlængelse af den ham ved allerhøieste Resolution af 18de Febr. d. A. meddeelte Permission. 28 Marts.

Lov, der stadfæster den foreløbige Lov af 5te Januar 1856 angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten for Aaret 1856. 1 April.

Vi Frederik den Syvende af Guds Naade Konge til Danmark, etc. etc.

Gjøre vitterligt: Rigsraadet har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

De ved den foreløbige Lov af 5te Januar d. A. angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten i Aaret 1856 givne Bestemmelser stadfæstes.

1 April Lov angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten for Aaret 1857.

Vi Frederik den Syvende af Guds Naade Konge til Danmark, etc. etc.

Gjøre vitterligt: Rigsraadet har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Af det søværnepligtige Mandskab i det samlede Monarchie bliver for Aaret 1857 at udskrive:

241 Heelbefarne,
253 Halvbefarne,
227 Søvante og
119 Usøvante.

I Alt 840 Mand,

hvilket Mandskab bliver at fordele til Udskrivning af de enkelte Landsdele i Forhold til det Antal Søværnepligtige af 18 til 37 Aars Alder, der i 1856 findes opført i Hovedrullerne for hver enkelt Landsdeel.

1 April Secondlieutenant Mariboe beordret til at fratræde Inspectionsofficeers Tjenesten ved Takkelloftet og derimod at overtage Inspectionsofficeers Tjenesten paa Gammelholm.

1 April Søkrigscommissair Nielsen ansat som Proviantsforvalter paa Fregatten Rota paa dens Togt i indeværende Aar.

8 April Lov om extraordinair Pension for forhenværende Seilmagermester ved Holmen Peter Berg.

Vi Frederik den Syvende, af Guds Naade Konge til Danmark, etc. etc.

Gjøre vitterligt: Rigsraadet har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Forhenværende Seilmagermester ved Holmen Peter Berg tillægges 400 Rd. aarlig i Pension af Statskassen, at regne fra den 1ste April 1855.

11 April Lodsoldermand ved Fredericia Lodseri, Dnbrgsm. Trolle, bevilget efter Ansøgning Afsked af Lodstjenesten fra 1ste i næste Maaned at regne.

14 April Efter Indstilling fra Directeuren for Gymnastikken, Oberst La Cour, har Ministeriet bestemt:

at de fra Søcadetcorpset aarligen dimitterede Officerer skulle, forsaavidt Tjenesten tillader det, beordres til

ved det kongl. militaire gymnastiske Institut at gjennemgaae et d. 1ste November begyndende Cursus paa 4 à 5 Uger i Haandvaabnenes Brug, og

at der hvert Aar skal commanderes 3 à 4 Underofficerer til ved samme Institut at gjennemgaae et den 1ste Februar begyndende Cursus paa 3 Maaneder, for at uddannes til Færdighed i at kunne øve Mandskabet ombord i de udgaaende Krigsskibe i Haandvaabnenes Brug.

Circulaire til Divisionerne m. Fl. Ministeriet har 15 April
foranstaltet, at et Oplag af Journaler efter samme Schema som det for Skibsjournalen approberede, men i mindre Format end denne, fra Søkaartarchivet forhandles til Officerer og Cadetter, og at Skibscheferne uden Vederlag derfra forsynes med det til deres eget personlige Brug fornødne Antal Exemplarer.

T. Beck ansat som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Corvetten Najaden paa dens Togt i indeværende Aar. 16 April.

Cand. med. & chir. Schmidt og Jacobi ansatte som Overskibslæger, resp. paa Fregatten Rota og Corvetten Najaden, Stud. med. & chir. Holm og Langemark som Underskibslæger, resp. paa Fregatten Rota og Corvetten Najaden, samt Cand. med. & chir. Larsen som Skibslæge paa Cadetskibet, Corvetten Valkyrien, paa disse Skibes forestaaende Togter. 16 April.

Hans Majestæt Kongen har allerhøist approberet 20 April.
følgende Instrux for Hans Majestæts Jagtcapitain, til Iagttagelse, naar ikke anderledes allerhøist befales.

§ 1.

Vor Jagtcapitain har at ledsage Os paa de Søreiser, Vi maatte foretage Os.

§ 2.

I de Skibe af Vor Flaade, der ere bestemte til Vort eget særlige Brug, fører Jagtcapitainen Commandoen under Vort Ophold ombord.

§ 3.

I andre af Vore Orlogsmænd, hvor Vi begive Os ombord, vedbliver Skibschefen at føre Commandoen, men Jagtcapitainen vil derombord have at overbringe Skibs-

chefen de Befalinger, som Vi maatte finde Anledning til at give, og paaligger det Jagtcapitainen som Pligt at holde vaagent Øie med Skibsføring og alt Andet, der kan have Indflydelse paa Skibets Sikkerhed, samt allerunderdanigst at henlede Vor Opmærksomhed paa Alt, hvad han i saa Henseende formener det hensigtsmæssigt at foranstalte.

§ 4.

Saasnart de Skibe af Vor Flaade, der ere bestemte til Vort eget særlige Brug, have forladt Holmen, underlægges de Vor Jagtcapitain.

§ 5.

Naar Vi agte at gaae ombord i et til Vort særlige Brug bestemt Skib, har Jagtcapitainen at bestemme Køiepladserne for den Os ledsagende Suite. Naar Vi ville begive Os ombord i nogen anden Orlogsmand, har Jagtcapitainen at opgive Skibschefen, hvilken Suite der ledsager Os, og naar han da fra Skibschefen har modtaget Underretning om, hvilken Køieplads der kan afgives til Suiten, bestemmer han Fordelingen deraf.

§ 6.

Det Mandskab af Artillerie- og Matros-Corpserne, der aarligen afgives til Besætning paa Vor Chaluppe, staaer, i Alt hvad der vedkommer denne Tjeneste, under Jagtcapitainens Commando, og han skal have Tilsyn med, at Chaluproernes Munderinger stedse holdes i forsvarlig Stand.

§ 7.

Naar vi allernaadigst have bestemt at ville foretage en Søreise, har Vor Jagtcapitain betimeligt at underrette Vort Marineministerium om, hvilket Skib Vi dertil agte at benytte.

25 April. I Henhold til Frd. 8de Juli 1840 § 38 har Ministeriet allerunderdanigst forelagt en Oversigt over Sø-Etatens Regnskabsrevision i Aaret fra 1ste April 1855 til 31te Marts 1856, hvoraf fremgik, at der i bemeldte Aar

vare indkomne 462 Regnskaber, hvilke alle, tilligemed de fra det foregaaende Aar henstaaende 5 Regnskaber, vare reviderede og afgjorte, med Undtagelse af eet, der vel var revideret, men endnu ikke endeligt afgjort, nemlig Regnskabet for Sø-Etatens Hovedmagasin, som paa Grund af Forvalterens Dødsfald omfatter Tidsrummet fra 1ste April 1854 til 12te Juli 1855, og først indkom den 31te December f. A., navnlig fordi Beholdningernes Overlevering til Eftermanden medtog henved 3 Maaneder. Ministeriets Revisions-Contoir havde desuden udført alle til Contraberegningen hørende Forretninger, saaledes at deraf ingen stod til Restance, og havde ligeledes ført til Dato Protocollerne over alt, Holmen og Flaaden vedkommende Inventarium, forsaavidt de dertil fornødne Beviisligheder vare indkomne.

Hans Majestæt har allerhoist resolveret, at Functionstiden for Capitain P. W. Flensborg som Eqvipagemester paa Nyholm forlænges i 1 Aar indtil d. 1ste Mai 1857. 28 April.

Secondlieutenant M. Morgenstjerne allernaadigst bevilget 1 Aars Permission til at fare med Briggen Flensborg, ført af Secondlieutenant Christiansen. 28 April.

Secondlieutenant Mourier beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer paa Gammelholm. 29 April.

Ordre til Chefen for Corvetten Najaden, Capitain Meinertz: Afseiler herfra til Cadiz; maa derefter anløbe Madeira, hvis Omstændighederne ere gunstige; afgaaer derfra til La Plata Floden, hvor Montevideo og Buenos Ayres anløbes; dernæst anløbes Santos, Rio Janeiro, Bahia og Pernambuco, hvorefter Corvetten i den sidste Halvdeel af October Maaned d. A. skal indtage Stationen ved de dansk-vestindiske Øer. 29 April.

Chefen for Dampcorvetten Thor, Capitain Gottlieb, beordret at afseile til et Øvelsestogt paa ca. 6 Uger i Nordsøen, hvorunder Færøerne maae anløbes, naar Omstændighederne tillade det. 29 April.

1856.

29 April. J. Eigtved ansat som Proviantregnskabsfører og Secretair paa Cadetskibet, Corvetten Valkyrien, paa dens forestaaende Togt i indeværende Aar.

30 April. Cadetunderofficeer Hans Henrik Koch allernaadigst udnævnt til Secondlieutenant i Sø-Etaten med Gage fra den 1ste i næste Maaned at regne.

30 April. Cadet Thalbitzer ansat som Underofficeer ved Søcadetcorpset.

30 April. Cand. theol. L. Redsted ansat som Lærer ved den nye Pigeskole i Klærkegaden.

Til de Skibe, der ere beordrede udrustede, ere følgende Officerer udcommanderede.

til Fregatten Rota som Exerceerskib:

Capitain Paludan, Chef,
Capitainlieutenant Grove,
Premierlieutenant A. Hedemann,
— Kraft,
— H. Garde,
— Carstensen,
Secondlieutenant I. de L. Pedersen,
— Recke,
— P. U. Bruun,

til Corvetten Najaden, der vil blive afsendt herfra i de første Dage af Mai Maaned, med Bestemmelse at anløbe Rio Janeiro og muligen nogle flere Havne paa Sydamerikas Østkyst, og derefter indtage Station ved de dansk-vestindiske Øer:

Capitain Meinertz, Chef,
Premierlieutenant Jacobsen,
— Rambusch,
Secondlieutenant Tegner,
— de Coninck,
— Schneider,
— T. Jessen;

til Corvetten Valkyrien som Cadetskib:

Capitain C. A. Meyer, Chef,
Premierlieutenant I. Tuxen, Lærer i Styrmandskab,
— Schultz, Lærer i Sømandskab,
— Duntzfelt, Skibsofficeer,
— Meldal, Lærer i Sømandskab,
— C. Holbøll, Lærer i Sømandskab,
Secondlieutenant H. L. M. Holm, Skibsofficeer;

til Dampcorvetten Thor, som den 20de Marts er afgaaet til Station mellem Kiel og Fehmern.

Capitain Gottlieb, Chef,
Premierlieutenant T. W. Pedersen,
— Prøsilius,
Secondlieutenant I. U. A. Holm,
— C. A. Garde,
— Blom,

til Barkskibet Saga, Vagtskib i Sundet, der er afgaaet til sin Station den 20de Marts:

Capitainlieutenant Holst, Chef,

Premierlieutenant Groth,
— I. A. Garde,
Secondlieutenant Buchwald,
— Jespersen;
til Skonnerten Pilen, Vagtskib i Store Belt:
Capitainlieutenant E. Wulff, Chef,
Premierlieutenant Schmidt,
Secondlieutenant C. A. Bruun;
til Skonnerten Elben, Vagtskib ved Altona;
Capitainlieutenant Bjelke, Chef,
Premierlieutenant F. Lund;
Secondlieutenant Braém;
til Vagtstationen paa Batteriet Trekroner:
Capitainlieutenant Lütken, Chef,
Premierlieutenant Obelitz.

til en Opmaalings-Expedition, der er bestemt til i Maanederne Mai og Juni at foretages i Kattegattet med Dampskibet Hertha og Fyrskibet Nr. 7 (Jagten Karen Knuth):

Capitain Bocher, Chef for Expeditionen,
Premierlieutenant Bruun, Fører af Jagten,
— D. Braag, Fører af Dampskibet,
— Falbe,
Secondlieutenant Bluhme.

1856.

Lov om Tillægspension for Capitainlieutenant M. A. Thulstrup. 4 Mai.

Aspiranterne Dreyer, Bojesen, Fugl, Løitved, Gad, Jessen og Trepka, der have bestaaet Adgangsprøven ved Søcadet-academiet, antagne til at medtages paa Cadetskibets forestaaende Togt, for at prøves ombord. 6 Mai.

Med Hans Majestæts allernaadigste Tilladelse er Dampskibet Ægir beordret snarest muligt gjort seilklart, for indtil videre at overlades Postvæsenet til Disposition. 7 Mai.

Capitainlieutnant Wrisberg beordret at føre Dampskibet Ægir i Postfarten. 9 Mai.

Commandeurcapitain v. Dockum designeres til at indtræde i en Commission, der af Justitsministeriet vil blive anordnet, for at undersøge samtlige Omstændigheder ved det Sammenstød, som Natten mellem den 5te og 6te Mai har fundet Sted mellem Dampskibene Eideren og Jylland i Langelandsbeltet. 10 Mai.

Chefen for Cadetcorvetten Valkyrien, Capitain C. A. Meyer beordret til at afseile med Corvetten til Nordsøen, og der holde det krydsende. Efterat have anløbet Vlissingen skal Corvetten afgaae gjennem Sundet til Østersøen, for der at maneuvrere, og retournerer saa betimeligt til Sundet, at den efter fuldendt Inspection og Desarmering, kan stryge Commandoen den 15de August. 13 Mai.

Secondlieutenant Koch beordres at forrette Tjeneste ombord i Fregatten Rota. 16 Mai.

Capitainlieutenant Gottlieb bevilget allernaadigst 3 à 4 Maaneders Permission til at foretage en Reise i Udlandet. 21 Mai.

Chefen for Briggen Ørnen, Capitainlieutenant Sommer beordres til at indlægge og desarmere dette Skib. 22 Mai.

Efter Andragende fra Comiteen for et paatænkt Studentertog til Upsala har Ministeriet tilladt, at Dampskibet Hekla maa overføre Deeltagerne i Toget til Stockholm og tilbage, mod at disse udrede alle Udgifterne ved denne Expedition. Som Følge heraf er Dampskibet Hekla beordret udrustet en flute, Capitainlieutenant Hagen er beordret til Chef for Skibet og Premierlieu- 24 Mai.

tenant Schoustrup samt Secondlieutenant Bauer til subalterne Officerer.

27 Mai. Lov om Søgagen for det til Søkrigstjenesten udskrevne værnepligtige Mandskab approberet.

Loven lyder saaledes:

§ 1.

Lønningen for det til Søkrigstjenesten udskrevne værnepligtige Mandskab fastsættes fra 1ste April d. A. saaledes:

for en heelbefaren Matros . . . 12 Rd. maanedlig,
- - halvbefaren — . . . 8 — —
- - Søvant } . . . . . 4½ — —
- - Usøvant }

Alle nyde Skibskost ombord, hver en Ration efter Spisereglementet, og erholde ligesom hidtil 3 Rd. i Paaklædningspenge for hvert Togt, dog saaledes, at hvis Togtet varer længere end et Aar, et nyt Togt da regnes at begynde.

Forsaavidt nogen Udskreven gjør Tjeneste ombord som Underofficeer eller Haandværker, bliver han at lønne efter Bestemmelserne for Sø-Etatens faste Mandskabs Søgager.

§ 2.

Til den forøgede Udgift, som denne Lovs Bestemmelser foraarsage udover hvad der ved Normalbudgettet og Tillægsbevillingsloven for Marineministeriets Vedkommende er fastsat for Bienniet fra 1ste April 1856 til 31te Marts 1858, bevilges for bemeldte Tidsrum 17,500 Rd.

27 Mai. Havnefoged i Fredericia Urban Bruun beskikket til Lodsoldermand ved Fredericia Lodseri, fra den 1ste i næste Maaned at regne.

27 Mai. Udfærdiget Specielt Reglement og Taxt for Bülk Lodseri.

30 Mai. Lov om Søgagen for Underklasserne af Sø-Etatens faste Mandskab approberet.

Det faste Mandskab af Sø-Etatens Underklasser erholder, naar det udcommanderes til Orlogs, følgende

maanedlige Lønning, hvori afkortes de fastsatte Beløber for Huus og Mundering:

Overkanoneer, Høibaadsmand	32 Rd.
Kanoneer, Baadsmand	28 -
Underkanoneer, Baadsmandsmath	24 -
Overconstabel, Qvarteermester	21 -
Constabel, heelbefaren Corpsmatros	17 -
Underconstabel, halvbefaren Corpsmatros	13 -
Tømmermand af 1ste Klasse	24 -
— - 2den —	22 -
— - 3die —	20 -
— - 4de —	17 -
Seilmager eller anden Haandværker 1ste Klasse	21 -
— - - — 2den —	19 -
— - - — 3die —	17 -
— - - — 4de —	15 -
Lærling af 1ste Klasse	7 -
— - 2den —	5 -
Skibskok eller Sygeoppasser	17 -
Hulgast eller Dagvagt	15 -

Enhver af Ovennævnte, med Undtagelse af Underconstabler, halvbefarne Corpsmatroser, Haandværkere i 4de Klasse og Lærlinger, erholder desuden ½ Portion Landkost til Familien iland.

Disse Lønninger tage deres Begyndelse fra 1ste April 1856 at regne.

Lov om Tillæg til det foreløbige Normalbudget af 28de Februar 1856 i Finantsperioden 1856—1858, for Marineministeriets Vedkommende. 30 Mai.

T. Lund ansat som Proviantregnskabsforer og Secretair paa Dampskibet Hekla paa dets forestaaende Togt. 30 Mai.

Lønnings-Reglement for Søtøihuuslieutenanter, Skippere, Mestere, Mestersvende og andre med dem i Klasse staaende Embedsmænd i Sø-Etaten, approberet ved allerhøieste Resolutioner af 16de Febr. og 30te Mai 1856. 1 Juni.

A. Søtøihuuslieutenanter, Skippere og Mestere.

Constructeuren og 1ste Skibbygmester, hver . 1100 Rd.
2den og 3die Skibbygmester, Tømmermesteren og Grovsmedmesteren, hver . . . . . 1010 -
4de Skibbygmester og Kleinsmedmesteren, hver 930 -
Baadebygmesteren, Mastemagermesteren, Dreiermesteren, Seilmagermesteren, Reebslagermesteren, Underconstructeuren, 1ste Søtøihuuslieutenant og 1ste Skipper, hver . 860 -
2den Søtøihuuslieutenant og 2den Skipper, hver 790 -
3die Søtøihuuslieutenant og 3die Skipper, - 720 -

B. Mestersvende.

3 Grovsmedmestersvende, hver . . . . . 720 -
4 Skibbygmestersvende, Bøssemagermesteren, Tømmermestersvenden, Fabrikskriveren, Tømmerassistenten, Constructionsassistenten, hver . . . . . 660 -

Gagen udbetales i Overeensstemmelse med Loven af 30te Juni 1850 maanedlig og forud ved hver Maaneds Begyndelse.

Forsaavidt passende Huusleiligheder haves, vil kunne gives:

Fiirdobbelt Bolig til enhver af de under Litr. A anførte Embedsmænd.

Dobbelt Bolig til enhver af de under Litr. B anførte Embedsmænd. Dog kunne disse efter Omstændighederne komme i Betragtning til at erholde tredobbelt Bolig, naar de derom ansøge Ministeriet.

For fiirdobbelt Bolig afkortes 8 Rd. maanedlig i Gagen,
- tredobbelt — — 6 - — - —
- dobbelt — — 4 - — - —

Boligerne afbenyttes paa de i Huusbrevet anførte Vilkaar.

Enhver af de nævnte Embedsmænd erholder en Portion Kost, saaledes som reglementeret for Underklasserne og paa samme Betingelser.

Endvidere have disse Embedsmænd:

1. Adgang for deres Børn til Nyboders Skoler uden Betaling.
2. Adgang til Hæderstegnet for 25 Aars god Tjeneste ved Sø-Etaten.
3. I Sygdomstilfælde fri Medicin og Lægetilsyn for sig, Kone og Børn under 16 Aar, naar de boe i Nyboder.
4. Adgang til Pension efter Pensionslovene af 5te Jan. og 9de April 1851.

De nævnte Embedsmænd skulle selv anskaffe den for dem i Munderingsreglementet bestemte Uniform.

De under Litr. A. nævnte Embedsmænd tilstaaes desuden Alderstillæg af 60 Rd. og 120 Rd. aarlig, samt de under Litr. B. nævnte Embedsmænd af 30 Rd. og 60 Rd. aarlig, for respective 6 og 12 Aars Tjeneste i samme Klasse, saaledes at Alderstillægget bortfalder for den, som oprykker fra Klassen Litr. B. til Klassen Litr. A.

Reglement for Underklasserne af Sø-Etatens faste Mandskab approberet ved allerhøiests Resolution af 16de Februar 1856. 1 Juni.

Reglement om Alderstillæg for Underofficerer og Andre med dem i Klasse staaende af Sø-Etatens faste Mandskab, approberet ved allerhøieste Resolution af 28de Februar 1856. 1 Juni.

Styrke- og Fordelings-Reglement for Sø-Etatens faste Mandskab, approberet ved allerhøieste Resolution af 16de Februar 1856. 1 Juni.

Allerhøist approberet at Commandeurcapitain Krenchel suspenderes fra sit Embede som Havnecapitain paa Kjøbenhavns Rhed og som Havnemester og Medlem af Kjøbenhavns Havneadministration, samt at Capitain P. C. Holm constitueres i dette Embede. 4 Juni.

Ifølge Hans Majestæts allerhøieste Resolution er Vice-Admiral Mourier beordret til at overtage Over- 4 Juni.

Eqvipagemesterposten. Hans Majestæt har i den Anledning allernaadigst behaget at tilkjendegive Commandeur Gandil, der ophører at fungere som Over-Eqvipagemester og træder tilbage i sin tidligere Stilling som Eqvipagemester paa Gammelholm, sin allerhøieste Tilfredshed med den Maade, hvorpaa han har varetaget Over-Eqvipagemesterforretningerne, og med den Iver, Nidkjærhed og Sagkjendskab, han derved har lagt for Dagen.

Ifølge samme allerhøieste Resolution er Vice-Admiral Mourier fratraadt Flaadeinspecteurposten, og er Contra Admiral Steen Bille allernaadigst udnævnt til Flaadeinspecteur.

7 Juni. Har Hans Majestæt allernaadigst udnævnt fra 1ste Juli d. A. at regne: Vice-Admiral K. E. Mourier til Chef for Orlogsværftet, Contra-Admiral S. A. Bille til Chef for Søofficeerscorpset; Commandanten i Nyboder, Commandeurcapitain Harboe til at overtage de til Commandantposten henlagte Forretninger vedkommende Mandskabets Oeconomie m. m.; Divisionsqvarteermesterne L. Eskildsen og E. F. Ancker til Intendanter ved Sø-Etaten; Assistent hos Divisionsqvarteermesterne M. P. Secher til Assistent hos Intendanterne, og Copist ved Nyboders Commandantskab Krigscancellisecretair F. A. Kroyer til Overbetjent under Commandantskabet i Nyboder.

17 Juni. Udfærdiget Interimstaxt for Christiansøes Lodseri, saalydende:

Betalingen for Lodsning ind i Christiansøes Havn eller Udlosning af samme bliver fra 1ste Juli dette Aar at erlægge efter det lodsede Skibs eller Fartøis Læstedrægtighed med 6 Skilling Rigsmønt pr. Commercelæst.

Hvilket med allerhøieste Approbation herved bekjendtgjøres til Efterretning og Iagttagelse for alle Vedkommende.

Følgende Circulaire udgaaet fra Marineministeriet. 18 Juni.

Hans Majestæt Kongen har ved allerh. Resolutioner af 16de Febr. og 7de Juni d. A. allern. approberet, at Divisions- og Compagnie-Inddelingen af Sø-Etatens faste Mandskab den 1ste Juli d. A. ophæves, at de Søofficerer, der ere til Tjeneste i Land uden at være ansatte i faste Poster, underlægges en „Chef for Søofficeerscorpset," og at Commandoen over Mandskabet overdrages til Chefen for Orlogsværftet i Alt hvad det egentlige Tjenesteforhold angaaer, medens det i Alt Oeconomien og Ordens Opretholdelse i Nyboder vedkommende underlægges Nyboders Commandant.

Som Følge af disse allerhøieste Bestemmelser vil den Commando og Jurisdictionsmyndighed, som Divisionscheferne hidtil have havt over de til Tjeneste i Land værende Søofficerer, fra den 1ste i n. M. overgaae i samme Omfang og Udstrækning til Chefen for Søofficeers-Corpset, fra hvis Commando ere undtagne:

Generaladjutanten for Sø-Etaten,
Hans Majestæt Kongens Adjutanter,
den militaire Directeur i Marineministeriet,
Marineministerens Adjutant,
de ved Orlogsværftet, Søkadetacademiet og Søkaartarchivet ansatte Officerer.

Chefen for Orlogsværftet vil fra samme Tid, foruden den Commando, som Holmens Overeqvipagemester hidtil har ført over Mandskabet, tillige overtage den Commando over Mandskabet, som Divisionscheferne hidtil have havt, og vil som Følge heraf Alt hvad der angaaer Mandskabets Antagelse i Tjenesten, dets Avancement, Nedsættelse og Afskedigelse, dets Tjeneste i Land og Udcommando tilsøs eller andetsteds henhøre under Chefen for Orlogsværftet, til hvem ligeledes Jurisdictionsmyndigheden for Mandskabets Vedkommende, med Undtagelse af de Sager, der angaae Ordens Overholdelse i Nyboder, overgaaer.

Under Chefen for Orlogsværftet have Fagmændene eller de ved Værftet ansatte Officerer Commandoen hver for sit Vedkommende over den Deel af Mandskabet, der efter den bestaaende Fordeling af Værftstjenesten har Tjeneste under dem.

I Henseende til Alt hvad der vedkommer Mandskabets Oeconomie, Afregningers Opgjørelse og Udbetaling, Munderingsvæsen, Kostudlevering, Huusfordeling o. s. v. henlægges Mandskabet under Nyboders Commandant, der desuden i samme Omfang som hidtil har at paasee Ordens Overholdelse i Nyboder. Under Commandanten henhører ikke alene Alt hvad der hidtil har været varetaget af Divisionsqvarteermesterne, men tillige det Bogholderie og Regn-

skabsvæsen, der hidtil har været udført ved Compagniecheferne med Assistance af Sergeanterne.

Commandanten i Nyboder har Jurisdictionsmyndighed over Sø-Etatens faste Mandskab med Hensyn til alle Sager, der angaae Ordens Overholdelse i Nyboder eller Overtrædelser af de Bestemmelser, som det er hans Pligt at paasee overholdte.

De ved Divisionerne hidtil ansatte Læger stilles fra den 1ste i næste Maaned under Stabslægen, der ligesom hidtil sorterer direcle under Ministeriet.

Officererne og Lægerne erholde fremtidig deres Gager udbetalte af Marineministeriets Kasserer.

20 Juni. Udfærdiget foreløbige Bestemmelser for den Commando, som Chefen for Orlogsværftet fører over Sø-Etatens faste Mandskab.

20 Juni. Udfærdiget en foreløbig Instrux for Commandanten i Nyboder.

21 Juni. Cancellist under Marineministeriet C. W. Schmidt, efter Ansøgning, entlediget i Naade og derhos allernaadigst udnævnt til virkelig Krigsassessor.

21 Juni. Allerhøist resolveret, at Corvetten Flora casseres og udgaaer af Flaadens Tal, samt at Ministeriet bemyndiges til at foranstalte dette Skib realiseret, efter Omstændighederne enten ved Bortsalg eller ved Ophugning.

21 Juni. Grovsmedqvarteermand Niels Christian Vennecke og Qvarteermand Frederik Ferdinand Sørensen allrnaadigst udnævnte respective til Grovsmedmestersvend og Tømmerassistent fra 1ste Juli dette Aar.

21 Juni. Lov angaaende Landgage for Sø-Etatens Officeerscorps approberet.

§ 1.

Søofficerernes Antal og Landgage bestemmes som følger:

	Antal.	Landgage aarlig for hver.
Chef for Søofficeerscorpset . } Chef for Orlogsværftet. . . }	2	4,000 og 4,500 Rd.
Capitainer	26	. . . . . 2,000 -
efter 5 Aars Tjeneste i Klassen		2,500 -
- 10 - — - —		3,000 -

Directeurer ved Orlogsværftet 3	2,000	Rd.
efter 5 Aars Tjeneste som Direct.	2,500	-
- 10 - — - —	3,000	-
- 15 - — - —	3,500	-

Har en Directeur alt forinden sin Ansættelse som saadan opnaaet en høiere Lønning end 2,000 Rd., beholder han denne, og der regnes ham et Tjenesteaar som Directeur tilgode for hvert overskydende 100 Rd.

Capitainlieutnanter 22	1,200	-
efter 5 Aars Tjeneste i Klassen	1,500	-
- 10 - — - —	1,800	-
Lieutenanter 72	450	-
efter 5 Aars Tjeneste i Klassen	550	-
- 10 - — - —	650	-
- 15 - — - —	800	-

§ 2.

Officerer, der ere ansatte i efternævnte Poster, nyde de vedføiede Tillæg til deres Landgage:

	Tillæg aarlig.
a. Militair-Directeur i Marineministeriet . Generaladjutant af Sø-Etaten, ... Adjutant hos Hans Majestæt Kongen .	600 Rd.
b. Chef for Søcadetcorpset . . . . . Directeur for Søkaartarchivet . . . . . Underdirecteur ved Orlogsværftet . . .	400 -
c. Takkelmester . . . . . Eqvipagemester . . . . . Inspectionsofficeer ved Drengeskolen . 1ste subalterne Officeer v. Søcadetcorpset	300 -
d. Adjutant hos Marineministeren, og indtil 8 Officerer, der, efterat have gjennemgaaet den kongelige militaire Høiskole, ere ansatte til Tjeneste ved Orlogsværftet, ved Søkaartarchivet eller Søcadetacademiet	200 -

Officerer, der overtage Lærerposter ved de under Marineministeriet henhørende Underviisningsanstalter, oppebære endvidere de i Finantsloven for saadan Underviisning opførte Godtgjørelser, men forøvrigt kan intet Gagetillæg tilstaaes en Officeer for Tjeneste iland, henhørende under de Flaaden directe vedkommende Fag.

§ 3.

Naar Embedsbolig anvises en Officeer, bliver derfor at korte 200 Rd. aarlig.

§ 4.

Denne Lov træder i Kraft, naar den ved Lov af 27de Mai 1856 regulerede midlertidige Gageforbedring ophører, saaledes at de, der paa den Tid befinde sig i Admirals, Commandeurs eller Commandeurcapitains Klasserne, indbefattes mellem de i § 1 anførte Chefsposter og Capitainer. De Vacancer, der efter Lovens Udstædelse maatte forefalde, benyttes til at nærme sig den i § 1 anførte Ordning paa en saadan Maade, at kun een Forfremmelse foretages til Capitain for hver to Vacancer, og, indtil Maalet er naaet, udredes de overskydende Gager extraordinairt, analogt med Lovens øvrige Bestemmelser. De Officerer, der, efter de hidtil gjældende Regler, og uden Hensyn til den midlertidige Gageforbedring, vilde være i Besiddelse af en høiere Gage end den, der vilde tilkomme dem efter § 1, godtgjøres Forskjellen som personligt Tillæg. Gagen for Marineministeren udredes extraordinairt efter hans Anciennetet, og Gagen for den Officeer, der udfører Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Reberbanen, udredes ligeledes extraordinairt efter hans Anciennetet og med et Tillæg af 300 Rd. aarlig, indtil Posten inddrages ved Vacance, dog maa den samlede Lønning ikke overstige 2,500 Rd.

Naar der ikke findes et tilstrækkeligt Antal Officerer, der have gjennemgaaet den kongelige militaire Høiskole, kunne de i § 2 d. anførte Tillæg udbetales til andre Officerer, der maatte være ansatte i de tilsvarende Poster.

Lov angaaende visse Jurisdictionsforhold ved Sø- 21 Juni.
Etaten, saalydende:

§ 1.

Orlogscapitainerne underlægges indtil videre Sø-Etatens Over- og Generalkrigsret i de Sager, der henhøre under militair Ret.

§ 2.

Hvad der i de hidtil gjeldende Love er med Hensyn til Rettergangsforhold bestemt om Commandeurer, Commandeurcapitainer og Capitainer, er for Fremtiden iøvrigt at forstaae om Orlogscapitainer.

Lønningslov for Sø-Etatens Lægepersonale, saa- 21 Juni.
lydende:

§ 1.

For Sø-Etatens Lægepersonale fastsættes følgende Gagering fra 1ste April 1856 at regne:

til at udføre Stabslægens Forretninger			600	Rd. aarl.
for en	Overlæge	. . . . .	1,400	- —
- en	do.	. . . . .	1,200	- —
- en	do.	. . . . .	1,000	- —
- en	Underlæge	. . . . .	650	- —
- en	do.	. . . . .	600	- —
- to	do.	. . . . . à	550	- —
- tre	do.	. . . . . à	500	- —
- tre	do.	. . . . . à	450	- —

De Læger, der erholde Bolig anviist i Hospitalet i Nyboder, afkortes derfor 80 eller 60 Rd. efter Boligens Beskaffenhed.

Underlægerne ere forpligtede til at modtage Udcommando tilsøes.

§ 2.

Til den forøgede Udgift, som denne Lovs Bestemmelser foraarsage udover hvad der ved Normalbudgettet og Tillægsbevillingsloven for Marineministeriets Vedkommende er fastsat for Finantsperioden fra 1ste April 1856

til 31te Marts 1858, bevilges for bemeldte Tidsrum 3,719 Rd., som afholdes af Kassebeholdningen.

23 Juni. Chefen for Dampcorvetten Thor, Capitain Gottlieb beordret at indlægge og desarmere dette Skib.

23 Juni. Capitainlieutenant Albeck beordret at fratræde Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Eqvipagen paa Gammelholm.

26 Juni. Hans Majestæt, har allernaadigst resolveret: Sø-Etatens Stabslæge, Professor, Dr. med. F. W. Mansa entlediges i Naade fra Overlægeposten ved Sø-Etatens 1ste Division med de ham efter Pensionsloven tilkommende Vartpenge eller Pension, samt tillægges derhos allernaadigst Etatsraads Characteer med Rang i 3de Klasse Nr. 9; Overlæge Dr. med. H. O. C. Sommerfeldt indtræder i ældst Overlægegage, 1,400 Rd. aarlig; de characteriserede Overlæger C. Müllertz og P. L. Seidelin udnævnes allernaadigst til Overlæger med respective 1,200 og 1,000 Rd. aarlig i Gage; Underlægerne J. C. Krieger, J. G. G. Courländer og C. W. Hornemann indtræde i de tre ældste Underlægegager, respective 650. 600 og 550 Rd. aarlig; characteriseret Reservechirurg L. Clementsen udnævnes allernaadigst til Underlæge med 550 Rd. aarlig i Gage; Underlæge A. L. Bech tillægges i Gage 500 Rd. aarlig, og Lægerne H. Wellejus og W. Topp udnævnes allernaadigst til Underlæger, hver med 500 Rd. aarlig i Gage; for samtlige Underlægers Vedkommende under Betingelse af, at de forpligte sig til at modtage Udcommando tilsoes.

26 Juni. C. G. Winge allernaadigt udnævnt til Cancellist under Marineministeriet.

26 Juni. Commandeurcapitain v. Dockum allernaadigst bevilget circa 2 Maaneders Permission til at foretage en Reise i Tydskland.

26 Juni. Secondlieutenant Braëm allernaadigst bevilget 1 Aars Permission for at gjøre en Reise til Callao og tilbage med Briggen Jylland, fort af Capitain Qvitzan.

26 Juni. Premierlieutenant Wrisberg beordret til Adjutant hos Chefen for Søofficeerscorpset, Contra-Admiral Bille.

26 Juni. Skrivelse til Chefen for Søofficeerscorpset, at foruden de i Circulaire af 18de s. M. nævnte Officerer, der ikke skulle henhøre under Chefen for Søofficeerscorpset, vil Inspectionsofficeren ved Sø-Etatens Drengeskole, efterat Divisionerne ere ophævede, sortere directe under Ministeriet.

27 Juni. Udfærdiget en Instrux, hvorefter Intendanterne ved Sø-Etaten indtil videre have at rette sig.

1856.

Capitainlieutenant Frølich beordret til Chef for Dampskibet Slesvig, naar det i indeværende Aar udrustes til Brug for Hans Majestæt Kongen. 27 Juni.

Cand. phil. A. H. H. C. A. Knudsen, Cand. T. V. Boesen og C. A. J. Knub ansatte som Cancellister under Marineministeriet. 28 Juni.

Capitain Bocher beordret til at stryge Commandoen ombord i Dampskibet Hertha, og overlevere Skibet til dets Fører, Premierlieutenant Braag. 30 Juni.

Premierlieutenant Bruun beordret til med Fyrskibet Nr. 7 (Jagten Karen Knuth) at fortsætte Opmaalingerne, deels i Storebelt og deels ved Indløbet til Kielerfjord. 30 Juni.

Secondlieutenant Bille beordret at forrette Tjeneste ombord i Vagtskibet ved Altona fra den 8de Juli næstkommende, paa hvilken Dag Secondlieutenant Braëm, ifølge meddeelt Permission, fratræder Tjenesten derombord. 1 Juli.

Secondlieutenant N. Jacobsen beordret at forrette Tjeneste som Adjutant hos Chefen for Orlogsværftet, Vice-Admiral Mourier. 1 Juli.

Følgende Circulaire udgaaet til Marinens Officerer: 2 Juli.

I Lighed med hvad under 3die Marts 1849 er bestemt for forskjellige af Messens Officianter, skal for Fremtiden ogsaa Officererne ombord i Krigsskibene, alene med Undtagelse af Chefen, forsynes med Contrabøger, hvori strax indføres hvad der bliver dem udbetalt.

Hvilket herved tjenstligst meddeles o. s. v.

Premierlieutenant H. Garde beordret at føre Dampskibet Skirner i Postfarten i indeværende Aar, og som Følge heraf at fratræde Tjeneste ombord i Fregatten Rota. 4 Juli.

Den paa Stabel staaende Dampcorvet Heimdal befalet at skulle sættes i Vandet Torsdagen den 24de d. M. Kl. 12 Middag. 8 Juli.

Capitainlieutenant Wrisberg beordret til, naar Dampskibet Ægir er udgaaet af Postfarten, at aflevere dette Skib til Holmen, og derefter midlertidigen at føre Dampskibet Jylland i Postfarten. 8 Juli.

Hans Majestæt Kongen har allerhøiest resolveret som følger: Capitain F. Paludan oprykker paa den for de ældste Capitainer reglementerede Gage; Capitainlieutenant E. A. Wulff udnævnes allernaadigst til Capitain paa yngst Gage; Capitainlieutenant F. Frølich oprykker paa ældst Capitainlieutenants Gage; Premierlieutenant F. A. Gandil udnævnes allernaadigst til Capitainlieutenant; alle Gageforbedringer fra den 1ste August næstkommende at regne. 13 Juli.

1856.

13 Juli. Secondlieutenant R. W. Bauer allernaadigst udnævnt til Underdirecteur ved Sø-Etatens Maskin- og Vandbygningsvæsen.

13 Juli. Allerhøieste Resolution, see Circulaire af 18de Juli.

13 Juli. Chefen for Soofficeerscorpset Contra-Admiral Bille allernaadigst bevilget 4 Ugers Permission.

13 Juli. Secondlieutenanterne Mac-Dougall, C. Jessen og Blom allernaadigst bevilget Permission i respective 18, 12 og 18 Maaneder, for at gaae i Coffardifart.

14 Juli. Premierlieutenant Falbe beordret til at forrette Tjeneste ombord i Fregatten Rota.

15 Juli. Hans Majestæt Kongen har allerhøiest resolveret som følger: Commandeur C. L. Ellbrecht tillægges den for de ældste Commandeurer normerede Gage; Commandeurcapitain H. Fæster tillægges den for de yngste Commandeurer normerede Gage; Chefen for Søcadetcorpset Commandeurcapitain E. Suenson indtræder i Detaillen og tillægges Commandeurcapitains Gage, Alt fra den 1ste August næstkommende at regne.

18 Juli. Følgende Circulaire udgaaet til Marinens Officerer:

Ifølge Hans Majestæt Kongens allerhøieste Resolution af 13de Dennes skal i de kongelige Skibe Marineministerne ligesom alle de andre Ministre, der have Sæde i Geheimestatsraadet, saluteres efter Salut-Reglementets § 15 Nr. 1.

Hvilket herved tjenstligst meddeles Herr (Titul) til behagelig Efterretning og videre fornøden Bekjendtgjørelse, med Tilføiende, at den i Søkrigsartikelsbrevets § 882 omhandlede Honneur som Følge heraf bortfalder for Marineministerens Vedkommende.

18 Juli. Følgende Circulaire udgaaet til Marinens Officerer:

Ministeriet er officielt blevet underrettet om, at vedkommende militaire Autoriteter i Kongeriget Begge Sicilierne ere blevne instruerede til, naar et dansk Orlogsskib i en neapolitansk befæstet Havn høitideligholder sin Souverains Fødselsdag eller Navnedag, og Skibschefen derom underretter Pladscommandanten, at lade fra Fæstningen, dog uden Salut, Flag vaie hele den paagjældende Dag, med mindre der paa samme Tid skulde i Havnen

ligge et indenlandsk Krigsskib, paa hvilket Flaget i saa Tilfælde skal heises.

Hvilket herved tjenstligst meddeles o. s. v.

Premierlieutenant A. B. Rothe beordret til indtil videre at fratræde Førelsen af Postdampskibet Eideren. 18 Juli.

Overkanoneer af Artillericorpset Jacob Andersen Tolle, Dannebrogsmand, ansat som Fyrmester ved Hjelms Fyr, og Reservelods ved Hals Lodseri Lars Jensen som Assistent ved samme Fyr, Begge fra 1ste October d. A. at regne. 21 Juli.

T. Lund ansat som Proviantsforvalter og Skibssecretair paa Dampfregatten Niels Juel paa dens forestaaende Togt. 22 Juli.

Navigationsdirecteur Capitainlieutenant G. E. Tuxen constitueret til, i Forbindelse med hans nuhavende Embede, indtil videre at overtage de Navigationsexaminatoren i Hertugdømmerne Slesvig og Holsten paahvilende Forretninger. 25 Juli.

Efterat have modtaget Constructions- og Reglerings-Commissionens Betænkning over den af Capitain E. Wulff indgivne Generalrapport om Corvetten Flora paa dens Togt som Vagtskib i Sundet i 1855, har Ministeriet resolveret: 25 Juli.

at der paa Hylderne i Krudtmagasinet i alle Skibe skal gjøres Rum til hver Granat, i Overeensstemmelse med den i Ministeriets Skrivelse af 20de September 1854 for Corvetten Valkyrien givne Bestemmelse;

at Seilene til Gigger og Hvalbaade fremtidigen skulle forfærdiges af flamsk Linned.

Følgende Circulaire udgaaet til Marinens Officerer og Læger: 30 Juli.

De Herrer (Officerer — Læger) ville i Fremtiden have at hæve deres Gage senest inden den 8de i hver Maaned, da de i andet Fald først kunne faae den udbetalt den 1ste i Maaneden efter.

Hvilket tjenstligst meddeles o. s. v.

Secondlieutenant J. U. A. Holm beordret at forrette Tjeneste ombord i Dampskibet Slesvig. 31 Juli.

Cand. jur. T. D. Klein ansat som Assistent under Ministeriet og placeret indtil videre i Commissariats- og Bogholder-Contoiret. 31 Juli.

Hans Majestæt Kongen har allernaadigst bestemt, Fredagen den 15de d. M. Kl. 12 Middag at ville lægge 1 Aug.

Slusens Centersteen i det nye Dokkeanlæg paa Nyholm, og nedlægge under den en Sølvplade med følgende Indskrift:

(paa den ene Side)
Centerstenen til Slusen
lagde
Hans Majestæt Kong Frederik den Syvende
den 15de August 1856
(paa den anden Side)
Dokkens Dimensioner:

Lang i Bunden	250 Fod	
Dyb fra Jordlinien	29 »	6 Tom.
Bred i Slusen	58 »	
Vandhøide paa Slusefalsen . . .	20 »	

Ramning af Dæmningen begyndtes i September 1854.
Muurarbeidet » » » 1855.
Alfred Giles af London
forfattede Tegningerne og ledede Arbeidet,
hvilket udførtes
af
Capitain i Marinen Nicolai Elias Tuxen.

1 Aug. Allernaadigst approberet, at Underfabrikmesteren Premierlieutenant G. Schønheyder beordres til i forestaaende Efteraar at foretage en Reise til England paa 3 à 4 Maaneder, for at gjøre sig bekjendt med Skibbyggeriet paa derværende Værfter.

1 Aug. Allernaadigst approberet, at Premierlieutenant Schiwe maa forblive ansat i Posten som Næstcommanderende ved Krydsvæsenets østlige Afdeling endnu i 1 Aar fra 1ste November d. A. at regne, og at der imidlertid maa udbetales ham Gage i Marinen, med Fradrag af Qvarteer- og Oppasserpenge.

1 Aug. Underlæge W. Hornemann allernaadigst bevilget 14 Dages Permission til at gjøre en Reise i Udlandet.

1 Aug. Munderingsreglement for Søtøihuuslieutenanter, Skippere, Mestere, Mestersvende og andre med dem i Klasse staaende Embedsmænd i Sø-Etaten, approberet ved allerhøieste Resolution af 7de September 1855.

Søtøihuuslieutenanter og Skippere.

Vaabenfrakke af mørkeblaat Klæde med Overslag og 2 Rader Ankerknapper. Opstaaende Krave med et blindt Knaphul og en lille Ankerknap. Hvert Ærme gives ovenpaa, for Haanden, Taske, besat med 3 Ankerknapper.

Hvid Vest med 1 Rad smaa Ankerknapper,
Mørkeblaae, lange, vide Beenklæder,
Sort Halstørklæde,
Trekantet Hat med Guldcordons og 1½ Tom. bred, blank Guldtresse, heftet over Nationalcocarden med en Ankerknap.
Guld Contra-Epauletter med en bred Stribe af blaat Klæde i Bladet, paa hvilket anbringes for Søtøihuuslieutenanter en forgyldt Granat, for Skippere et forgyldt Anker.
Sabel i Livgehæng med rundt Felttegn af Guld og rød Silke.

I daglig Tjeneste bæres Secondlieutenants Brandebourgs, indvævede med Blaat, blaa Klædes Vest, blaa Klædes Hue med Nationalcocarde og Guldgalon, som reglementeret for subalterne Officerer, og Dolk.

Mestere.

Vaabenfrakke af mørkeblaat Klæde med Overslag og 2 Rader Ankerknapper. Opstaaende Krave og runde Ærmeopslag. Forneden og paa Forkanten af Kraven samt om Ærmeopslagene en dobbelt Guldgalon med mellemliggende rød Stribe, 2 Linier bred, den ene Guldgalon 1 Tom., den anden 1 Linie bred.

Hvid Vest med 1 Rad smaa Ankerknapper,
Mørkeblaae, lange, vide Beenklæder,
Sort Halstørklæde,
Trekantet Hat med Guldcordons og 1½ Tom. bred blank Guldtresse, heftet over Nationalcocarden med en Ankerknap.
Sabel i Livgehæng med rundt Felttegn af Guld og brandguul Silke.

I daglig Tjeneste bæres blaa Vest, blaa Klædes Hue med Nationalcocarde og Guldgalon, som reglementeret for subalterne Officerer. Det tillades at bære Frakken uden Guldgaloner, med Secondlieutenants Brandebourgs, indvævede med Blaat.

Mestersvende.

Samme Uniform som Mesterne, med Undtagelse af at den een Linie brede Guldgalon om Frakkens Krave og Ærmeopslag samt Guldcordons i Hatten bortfalde.

I daglig Tjeneste bæres blaa Vest, blaa Klædes Hue med Nationalcocarde og en Guldgalon af ½ Tom. Brede.

Det tillades at bære Frakken uden Guldgalon.

Det er ikke tilladt Nogen af de i dette Reglement omhandlede Embedsmænd at bære Civildragt i Tjenesten.

1 Aug. Munderings-Reglement for Underklasserne af Sø-Etatens faste Mandskab, approberet ved allerhøieste Resolution af 13de Juli 1856.

Munderingen for Underklasserne af Søetatens Mandskab skal være:

Vaabenfrakke, Beenklæder og Hue for Underofficerer og Menige;

Trøie, Beenklæder og Hue for Lærlinger;

Paa Huen: Nationalcocarden, 1¼tom. i Diameter.

Munderingsstykkerne forfærdiges af middelfiint, mørkeblaat Garderklæde af 1800 Strænges Fiinhed, Frakken og Trøien med opstaaende Krave, Ærmeopslagene spidsed for Artillericorpset, Matroscorpset, Skoleinspecteurer, Overlærer og Lærere i Gymnastik og Værfts-Underofficerer; rundt afskaarne for alle de Øvrige.

I Frakken anbringes:

7 store Ankerknapper i hver Rad foran,
3 — — paa hver Baglomme,
2 smaa — for hvert Ærmeopsnit.

I Trøien anbringes:

8 smaa Ankerknapper i hver Rad foran,
2 — — for hvert Ærmeopsnit.

Frakkens og Huens Varighed ansættes til 3 Aar, Trøiens og Beenklædernes til 1 Aar.

Artilleri- og Matroscorpset.

Paa hver Side af Kraven anbringes Corpsets Emblem af presset Messing, forgyldt for Underofficererne, og paa Cocarden et forgyldt Anker.

Sabel i Skuldergehæng — Overkanonerer og Høibaadsmænd bære Sølvfelttegn, de øvrige Underofficerer Uldfelttegn.

Lærlingerne bære ikke Sabel.

Distinctionerne ere:

for Overkanonerer og Høibaadsmænd:

Paa Frakken: 3 guldgule Uldsparrer med 1 Roset paa hver Side af Spidsen.

— Huen: 3 guldgule Uldsnore med rød Kant.

for Kanonerer og Baadsmænd:

Paa Frakken: 3 guldgule Uldsparrer med 1 Roset over Spidsen.

— Huen: 3 guldgule Uldsnore med rød Kant.

for Underkanonerer og Baadsmandsmather:

Paa Frakken: 2 guldgule Uldsparrer med 1 Roset over Spidsen.

— Huen: 2 guldgule Uldsnore med rød Kant.

for Overconstabler og Qvarteermestere:

Paa Frakken: 1 guldguul Uldsparre med 1 Roset over Spidsen.

— Huen: 1 guldguul Uldsnor med rød Kant.

for Constabler og heelbefarne Corpsmatroser:

Paa Frakken: 1 guldguul Uldsparre uden Roset.

Ovennævnte Distinctioner paa Frakken anbringes ved Overkanten af Ærmernes spidse Opslag med 1 Linies Afstand mellem Sparrerne.

Hver Sparre er 6 Linier bred, Rosettens Diameter lig Sparrernes Brede.

for Underconstabler og halvbefarne Corpsmatroser:

en skraastillet, guldguul Barre paa venstre Underarm.

Værftscorpset.

Paa hver Side af Kraven et blindt Knaphul og en lille Ankerknap.

Distinctionerne ere:

for Værfts-Underofficerer:

som for Underkanonerer.

for Skrivere i 1ste Klasse:

Paa Frakken: 2 røde Uldbarrer.

— Huen: 2 — Uldsnore.

for Skrivere i 2den Klasse.

Paa Frakken: 1 rød Uldbarre.

— Huen: 1 — Uldsnor.

Væftsunderofficerer bære Sabel i Skuldergehæng og Uldfelttegn. Skriverne bære ikke Sabel.

Haandværkscorpset.

Paa hver Side af Kraven anbringes Haandværker-Emblemet med Undtagelse af Arbeidsmændene, Bolteslagerne og Begsyderne, som gives et blindt Knaphul og en lille Ankerknap paa Kraven.

Forgyldte Emblemer gives Qvarteermænd, Formænd, Modellereren, Brandmesteren og Underassistenter i 1ste og 2den Klasse.

Distinctionerne ere:

for Qvarteermænd:

Paa Frakken: 3 røde Uldbarrer.

— Huen: 3 — Uldsnore.

for Brandmesteren, Modellereren, Formænd og Underassistenter i 1ste Klasse.

Paa Frakken: 2 røde Uldbarrer.

— Huen: 2 — Uldsnore.

for Underassistenter i 2den Klasse:

Paa Frakken: 1 rød Uldbarre.

— Huen: 1 — Uldsnor.

Distinctionerne paa Frakken anbringes ved Overkanten af Ærmernes runde Opslag med een Linies Afstand mellem Barrerne. Hver Barre er 6 Linier bred.

Ovennævnte Underofficerer bære Sabel i Livgehæng, Qvarteermændene med Sølvfelttegn, de Øvrige med Uldfelttegn.

Opsyns- og Justitsbetjente.

Skoleinspecteurer, Overlærer og Lærere i Gymnastik gives paa hver Side af Kraven et blindt Knaphul og en lille Ankerknap.

Overbetjente, Betjente, Underbetjente, Justitssergeanten, Justitsqvarteermestere, Retsbudet og Portneren i Dokken gives grønne Speile paa Kraven og paa Huen en grøn Kant, 1tom. bred.

Distinctionerne ere:

for Skoleinspecteurer og Overlæreren i Gymnastik:

Paa Frakken og Huen: som for Overkanonerer.

for Lærere i Gymnastik:

Paa Frakken og Huen: som for Kanonerer.

for Overbetjente:

1 Guldroset paa Kravespeilet.

for Justitssergeanten:

3 over hinanden stillede Ankerknapper paa Kravespeilet.

for Betjente:

2 over hinanden stillede Ankerknapper paa Kravespeilet.

for Underbetjente Justitsqvarteermestere, Retsbud og Portneren i Dokken:

1 lille Ankerknap paa Kravespeilet.

Skoleinspecteurer, Overlæreren i Gymnastik og Justitssergeanten bære Sabel i Skuldergehæng med Sølvfelttegn og Lærere i Gymnastik Sabel i Skuldergehæng med Uldfelttegn; de Øvrige bære ikke Sabel.

Pensionisterne i Indvalideafdelingens 2den, 3die, 4de, 5te og 6te Klasse: samme Munderingsstykker som det faste Mandskab.

Paa Kraven et blindt Knaphul med en lille Ankerknap, forøvrigt de samme Distinctioner paa Frakken og Huen, som her ere reglementerede for de Charger, hvorfra de ere afgaaede.

2 Aug. Cand. med. & chir. P. Topp ansat som Overskibslæge og Stud. med. & chir. C. Thye som Underskibslæge paa Dampfregatten Niels Juel paa dens forestaaende Togt.

5 Aug. Styrmand paa Vagtskibet i Store Belt Dyrehauge indtil videre ansat som Tilsynsførende ved Slipshavns Fyr.

6 Aug. Ministeriet har bestemt, at de Tillæg, der ere reglementerede for Kanoncommandeurer og Ladere, skulle for Fregatten Rotas Togt iaar anvendes til Præmier for de flinkeste af Exerceerskolens Elever, og at der som Følge deraf maa uddeles følgende Præmier:

til de 12 Bedste i Exercits hver . . . . . 4 Rd.
» » 12 Næstbedste i » » . . . . . 2 -
» » 12 Bedste i Skarpskydning med Kanoner, hver . . . . . 3 -
» » 12 Næstbedste i Skarpskydning med Kanoner, hver . . . . . 2 -
» » 12 Bedste i Skarpskydn. med Haandvaaben 1 -

8 Aug. Fregatten Rota og Corvetten Valkyrien beordrede indlagte og desarmerede.

11 Aug. Til Dampfregatten Niels Juel paa dens forestaaende Togt ere følgende Officerer udcommanderede: Commandeurcapitain Irminger Chef, Capitainlieutenanterne Albeck og Gandil, Premierlieutenanterne Falbe og Schoustrup, samt Secondlieutenanterne H. L. Holm, J. L. Pedersen, P. Bruun og Kock.

12 Aug. Commandeur Braëm beordret at gjøre Togtet med Dampfregatten Niels Juel og at sammentræde med Chefen Commandeurcapitain Irminger og Næstcommanderende Capitainlieutenant Albeck i en Commission, for at iagttage Fregattens Egenskaber under Togtet og derom afgive Beretning.

Chefen for Dampfregatten Niels Juel beordret til, efter modtagen Seilordre, først at gjøre et kort Krydstogt i Sundet eller Østersøen, og derefter at gaae til Nordsøen, Norden om Skotland ud i Atlanterhavet og hjem igjennem Kanalen. Det er overladt Chefen at anløbe de Havne, som han maatte finde meest passende, navnlig i Henseende til Kulforsyningen. Togtets Varighed er bestemt til c. 2½ Maaned. 12 Aug.

Følgende Circulaire udgaaet til Marinens Officerer: 11 Aug.

Som Følge af den ved Ministeriets Circulaire af 18de Juni d. A. fastsatte forandrede Ordning af Commandoen over de til Tjeneste i Land værende Søofficerer, ville Circulairer og andre Bekjendtgjørelser fra Ministeriet fremtidig blive meddeelte Marinens Officerer ved Skrivelser til Chefen for Søofficeerscorpset og Chefen for Orlogsværftet, samt ved Circulairer, deels til Chefen for Søcadetcorpset, Directeuren for Søkaartarchivet og Inpectionsofficeren ved Sø-Etatens Drengeskoler, deels til Generaladjutanten for Sø-Etaten og Hans Majestæt Kongens Adjutant eller Adjutanter af Sø-Etaten. Det vil derefter paaligge Cheferne for Søofficeerscorpset, Orlogsværftet og Søcadetcorpset samt Directeuren for Søkaartarchivet, at foranstalte Indholdet af Ministeriets Skrivelser bekjendtgjort for de dem underlagte Officerer, hvilken Bekjendtgjørelse dog for de Officerers Vedkommende, der ere udcommanderede, permitterede eller af anden Grund meldte fra Tjeneste, maa udsættes indtil de ere hjemkomne og meldte til Tjeneste.

Hvilket herved tjenstligst meddeles o. s. v.

Ministeriet har resolveret, at de 4 Jerntransportfartøier, hvortil Pengemidler ere bevilgede for Finantsaarene $18^{56}/_{57}$ og $18^{57}/_{58}$, skulle anskaffes paa samme Maade som det først byggede, nemlig ved at Jernarbeidet forfærdiges af Private heri Landet, og at Fartøierne derefter fuldføres ved Værftet. Ministeriet har derhos approberet den af Fabrikmesteren udarbeidede nye Tegning til for- 12 Aug.

nævnte Jerntransportfartøier, og bifaldet, at det paa Tegningen antydede Spidsseil prøves paa de først byggede Fartøier.

16 Aug. Premierlieutenant Kraft beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Skibbyggeriet.

18 Aug. Sofarende Dreyer og Aspiranterne Boiesen, Fugl, Gad og Løitved antagne som Cadetter ved Socadetcorpset.

20 Aug. Secondlieutenant W. J. Pedersen beordret til den 25de s. M. at afgaae til Christianso, for at forrette Tjeneste som Høistcommanderende paa Øen. Premierlieutenant L. C. Braag beordret at fratræde denne Tjeneste og retournere hertil Staden.

20 Aug. Ifølge allerhøieste Resolution af 20de f. M. er Capitain Bocher beordret til, medens Commandeurcapitain Irminger er udcommanderet som Chef for Dampfregatten Niels Juel, at fungere som Generaladjutant for So-Etaten og Jagtcapitain.

21 Aug. Allerhøiest resolveret som følger: Capitain R. Aschlund tillægges Commandeurcapitains Gehalt; Capitain J. L. Gottlieb oprykker i den for de ældste Capitainer reglementerede Gage; Capitainlieutenant F. L. F. Sommer udnævnes allernaadigst til Capitain paa yngst Gage; Capitainlieutenant P. A. Seidelin oprykker paa ældst Capitainlieutenants Gage; Premierlieutenant R. C. M. Bruun udnævnes allernaadigst til Capitainlieutenant paa yngst Gage, og Secondlieutenant F. L. Holbøll udnævnes allernaadigst til Premierlieutenant med Gage; — alle Gageforbedringer fra den 1ste i næste Maaned at regne.

21 Aug. Cadet-Underofficererne F. P. A. Uldall, A. H. J. B. Münter og H. J. Marcher allernaadigst udnævnte til Secondlieutenanter i So-Etaten med Gage fra den 1ste i næste Maaned at regne.

22 Aug. Cadetterne Koefoed, Hansen og Møller ansatte som Underofficerer ved Socadetcorpset.

23 Aug. Proviantsforvalter Eigtved constitueret til under Sokrigscommissair Lorentzens Sygdom at varetage Forretningerne som Proviants-, Ammunitions- og Material-Forvalter paa Christianso, samt som Inspecteur ved det derværende Fyr og Toldforvalter.

27 Aug. Ministeriet har bestemt, at der af det af fransk Capitain A. Pecoul opfundne Lodde- og Logge-Instrument, kaldet Loch-Sondeur, skal anskaffes et Exemplar af hver Størrelse til Prøve.

27 Aug. Efterat den af Capitain Sommer afgivne Chefs-Rapport om Briggen Ørnen paa dens Togt i 1855—56

har været behandlet af Constructions- og Reglerings-Commissionen, har Ministeriet resolveret følgende:

Rundholtsmaatter skulle udgaae af Reglementet for de mindre Skibe;

Briggens Roer bliver, naar Skibet næste Gang udrustes, at forsyne med Lister, paaspigrede paa Agterkant;

paa længere Togter blive Kugleforme til Haandvaabnene at medgive;

til Forsøg medgives Brandspande, der ere noget større end de nuværende og af Form som Træposene, samt ferniserede Seildugs Kavaier uden Foer.

I Henhold til den af Constructions- og Reglerings- 29 Aug.
Commissionen afgivne Betænkning over Capitain Gottliebs Generalrapport om Dampcorvetten Thor, har Ministeriet resolveret:

Gaffeltopseilet bibeholdes som det er blevet indrettet paa Togtet;

Iernrakkens skraa Stilling til Fokkeraaen forandres ved forefaldende Reparationer;

Mersetakler blive at anbringe;

Kakkelovnsrøret til Kahytten gjøres af Kobber;

den under Togtet anbragte Bro foranfor Skorstenen bibeholdes til videre Forsøg.

de ombord forfærdigede løse Luger over Maskinlugen paa Banjerne blive ikke at anvende.

Regnskabsfører paa Batteriet Trekroner, Baadsmandsmath D. G. 2 Sept.
Wilde, indtil videre ansat som Tilsynsførende ved Fyret sammesteds.

Det engelske Dampskibsselskab North of Europe 2 Sept.
steam Navigation Comp. meddeelt Tilladelse til at lade anbringe Fyrlygter med rødt Lys paa Holnæshage og Skidenkind.

Søgagen normeret for: 2 Sept.

Fyrbøder af 1ste Klasse til 17 Rd. mdl. og ½ Port. Kost
» » 2den » » 15 - » ½ » »

8 Septbr. Efterat et af Søtoimesteren Capitainlieutenant Skibsted indgivet Forslag til Forandringer ved et Partie af ca. 2500 Lütticher Taprifler, der i Aaret 1853 fra Rendsborg Arsenal bleve afgivne til Søtoihuset, har været underkastet nærmere Undersøgelse af en af Ministeriet dertil nedsat Commission, bestaaende af Commandeurcapitain Meyer, Capitain Gottlieb, Capitainlieutenant Hagen og Premierlieutenant af Artilleriet v. Holbek, har Ministeriet resolveret, at der skal foretages følgende Forandringer med de omhandlede Taprifler, nemlig:

at de forsynes med Pistoner passende til Jagthætter;

at Fjedrene slappes til et til disse passende Slag af 6 à 8 Pd.;

at en Mellemru nedfiles i Nøden;

at Hornet paa Kappen borttages, og denne tildannes som paa den indsendte Prøve;

at Ladestokken udsænkes efter Projectilets Form og forsynes med Rifler paa Kolben;

at et Buevisir anbringes efter den indsendte Model og at det om muligt gjøres saa lavt, at der kan sigtes paa 200 Alen uden at forhøie Sigtkornet;

at Riflerne forsynes med Bæreremme;

at Ammunitionen til disse Rifler forfærdiges overeensstemmende med den til So-Etatens ældre Taprifler, dog at Projectilets Diameter bestemmes til 7‴ 3‴‴ og Ladningen til 1 Qvintin Jagtkrud.

17 Septbr. Allerhøieste Resolution, vide Circulaire af 18. Septbr.

18 Septbr. Følgende Circulaire udgaaet til Marinens Officerer m. Fl.:

Paa Ministeriets allerunderdanigste Forestilling har det behaget Hans Majestæt Kongen under Gs. D. allernaadigst at resolvere, at den allerhøieste Resolution af 4. Juli 1838 angaaende Tilladelse for fremmede Krigsskibe til at løbe indenfor Batteriet Trekroner atter sættes i Kraft.

Hvilket herved tjenstligst meddeles osv.

Resolveret, at Marinens faste Læger herefter i Sygdomstilfælde maae indlægges paa Sø-Etatens Hospital, og der gives fri Cour og Pleie. 18 Sptbr.

Capitainlieutenant Gottlieb og Premierlieutenant L. Braag beordrede at forrette Tjeneste som Inspectionsofficerer resp. ved Artilleriet og Takkelvæsenet. 24 Sptbr.

Allerhøist resolveret, at Blokskibet »Danmark« udgaaer af Flaadens Tal og casseres til Ophugning. 29 Sptbr.

Allerhøist resolveret, at Underdirecteurerne ved Orlogsværftet tillægges Rang med Capitainlieutenanter i Rangforordningens 6. Kl. No. 4. 29 Sptbr.

Overmaskinmester Wm. Wain, Dannebrogsmand, allernaadigst tillagt Titel af Maskininspecteur med Rang i Rangforordningens 6. Kl., No. 6. 29 Sptbr.

C. Lund allernaadigst udnævnt til Copist i Holmens Contoirer. 29 Sptbr.

Hans Majestæt Kongen har allernaadigst rescriberet Marineministeren, saaledes: 29 Sptbr.

»Vi ville allernaadigst have Dig paalagt at tilkjendegive Fabrikmesteren Capitain O. F. Suenson Vor allerhøieste Tilfredshed med den Dygtighed, Iver og Omhu, hvormed han har forestaaet Indretningen af Dampskibet Slesvig til Vort Brug, samt med den Smag han har lagt for Dagen i Valget af Kahytters og Salonners Forziring, Meublering og øvrige Udstyr«.

Chefen for Opmaalingsfartøi, Fyrskibet 7, Capitainlieutenant Bruun beordret at indlægge og desarmere dette Skib. 30 Sptbr.

Bekjendtgjørelse om Forandring i Havnereglement for Kjøbenhavns Reed og Havn af 9. Sptbr. 1853 §§ 10-12. 2 Octbr.

Med Hensyn til de i Havnereglementets §§ 10—12 indeholdte Bestemmelser om Tiderne for Toldbodbommens Aabning og Lukning ville fremtidig følgende Forandringer finde Sted:

1) I Tidsrummet fra 1. December til 15. Januar incl. aabnes Toldbodbommen Kl. 9 F. M. istedetfor Kl. 8½.
2) Istedetfor til de i Havnereglementets § 12 anførte Tider holdes Toldbodbommen fremtidig lukket fra Kl. 12—12½, samt i Tidsrummet fra d. 16. Januar

til d. 30. November incl. fra Kl. 3¾—4½ E. M. og i Tidsrummet fra d. 1. Decbr. til d. 15. Januar incl. fra Kl. 3¼—4 E. M.

Hvilket herved bekjendtgjøres til Efterretning for alle Vedkommende.

3 Octbr. Resolveret, at Takkeladspram No. 5 samt Transportchalupperne No. 2 og 3 casseres og ophugges.

6 Octbr. Hans Majestæt Kongen har allernaadigst udnævnt:

til Commandeur af Dannebrog:

Commandeur M. P. Secher, Ridder af Dnbrg. og Dmd. og Overdirecteur for det franske Fyrvæsen Reynaud;

til Dannebrogsmænd:

Commandeur C. L. Ellbrecht, Ridder af Dannebrog og Commandeurcapitain J. A. Meyer, Ridder af Dnbrg.

til Riddere af Dannebrogsordenens 3. Klasse:

Capitainlieutenant A. Bjelke, Premierlieutenant J. C. Kraft, Bogholder i Marineministeriet Overkrigscommissair F. W. Aagesen, Architect N. S. Nebelong, Kjøbmand F. E. Christen i Stettin, Capitain af det belgiske Artilleri N. Navéz og Underdirecteur ved det franske Fyrvæsen Degrand.

til Dannebrogsmænd:

Fabrikskriver i Haandværkercorpset J. H. Davidsen, Tømmerqvarteermand i samme Corps F. Andersen, Fyrskipper A. Due, Lodsoldermand ved Spotsbjerg og Rørvig Lodserier P. Jensen, Sognefoged R. Hansen paa Thunø;

til Overkrigscommissair:

Krigsassessor J. R. Harboe, Kasserer ved Assistentshuset.

til virkelige Krigsassessorer:

Fuldmægtigene under Marineministeriet L. C. Tuxen, J. L. Qvistgaard, F. A. J. E. Stjerne, C. F. Andersen og Krigscancelliesecretair C. F. Gede.

7 Octbr. Resolveret, at Fyrskibet No. 7, paa Grund af den forandrede Bestemmelse for dette Skib, atter skal benævnes ved dets oprindelige Navn, saa at Fartøiet fremtidigen kaldes Jagten »Karen Knuth«.

10 Octbr. Med Hensyn til Chefs Rapporten for Fregatten Rota efter dens Togt iaar, har Ministeriet resolveret Følgende:

Ved fremtidig Eqvipering vil det nøie være at iagttage, om ikke den ved Skibet stedfindende Lækkage findes mellem letteste og øverste Vandlinie,

hvilket synes antageligt, da ingen Lækkage spores naar Sætning skeer med tomt Skib;

Belysningen af Hellegatterne vil være at indrette paa samme Maade som i de nyere Skibe;

til Belysning af Krudmagasinerne saavel i Fregatten »Rota« som i andre Skibe bliver der efterhaanden at anskaffe særegne Lanterner, afpassede efter Pladsen.

Premierlieutenant Prosilius beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Takkelvæsenet. 13 Octbr.

Cand. phil. Muxoll beskikket til Cantor ved Holmens Kirke. 13 Octbr.

Cancellist under Marineministeriet, Krigscancelliesecretair J. R. Ramus allernaadigst udnævnt til Veiermester ved Sø-Etaten, samt derhos tillagt Krigsraads Characteer med Rang i Rangforordningens 7. Klasse, No. 4. 14 Octbr.

Resolveret, at der fremtidig skal godtgjøres Maskinmestere, der ere til Tjeneste i Marinens Skibe hvor ingen Messe holdes, 2 Rd. 3 Mk. daglig i Diætpenge. 15 Octbr.

Chefen fra Vagtskibet paa Elben, Capitainlieutenant Bjelke, beordret at afgaae med Skonnerten »Elben« d. 15. i n. M. fra Altona gjennem Eider-Canalen til Kjøbenhavn, og ved Ankomsten hertil at indlægge og desarmere Skonnerten. 18 Octbr.

H. Jacobsen allernaadigst udnævnt til Cancellist under Marineministeriet. 19 Octbr.

Hans Majestæt Kongen har allernaadigst udnævnt Professor A. D. Bache, Superintendent of the U. S. coast Survey og Lieutenant i Marinen M. F. Maury, Superintendent of the U. S. National Observatory and Hydrographical Office, til Riddere af Dnbrgsordenens 3. Klasse. 19 Octbr.

Resolveret at Overlærer ved Sø-Etatens Drengeskoler, Hjorth, oprykker paa ældst Gage, at Underlærea Thomsen oprykker til Overlærer med yngst Gage, og at Cand. theol. Helms ansættes som Underlærer ved bemeldte Skoler med reglementeret Gage. 24 Octbr.

Portner ved Dokken, Thomas Gjørup, ansat som Opsigtsbetjent ved Værfterne. 24 Octbr.

Fyrmester Rydahl paa Hesselo ansat som Fyrmester ved Fornæs Fyr fra 1. April 1857 at regne. 25 Octbr.

Chefen for Dampfregatten »Niels Juul«, Commandeurcapitain Irminger, beordret til, efter endt Inspection af 27 Octbr.

Flaade-Inspecteuren, at indlægge og desarmere Fregatten.

28 Octbr. Capitain Böcher allernaadigst meddeelt Tilladelse til at anlægge og bære den ham af H. M. de Franskes Keiser tildeelte Decoration som Ridder af Æreslegionen.

28 Octbr. Chefen for Vagtstationen paa Batteriet Trekroner, Capitainlieutenant Lütken, beordret til d. 1. November førstkommende at afgaae iland fra Batteriet, efter at have overleveret Commandoen af Stationen til Premierlieutenant Obelitz.

29 Octbr. Resolveret at Cancellist Blaamann oprykker paa næstældste Cancellistgage, og at Assistent O. F. Hammeken ansættes som Cancellist under Ministeriet med yngst Gage;

30 Octbr. Cadet F. W. Seemann efter Ansøgning meddeelt Afsked fra Søcadetcorpset.

31 Octbr. E. J. Borre ansat som Assistent under Ministeriet.

1856.

Chefen for Vagtskibet i Store Belt, Capitain E. Wulff, be- 6 Novbr.
ordret til den 15de i s. M. at afgaae til Kjøbenhavn, efterat have overleveret Commandoen over Vagtskibsstationen til Premierlieutenant Schmidt.

Da de ved allerhøieste Resolution af 4de August 1839 7 Novbr.
givne og ved Collegii Skrivelse af 13de Marts 1841 tildeels forandrede Bestemmelser for Officerernes og Mandskabets Møde paa Værfterne i Ildebrands- eller andre deslige Tilfælde, paa Grund af den nu indførte Omorganisation behøve yderligere Forandring, har Ministeriet i saa Henseende fastsat følgende Bestemmelser:

1. Naar der lydes med Klokkerne paa Nyholm, Gammelholm eller i Nyboder udenfor den sædvanlige Klokkelydning til og fra Arbeide, skulle Værftsofficererne og alle Over- og Underordnede i Sø-Etatens Corpser møde saa hurtigt som muligt paa det Værft, hvor Enhver for sit Vedkommende skulde møde den nærmest paafølgende Arbeidsdag, og forblive ved Indgangen indtil nærmere Ordre. Herfra undtages de, som maatte have modtaget særskilte Ordrer med Hensyn til Mødested, og de, som ved Sygdom eller andet lovligt Forfald ere forhindrede i at give Møde. Klemtning med Nyboders Klokke er ligesom andre Brandsignaler Sø-Etatens Mandskab uvedkommende, uden forsaavidt der er tillagt Enkelte specielle Ordrer, hvilke de da have at efterkomme.
2. Chefen for Orlogsværftet foranstalter Lydning med Klokkerne, naar dertil er Anledning, men i særdeles hastende Tilfælde kan en af Eqvipagemesterne eller Hovedvagtschefen paa Nyholm foranstalte Lydningen. Saasnart Nogen af disse eller Nyboders Commandant faaer Kundskab om, at Lydning finder Sted med een af de omhandlede 3 Klokker, foranstalter han strax, uden at oppebie udtrykkelig Ordre, at der ringes med den til hans Disposition

værende Klokke, og Ringningen vedbliver saalænge indtil Chefen for Orlogsværftet beordrer dens Ophør.

3. Hvor Chefen for Orlogsværftet ikke selv er tilstede i Ildebrands- eller lignende Tilfælde, føres Commandoen i hans Navn af Eqvipagemesterne resp. paa Gammelholm og Nyholm med tilliggende Øer, og paa Dokken af Inspectionsofficeren.

4. Naar almindeligt Møde finder Sted, Aften eller Nat, og foranlediger, at Størstedelen af Mandskabet ikke kan komme til deres Hjem 4 Timer førend den nærmest paafølgende Klokkelydning til Arbeide, foranstalter Chefen for Orlogsværftet, at denne Klokkelydning ikke skeer hverken paa Værfterne eller i Nyboder, og Dagen ansees da som almindelig Fridag.

8 Novbr. Circulaire til Marinens Officerer:

Ministeriet har resolveret, at den under 23de Decbr. 1853 tagne Bestemmelse, at Styrmandstjenesten ombord i Krigsskibene i Fredstid skal udføres ved Underofficerer af Corpserne, er at forstaae saaledes, at de Underofficerer, der som Følge heraf træde istedetfor Styrmænd, i Reglen ikkun skulle føre Tilsyn med Styringen, samt forestaae Logning, Lodning, Peiling, Journalføring og hvad dermed staaer i Forbindelse, medens derimod de Pligter, der ifølge Instrux af 4de Decbr. 1842 forøvrigt paahvile Styrmændene, blive de omhandlede Underofficerer uvedkommende.

Hvilket herved tjenstligst meddeles osv.

9 Novbr. Allernaadigst meddeelt Secondlieutenanterne Bærentzen, Bluhme og Dorph Tilladelse til at modtage Ansættelse i den franske Marine for en Tid af 3 Aar.

9 Novbr. Cand. med. & chir. P. R. Sehestedt allernaadigst udnævnt til Underlæge i Sø-Etaten.

9 Novbr. P. J. Eigtved allernaadigst udnævnt til Proviant-, Ammunitions- og Materialforvalter paa Christiansoe.

1856.

Allerhøiste Resolution om Ophævelse af Ministeriets Parol, vide Skrivelse til Chefen for Søofficeerscorpset af 13de s. M. 9 Novbr.

Ifølge allerhøieste Rescript af 9de Novbr. er Commandeurcapitain Irminger beordret til fra 15de i s. M. atter at tiltræde Tjenesten som Hans Majestæts Generaladjutant for Sø-Etaten og Jagtcapitain, hvilken Tjeneste fratrædes af Capitain Böcher. 10 Novbr.

Takkelads-Reglementet for Skruecorvetten Heimdal approberet, dog saaledes, at følgende i Reglementet indførte Forandringer ikkun iværksættes til Forsøg: 10 Novbr.

at Hangerne paa Masterne gjøres kortere, saa at de ikkun naae halvt ned imellem Saling og Pyttingring, og at øverste Sidetakkelblokke gives den øvrige Deel af den reglementerede hele Hangerlængde i en Skinkel;

at Pikfald til Stor- og For-Gaffel gjøres af Kjæde med Hanefod paa Gaffel og Spænde paa Toppen, samt at et større Led isættes paa passende Afstand fra Merset til deri at hugge en Arbeidstallie;

at Gaffel-Givtouge gives Skiver paa halv Gaffel;

at Under-Toplenter gjøres dobbelte;

at Pyttingvant forfærdiges af Jerntraads Tougværk med Hage i den ene og Hex i den anden Ende;

at Store-, Bram- og Bark- Stænge-Stag vises igjennem Huller i Æselshovederne, saavidt muligt, og sættes til Merset;

at Bomdirken gjøres enkelt og gives Fart fra Nok af Bom gjennem Skive i Gaffel, Blok paa Top af Stang og til Dæks.

Resolveret, at følgende Forandringer indføres i Takkelads-Reglementerne for alle Skibe: 10 Novbr.

at Klofald efterhaanden udgaaer for alle Gafler i Raaseilere, Brigseils Gaffel undtagen, og at Borge reglementeres af Kjetting med Hager i begge Ender istedetfor Slipper, samt med et

større Led paa Midten til deri at hugge en Arbeidstallie;

at Askebaand reglementeres for mindre vigtige Godtveirsseil, istedetfor Kloder;

at Gaffelseils Skjøder udgaae overalt;

at Ud- og Indhaler Tallier paa Læseilsspirene udgaae for Corvetter og mindre Skibe;

at Knebelreb efterhaanden anbringes i alle Raaseil, hvor Rebhullerne kunne modtage Reblinen, og at Rebseisinger i saa Tilfælde bortfalde.

11 Novbr. Forvalter Julius Eigtved ansat som Assistent ved Christianse Fyr.

11 Novbr. Resolveret, at Commissionen til Besigtigelse af Nyboders Bygninger skal tiltrædes af 2 af de ved Nyboders Commandantskab tjenstgjørende Officerer, istedetfor de 2 Officerer, der hidtil af Ministeriet dertil ere beordrede.

13 Novbr. Skrivelse til Chefen for Søofficeerscorpset:

Ved allerhøieste Resolution af 9de Dennes har det behaget Hans Majestæt Kongen, efter Ministeriets allerunderdanigste Forestilling allernaadigst at approbere, at Marineministeriets Parol for Fremtiden skal ophøre, og at Fordelingen af den Tjeneste iland, der skal udføres af de Officerer, som ikke ere ansatte i faste Poster, fremtidigen skal skee ved Chefen for Søofficeerscorpset gjennem hans Parol, og at Commandoen af Underofficerer til Bommens og Christiansholms Vagter foranstaltes af Chefen for Orlogsværftet.

Idet Ministeriet herved tjenstligst meddeler Herr Contreadmiralen dette til allerunderdanigst Efterretning, skal Man, overeensstemmende med den dertil givne allerhøieste Bemyndigelse, fastsætte Følgende med Hensyn til de Forandringer i Forretningsgangen, som ville følge af denne Omordning.

I den Parol, der daglig udgives af Chefen for Søofficeerscorpset, bliver at optage:

Parol og Feltraab for den følgende Dag efter den Liste, der maanedlig vil blive Chefen tilstillet fra Ministeriet;

hvilken Officeer der skal have Vagt den følgende Dag paa Nyholms Hovedvagt, Officerer til at overvære Længde-Examen, Officerers Melding til og fra Tjeneste, Permittering, Sygemelding, hvad der fra Ministeriet communiceres Chefen til Optagelse i Parolen, saasom Officerers Udnævnelse, Avancement eller Afskedigelse m. m., og hvad Chefen for Søofficeerscorpset forøvrigt finder Anledning til at beordre i Henseende til den Tjeneste, der er paalagt de ham underordnede Officerer.

Ved Udgangen af hver Maaned beordres for den følgende Maaned:

Præses og Assessorer til Sø-Etatens combinerede Ret;

Proviantcommissair;

Capitain du jour,

Officerer, der skulle møde ved Ildebrand, 1 Capitainlieutenant og 3 Lieutenanter til Assistance for Nyboders Commandant, saafremt et tilstrækkeligt Antal Officerer haves til Tjeneste.

Chefen for Søofficeerscorpset foranstalter Parolen meddeelt de ham underlagte Officerer og indsender strax, efterat Parolen er udgivet, et Exemplar deraf til Ministeriet og et til Chefen for Orlogsværftet.

Ved Udgangen af hver Maaned indsender Chefen for Søofficeerscorpset til Ministeriet en Liste over de Officerer, der ere til Tjeneste i Land, sygmeldte, permitterede eller staaende a la suite.

Hvilket herved tjenstligst meddeles o. s. v.

Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet, eenslydende med foranstaaende, med følgende Forandring: 13 Novbr.

I den Parol, der daglig udgives af Chefen for Orlogsværftet, optages:

Parol og Feltraab for den følgende Dag efter den Liste, der maanedlig vil blive Chefen tilstillet fra Ministeriet, Officerers Melding til og fra Tjeneste, Permittering, Sygmelding, hvad der fra Ministeriet communiceres Chefen til Optagelse i Parolen, saasom Officerers Udnævnelse, Avancement eller Afskedigelse m. m., og hvad Chefen for Orlogsværftet forøvrigt finder Anledning til at beordre i Henseende til den Tjeneste, der er paalagt de ham underordnede Officerer.

Chefen for Orlogsværftet foranstalter Parolen meddeelt de ham underlagte Officerer, og indsender strax efterat Parolen er udgivet et Exemplar deraf til Ministeriet.

Ved Udgangen af hver Maaned indsender Chefen for Orlogsværftet til Ministeriet en Liste over de Officerer, der ere til Tjeneste i Land, sygmeldte, permitterede eller staaende a la suite.

13 Novbr. Secondlieutenant v. d. Recke beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Eqvipagen paa Nyholm, istedetfor Secondlieutenant Bærentzen, der ifølge meddeelt Permission fratræder.

17 Novbr. Med Justitsministeriets Consens er der tillagt de til Ordensholdelse i Nyboder ansatte Betjente fuld Politimyndighed paa Nyboders Territorium, ogsaa hvad Stadens Indvaanere og andre i Nyboder ikke hjemmehørende Individer angaaer. Disse Betjente bære Tegn, paa hvilke den kongelige Krone er anbragt med Indskrift: »Commandantskabet i Nyboder.«

18 Novbr. Capitainlieutenant Wrisberg beordret til fra den 1ste i n. M. at fratræde Førelsen af Dampskibet Jylland, og Premierlieutenant C. Schönheyder beordret til fra samme Tid og indtil Aarets Udgang at føre bemeldte Dampskib i Postfarten.

20 Novbr. Efterat have modtaget Beseilings-Commissionens Beretning om, hvorledes Jernforenerne i Dampfregatten Niels Juel's Mesansvant havde viist sig paa Togtet iaar, har Ministeriet i Henhold til Constructions- og Regle-

rings-Commissionens Betænkning resolveret, at Jernforenere ikke bør anvendes i Flaadens Skibe paa Undervant, naar disse ansættes med Talliereb.

Resolveret, at der ikke skal svares Fattigskat af de Læger, der anvises Bolig paa Sø-Etatens Hospital. 20 Novbr.

Constabel Nr. 167, P. C. E. Olsen, beskikket til Havnefoged i Struer. 20 Novbr.

Resolveret, at Barkskibet Saga for Fremtiden skal benævnes Corvet. 21 Novbr.

Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet: 25 Novbr.

Overeensstemmende med Deres Excellences Indstilling af 18de Dennes, bemyndiger herved Ministeriet Dem til at bestemme Klokkeslettet for Parolens Udgivelse fra Chefen for Orlogsværftet.

Med Hensyn til Capitain du jour Tjenesten skal Ministeriet derhos tjenstligst meddele Deres Excellence, at der Intet er til Hinder for, at De commanderer Capitain du jour til Inspection af Vagterne paa Værfterne, og at Ministeriet, som ikke anseer en daglig Inspection nødvendig, ganske overlader Deres Excellence at bestemme, hvor hyppigt og til hvilken Tid bemeldte Inspection skal foretages.

Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet: 27 Novbr.

I Overeensstemmelse med den af Deres Excellence under 21de Dennes fremsendte og tiltraadte Betænkning fra Chefen for Maskincorpset og Fabrikmesteren, angaaende Forholdet mellem disse Officerer ved Bygning eller Reparation af Jernskibe, har Ministeriet fastsat Følgende, til nærmere Bestemmelse af det omhandlede Forhold.

Fabrikmesteren har med Hensyn til Bygning eller Reparation af Jernskibe ganske de samme Forretninger og den samme Myndighed, som i Henseende til Skibe af Træ, saa at ethvert Arbeide, der foretages ved et Jernskib, bør skee efter hans Foranstaltning. Saavidt muligt bør Fabrikmesteren lade de her omhandlede Ar-

beider udføre ved de Kræfter, der ere stillede til hans Raadighed, men naar disse ikke ere tilstrækkelige dertil, reqvirerer han Assistance fra Maskinvæsenet.

Naar Arbeider ved Jernskibe skulle udføres ved Maskinværkstedets Kræfter, skal Fabrikmesteren meddele de fornødne Tegninger, Skabeloner eller Modeller og enhver anden Anviisning, der behøves for at naae det af ham tilsigtede Resultat. Under Arbeidets Drift er han berettiget til at controllere dets gode og nøiagtige Udførelse, men forøvrigt udføres Arbeidet under Ledelse af Maskinvæsenets sædvanlige Foresatte, og under dettes Ansvar for Soliditet og Nøiagtighed i Udførelsen.

Forøvrigt bliver Forholdet at ordne ganske som i andre lignende Tilfælde ved Værftet, naar en Fagmand lader Arbeider udføre i et Værksted, der staaer under en Andens Bestyrelse. Naar Assistance af Skibstømmermænd behøves ved Bygningen af Skroget til et Jernskib, bliver det i ethvert givet Tilfælde fornødne Antal at reqvirere af Maskinvæsenet, men uagtet de anvendes til Maskinvæsenets Arbeide, forblive de dog staaende under deres egen Mester.

Ved Bestemmelsen af Arbeidsplanen for Maskinværkstedets Vedkommende vil der blive at tage Hensyn til de Arbeider, som efter Værftets almindelige Arbeidsplan ville være at foretage ved Jernskibes Bygning eller Reparation, saa at disse Arbeider kunne fremmes paa en tilbørlig og regelmæssig Maade, og er det en Selvfølge, at Standsninger eller Forsinkninger, der vilde virke hemmende paa Bedriften af de under Fabrikmesteren sorterende Arbeider, ikke vilkaarlig kunne foranlediges af Chefen for Maskincorpset. Skulde imidlertid Spørgsmaal i saa Henseende opstaae, vil Sagen være at ordne af Chefen for Orlogsværftet, der ligeledes vil have at afgjøre, om Maskinværkstedet skal opsætte noget andet Arbeide for at foretage en forefaldende Reparation

ved et Jernskib, der ei har været forudseet, og derfor ikke er optaget i Værkstedets Arbeidsplan.

Dette undlader Ministeriet ikke o. s. v.

Allerhøieste Resolution om Meddelelse af Reisetilladelse for Officerer, vide Ciculaire af 3die s. M. 1 Decbr.

Allerhøist resolveret, at den paa Stabel staaende Skruefregat Nr. 47 skal bære Navnet Sjælland. 1 Decbr.

Vagtskibet i Sundet, Corvetten Saga, beordret at afgaae fra Stationen ved Helsingør, og derefter at indlægge og desarmere. 1 Decbr.

Circulaire til Marinens Officerer: 3 Decbr.

Da de i Krigsartikelsbrevet for Landtjenesten ved Sø-Etaten §§ 44 og 189 indeholdte Regler for Meddelelse af Reisetilladelse for Officerer under de nuværende Forhold ere fundne at kunne underkastes nogle Forandringer, har Ministeriet nedlagt en allerunderdanigst Forestilling, hvorefter det har behaget Hans Majestæt Kongen under 1ste Dennes allernaadigst at resolvere:

at Chefen for Orlogsværftet og Chefen for Søofficeerscorpset for Fremtiden, hver for sit Vedkommende, maae være bemyndigede til at meddele de dem underlagte Officerer Tilladelse til at reise indenfor Monarchiets Grændser for en Tid af indtil 3 à 4 Uger;

at Nabostæderne Hamborg og Lübeck samt det Eutinske Gebet i Henseende til Permission maae betragtes som Indland;

at Tilladelse for Officerer til at reise indenfor Monarchiets Grændser i længere Tid end 3 à 4 Uger, samt Forlængelse af en tidligere Reisetilladelse blive at afgjøre af Ministeriet, og,

at Reisetilladelse i Indlandet for de Officerer, der hverken ere underlagte Chefen for Orlogsværftet eller Chefen for Søofficeerscorpset, meddeles af Ministeriet.

Hvilket herved tjenstligst meddeles o. s. v.

3 Decbr. Capitain Raffenberg beordret til ved Udgangen af 1856 at fratræde og Capitain F. Paludan fra samme Tid at tiltræde Sø-Etatens Overmunderingscommission.

5 Decbr. Skipper Niels Mogensen ansat som Fyrmester, og Overconstabel i Artillericorpset Andreas Ole Petersen som Assistent ved Hesselø Fyr fra 1ste April 1857.

9 Decbr. Capitainlieutenant Schultz, Premierlieutenanterne E. F. Krieger og F. E. A. E. Lund, Fyrvæsenets Inspecteur og Ingenieur, Lieutenant Grove og Lodsoldermand Abildhauge beordrede til at sammentræde for at tage under Overveielse, om Fyret paa Lodsgallioten i Agger bør bibeholdes, og i saa Tilfælde hvilke Forbedringer der kunne foretages ved Lanternens Anbringelse og Opheisning.

14 Decbr. Allerhøist resolveret, at Dampskibet Hekla maa indrettes til Postfart og for næste Aar stilles til Postvæsenets Disposition, mod at dette afholder alle dermed forbundne Udgifter.

16 Decbr. Circulaire til Marinens Officerer:

Ifølge Meddelelse fra Generaladjutanten for Sø-Etaten, har Hans Majestæt Kongen under Gaars Dato allernaadigst rescriberet Generaladjutanten for Sø-Etaten saaledes:

»Det er Vor allernaadigste Villie, at de tvende hos Os som Adjutanter ansatte Officerer af Sø-Etaten fremtidig skulle anlægge og bære samme Broderi paa Kraven af deres Uniformskjole og Frakke, som er reglementeret for Vore Adjutanter af Land-Etaten, og af samme Farve som Knapperne i disse Uniformsstykker.«

Hvilket herved tjenstligst meddeles o. s. v.

22 Decbr. Capitain F. L. F. Sommer allernaadigst udnævnt til Eqvipagemester paa Nyholm for 3 Aar fra 1ste Mai 1857 at regne.

22 Decbr. Secondlieutenant R. W. Bauer, Underdirecteur ved Maskin- og Vandbygningsvæsenet, allernaadigst udnævnt til Premierlieutenant med Gage.

1856.

Allernaadigst meddeelt Capitain M. B. Bøcher og Capitain-lieutenant C. H. Møller Tilladelse til at anlægge og bære de dem af Hs. M. Kongen af Sverrig og Norge tildeelte Decorationer som Riddere af Sværdordenen. 22 Decbr.

Premierlieutenant V. Falbe allernaadigst meddeelt Tilladelse til at modtage Ansættelse i den keiserlige russiske Marine for et Tidsrum af 3 Aar. 22 Decbr.

Capitainlieutenant Køhke beordret at fratræde og Premier-lieutenant Rothe at overtage Inspectionsofficeerstjenesten ved Nyholms Eqvipage fra den 1ste i n. M. 29 Decbr.

Premierlieutenant C. Holboll beordret at fratræde og Second-lieutenant J. U. A. Holm at overtage Tjenesten som 3die subalterne Officeer ved Socadetcorpset fra den 1ste i n. M. 31 Decbr.

1857.

Premierlieutenant C. Schönheyder beordret til fremdeles i indeværende Aar at føre Dampskibet Jylland i Postfarten. 3 Jan.

Det har behaget Hans Majestæt Kongen allernaadigst at udnævne Premierlieutenant J. A. Garde til Ridder af Dannebrogsordenens 3die Klasse samt at tildele Baadsmand af Matroscorpset Nr. 22, Johan Frederik Annau, Dannebrogsmændenes Hæderstegn, som Beviis paa allerhøieste Tilfredshed med det af dem udviste Forhold ombord i Corvetten Saga, efterat Forføiningen den 28de Novbr. f. A. var sprungen. 3 Jan.

Til at overvære de forestaaende Sosessioner, for at paasee Marinens Tarv ved Udskrivningen af Mandskab, ere følgende Officerer beordrede: 5 Jan.

i 1ste	danske	District:	Capitainlieutenant	Gandil.
i 2det	—	—	—	Albeck.
i 3die	—	—	—	Knudsen.
i 4de	—	—	—	C. Hedemann.
i 5te	—	—	—	Bruun.
i 6te	—	—	Premierlieutenant	Colsmann.
i 7de	—	—	—	Schoustrup.
i 8de	—	—	—	Carstensen.
i 1ste	slesvigske	—	Capitainlieutenant	Grove.
i 2det	—	—	Premierlieutenant	J. A. Garde.
i 1ste	holstenske	—	Capitainlieutenant	Wilde.
i 2det	—	—	—	Frolich.

Holsteens Indrullerings-District: Premieulieutn. F. Lund.

Premierlieutenant Duntzfelt allernaadigst meddeelt 1 Aars Permission til at føre et det almindelige danske Dampskibsselskab tilhørende Skrue-Dampskib mellem England og Danmark. 8 Jan.

9 Jan. Premierlieutenant Kraft beordret til Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Søartilleriet.

9 Jan. Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet.

»Da Omstændighederne kunne medføre, at der ved Værfterne for en Tid kan være større Trang for nogle af de ved samme ansatte Inspectionsofficerer til en anden Tjeneste end den, hvortil de af Ministeriet ere beordrede, saa bemyndiger Ministeriet herved Deres Excellence til under saadanne Omstændigheder midlertidigen at disponere over de tjenstgjørende Inspectionsofficerer paa saadan Maade, som De maatte finde hensigtsmæssigst.«

17 Jan. Beordret at Fyret paa Lodsgallioten Agger indtil videre ikke skal tændes.

18 Jan. Allerhøiest approberet, at Chefen for Orlogsværftet bemyndiges til at indrømme de ham underlagte Officianter og Folk af Underklasserne Reise-Permission i Indlandet for en Tid af indtil 3 à 4 Uger, mod at der afkortes de Permitterede, der henhøre til Underklasserne, for hver Arbeidsdag de ere fraværende, de ved Reglementet af 1ste Juni f. A. bestemte Beløb.

20 Jan. Assistent hos Intendanterne ved Sø-Etaten, O. C. Lund, efter Ansøgning meddeelt Afsked fra denne Stilling.

20 Jan. Cand. phil. C. Bjerring ansat som Assistent hos Intendanterne ved Sø-Etaten.

24 Jan. Skrivelse til Commandanten i Nyboder, hvorved det paalægges denne, at indskjærpe samtlige Overbetjente, Betjente og Underbetjente, at det er dem aldeles forbudet at udlaane Penge eller give Forskud til Nogensomhelst af Sø-Etatens faste Mandskab, og at fremtidige Overtrædelser af dette Forbud, ligesom ogsaa ethvert andet Forhold, der i nogen Henseende gaaer ud paa at forskaffe sig Fordeel af Mandskabet, vil have den Skyldiges øieblikkelige Afskedigelse til Følge, i Henhold til Reglementet for Underklasserne af Sø-Etatens faste Mandskab, § 32.

1857.

Foranlediget ved en Forespørgsel fra Chefen for Søofficeerscorpset, om hvorvidt Andragender fra Officerer om Forandringer ved Boliger i Nyboder o. desl. skulle indsendes gjennem hans Commando, har Ministeriet meddeelt, at alle Andragender til Ministeriet fra de Officerer, der ere underlagte Chefen for Søofficeerscorpset, ifølge Bestemmelsen i § 16 af Krigsartikelsbrevet for Landtjenesten ved Sø-Etaten, maa fremsendes gjennem ham, men at det selvfølgelig afhænger af Officeerscorpsets Chef, om han efter Omstændighederne enten vil anbefale eller modsætte sig Andragenderne, eller blot forsyne dem med en Fremsendelses- eller Foreviisnings-Paategning. 27 Jan.

Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet. 28 Jan.

»Ministeriet har approberet vedlagte af Commissionen til at revidere Flaadens Signalbog under 15de Octbr. f. A. foreslaaede Flagkort for Flaadens Signaleringsmidler, saaledes at disse fremtidig skulle bestaae af 11 Slutflage, 5 Splitflage og 6 Standere, med de paa Flagkortet for hvert især angivne Tegninger, Dimensioner og Farver, dog at i Diagonalflaget den røde og blaae Stribe skifte Plads, hvorhos er bestemt, at Reynold's Flaget optages i Systemet, hvorimod det alternativt foreslaaede Triangelflag udgaaer af samme.

Som Følge heraf skal Ministeriet tjenstligst anmode Deres Excellence om, behageligen at ville foranstalte, at de ældre Signaleringsmidler saavidt muligt forandres, og at i fornødent Fald nye forfærdiges i Overeensstemmelse med det nu gjældende System. Ministeriet ønsker, at de iaar udgaaende Skibe om muligt forsynes med samtlige Signaleringsmidler efter det nye System, men forsaavidt dette ikke lader sig gjøre, bør alle Stutflage og Standere først gjøres færdige, da disse skulle benyttes til Reynold's System for Signalering mellem Søfarende

af forskjellige Nationer, der allerede er optaget af de fleste og største søfarende Nationer, og ligeledes vil blive gjort gjældende for den danske Marine.«

28 Jan. Tegning til en Lægter paa c. 30 Commercelæster approberet, og beordret, at et Fartøi efter denne Tegning bygges i indeværende Aar paa Værftet.

5 Febr. Allerhøist resolveret:

at Functionstiden for de Officerer, der fremtidigen ansættes i Postdampskibsfarten, fastsættes til 3 Aar, dog saaledes, at Marineministeriet efter Forløbet af de to første Aar skal være bemyndiget til at kalde vedkommende Officerer til Tjeneste i Marinen, naar deres Stilling i Henseende til Udcommando med Krigsskibene gjør det ønskeligt, og

at Afløsningen af de Officerer, der fare med Postdampskibene fra Korsør, bestemmes i Reglen at skulle foregaae den 1ste Marts.

5 Febr. Cand. med. & chir. C. J. Clausen, H. T. E. Larsen og C. Harpøth allernaadigst udnævnte til Underlæger i Sø-Etaten.

6 Febr. I Overeensstemmelse med et af Sø-Etatens Stabslæge indgivet Forslag om Ordningen af Underlægernes Tjeneste iland med det ved Lov af 21de Juni 1856 normerede større Antal af Underlæger, har Ministeriet resolveret:

at, naar alle 10 Underlæger ere disponible, anvendes de 4 til Hospitals- og de 6 andre til Værftstjenesten;

at Underlægernes Antal ved Udcommando, Sygdom eller andet lovligt Forfald kan nedbringes til 3 ved Hospitalet og 3 ved Værftet, uden at gjøre det nødvendigt, at Antallet forøges ved Constitution;

at een eller flere af Værftslægerne kunne beordres til at gjøre Tjeneste ved Hospitalet, naar Omstændighederne fordre det, og

at Stabslægen bemyndiges til, naar Underlægernes Antal ved Udcommando, Sygdom eller andet lovligt Forfald er nedbragt under det ovenfor bestemte Antal,

da at søge den eller de manglende Pladser udfyldte ved Constitution, dog efter nærmere Indstilling til Ministeriet.

Premierlieutenant Michelsen beordret til at føre det Dampskib, der vil blive sat i Postfart paa Stettin, fra 1ste Marts d. A. og indtil Dampskibssaisonens Slutning 1859. 7 Febr.

Premierlieutenant H. Garde beordret til fremdeles indtil 1ste Marts 1859 at føre Dampskibet Skirner i Postfarten. 7 Febr.

Circulaire til Marinens Officerer. 13 Febr.

»Ministeriet har resolveret:

at i Fremtiden skal ombord i Krigsskibene blødt Brød af 6 Pd.'s Vægt til 4 Mand eller af 7½ Pd.'s Vægt til 5 Mand daglig udgives som Ration for een Dag, uden at Noget deraf fordres tilbage, om nogen af Folkene i Løbet af Dagen afgaaer fra Skibet,

at blødt Brød ikke maa udgives som Supplement til Rationen, men at, forsaavidt Nogen behøver mere Brød, henvises han til haardt Brød i Rationfadet, der ogsaa skal staae aabent, naar blødt Brød udgives,

at, da lovligt Overskud paa denne sidstnævnte Artikel derefter ikke vil kunne finde Sted, vil saadant heller ikke blive Proviantregnskabsføreren godtgjort, og

at Chefen ikke maa give Udgifts Ordre for haardt Brød, som Supplement til Rationfadet, enten af denne Artikel eller af det bløde Brød, men at Regnskabsførerens mulige Krav paa Godtgjørelse for formeentlig Tab paa denne Artikel skal afgjøres ved Regnskabets Revision og Decision.

Hvilket tjenstligst meddeles o. s. v.«

Capitainlieutenant Lütken beordret til at overtage Forretningerne som Commandant i Nyboder, under Commandeurcapitain Harboes Sygdom. 16 Febr.

Efter Indstilling af Constructions- og Reglerings-Commissionen har Ministeriet approberet en af Fabrikmesteren udarbeidet forandret Seiltegning for Fregatten 20 Febr.

Sjælland, samt resolveret, at Masterne for dette Skib paa Grund af de forhaandenværende Forhold maae bygges som Linieskibsmaster.

Ministeriet har derhos bestemt, at Fregatten Niels Juel paa dens Togt iaar til Forsøg skal udrustes med den til Fregatten Sjælland i Overeensstemmelse med ovenstaaende Bestemmelser forfærdigede Reisning, og at det efter Udfaldet af dette Forsøg skal beroe, hvorvidt de af Constructionscommissionen foreslaaede Forandringer ved Niels Juels Reisning skulle udføres.

24 Febr. Secondlieutenant Friis allernaadigst meddeelt 3 Aars Permission til at føre det Handelshuset Jacob Holm & Sønner tilhørende Barkskib Jacob.

24 Febr. Allerhøiest resolveret, at Commandeurcapitain J. A. Meyer tillægges det for de yngre Commandeurer normerede Gehalt; at Capitain E. Raffenberg tillægges Commandeurcapitains Gehalt, og at Capitain C. M. Meinertz oprykker i den for de ældre Capitainer reglementerede Gage; Alt fra 1ste Marts næstkommende at regne.

27 Febr. Allerhøist resolveret:

at Dampskibet Ægir indtil videre maa stilles til Postvæsenets Disposition for at anvendes i Postfarten, dog med Forbehold af, at et mindre Dampskib i Løbet af Sommeren kan være disponibelt til Hans Majestæt Kongens Brug, hvis Sligt skulde fordres, og at Dampskibet Ægir for Fremtiden maa henføres blandt Flaadens øvrige Skibe og vedligeholdes som saadant.

27 Febr. Premieurlieutenant Holbøll samt Secondlieutenanterne Uldall, Münter og Marcher beordrede at gjennemgaae en Exerceerskole ved Søartilleriet.

28 Febr. Capitainlieutenant Gandil beordret at tiltræde og Secondlieutenant Mourier at fratræde Tjenesten som Inspectionsofficeer ved Eqvipagen paa Gammelholm.

28 Febr. Premierlieutenant L. Braag beordret at fratræde Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Takkelvæsenet, samt derefter indtil videre at assistere Fyr- og Vagerinspecteuren i det østlige District.

Bekjendtgjørelser, Love etc.

Bekjendtgjørelse, hvorved de Forholdsregler, der skulle iagttages paa Skibe, der ligge tilankers om Natten, indskjærpes.

I Henhold til allerhøieste Resolution af 19de Mai 1854 blev der gjennem Indenrigsministeriet under 31te Mai næstefter udfærdiget en Bekjendtgjørelse angaaende Forholdsregler til Iagttagelse for Førerne af Damp- og Seilskibe, der møde hinanden, i hvilken Bekjendtgjørelses § 10 foreskrives:

»Saavel Dampskibe som Seilskibe, der ere tilankers paa Reder 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 Rende samt 1 Miil Syd og Nord for det der beliggende Fyrskib;
3. paa Kjøbenhavns Red samt Kongedybet fra Prøvestenen og Nord efter indtil en Linie imellem Stubbetønden og den nordre Tønde paa Middelgrunden;
4. paa Elben og i dens Munding i Sigte af Fyrskibet, og
5. i Mundingen af Eideren i Sigte af Fyrskibet.

Ethvert 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.«

Da Ministeriet imidlertid er blevet opmærksomt paa, at disse Bestemmelser ikke altid iagttages, og at der navnlig ofte ligge Skibe tilankers endogsaa i et meget betydeligt Antal paa Reden ved Korsør og Slipshavn og paa Masnedø Flak, uden at Forskriften om, at de fra Solopgang til Solnedgang skulle føre en Lanterne med hvidt Lys, efterkommes, bliver det herved paany indskjærpet alle Vedkommende nøie at holde sig de ovennævnte Bestemmelser efterrettelige.

Indenrigsministeriet, den 18de Decbr. 1856.

Lov, indeholdende en Forandring i § 2 i Loven af 26de Marts 1852 angaaende Redningsvæsenet paa de danske Kyster.

Vi Frederik den Syvende etc. Gjøre vitterligt:

Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Foruden de i Henhold til Loven af 26de Marts 1852 alt oprettede Redningsstationer paa Nørre-Jyllands Vestkyst bliver endvidere ved Thorupstrand i Thorup Sogn under Thisted Amt at oprette en saadan Station, forsynet baade med Raketkasteapparat og synkefrit Fartøi.

De ved denne Lov i Finantsaaret 1857—58 foranledigede Udgifter bevilges til Udbetaling.

Christiansborg Slot, den 21de Januar 1857.

Lov, indeholdende et Tillæg til § 2 i Loven af 26de Marts 1852 angaaende Redningsvæsenet paa de danske Kyster.

Vi Frederik den Syvende etc. Gjøre vitterligt:

Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Foruden de i Henhold til Loven af 26de Marts 1852, § 2, indrettede Redningsstationer paa Nørrejyllands Vestkyst, bliver endvidere ved Søndervig i Holmsland Sogn under Ringkjøbing Amt at oprette en med Raketkasteapparat forsynet Redningsstation.

De ved denne Lov i Finantsaaret 1857—58 foranledigede Udgifter bevilges til Udbetaling.

Christiansborg Slot, den 21de Januar 1857.

Lov angaaende Ordningen af Jurisdictionsforholdene paa Christiansø.

Vi Frederik den Syvende etc. Gjøre vitterligt:

Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Den forhenværende Fæstning Christiansø henlægges, forsaavidt angaaer de sig der opholdende Personer, som ikke henhøre under militairt Værnething, saavel med Hensyn til den civile og criminelle Retspleie, som med Hensyn til alle under den almindelige Øvrighedsmyndighed henhørende Anliggender, under Herredsfogden i Bornholms Øster Herred som Foged og Skriver og Amtmanden over Bornholm som Overøvrighed.

Christiansborg Slot, den 21de Januar 1857.

Lov, hvorved Christiansø i Henseende til Valgene til Rigsdagen henlægges under Svaneke Kjøbstad paa Bornholm.

Vi Frederik den Syvende etc. Gjøre vitterligt:

Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Christiansø, der i det Valgloven af 16de Juni 1849 vedføiede Regulativ for Kongerigets Inddeling i Valgkredse er opført som særlig Valgcommune under Bornholms 2den Valgkreds, skal for Fremtiden i Henseende til Rigsdagsvalgene henhøre til Svaneke Kjøbstad i samme Valgkreds.

Christiansborg Slot, den 21de Januar 1857.

Specielt **Reglement** for Kyholms Lodseri.

§ 1.

Kyholms Lodseri skal indtil videre bestaae af 2 Fastlodser, hvilket Antal dog efter Indstilling fra Pladscommandanten paa Kyholm, der fungerer som Overlods for Lodseriet, kan forøges eller formindskes, naar dertil findes Anledning.

§ 2.

Disse Lodser skulle ind- og udlodse de Skibe eller Fartøier, der ere bestemte til Quarantaineindretningen paa Kyholm; udføre den Baadtjeneste, der er nødvendig for Quarantaineindretningen, og være pligtige til at yde denne al anden Assistance, som Pladscommandanten paalægger dem.

De ere endvidere pligtige til at lodse andre Skibe eller Fartøier til og fra Kyholm og Langøre samt igjennem Kyholm Sund og indtil een Miil udenfor Kyholmsboen og Djævleboen.

De med Lodsflag til Lodsfarvandet kommende Skibe og Fartøier skulle Lodserne, naar Signalet kan sees, betimelig gaae imøde.

§ 3.

Lodserne skulle passe Varderne paa Armehoved, Meilesholm og Havnehageland tilligemed de ved Morten Hendriksbo, Ydre Kogsørebo, Kyholmsboen og Djævleboen udlagte Vagere og Tønder. Disse Sidste ere Lodserne pligtige til at indtage om Vinteren (i Reglen efter 15de November) og atter at udlægge om Foraaret, saasnart Farvandet er frit for Iis.

§ 4.

Lodserne maae under intet Paaskud forlade Lodsstationen uden Overlodsens Samtykke. Overtrædelse

heraf straffes med en Mulkt til Lodseriets Pensionskasse af 2 Rd., som dicteres af Overlodsen, og som i Gjentagelsestilfælde efter Omstændighedernes Beskaffenhed kan forhøies til 4 Rd.

§ 5.

Naar der fra et Skib gjøres Signal efter Lods, men Skibsføreren, efterat Lodsen er gaaet Skibet imøde, eller har indfundet sig ved samme, ikke vil gjøre Brug af ham, skal Skibsføreren dog være pligtig at betale den udkaldte Lods 1 Rd. i Godtgjørelse.

§ 6.

Lodsindtægten deles saaledes:

a. for Lodsning til og fra Kyholm, til Langøre og gjennem Kyholm Sund:

til Lodspensionskassen	4	pCt.
- Overlodsen	2	—
- Samme som Revisor af Lodsregnskabet	1	—
- enhver af Lodserne 19½ pCt., ialt	39	—
- Quarantainekassen	54	- samt

b. for Lodsning fra Langøre:

til Lodspensionskassen	4	—
- Overlodsen	2	—
- Samme som Revisor af Lodsregnskabet	1	—
- enhver af Lodserne 46½ pCt., ialt	93	—

Dog tilkommer der den af Lodserne, der udfører det ved Lodseriet forefaldende Skriveri, som Godtgjørelse for Skrivematerialier 8 Rdl. aarlig forlods af den Deel af Lodsindtægten, der tilfalder Lodserne.

§ 7.

Foruden den i § 6 bestemte Andeel af Lodsindtægten erholde Lodserne den Lønning fra Quarantaine-

væsenet, som fortiden er eller i Fremtiden maatte blive reglementeret.

§ 8.

Lodspengene for de Skibe, der skulle underkastes Quarantaine, modtages af vedkommende Quarantaine-officiant paa Kyholm, og afleveres af ham til Lodskassen, der beroer hos Overlodsen.

§ 9.

Quarantainepligtige Skibe ere Lodserne kun pligtige at indlodse ved at veilede dem fra Lodsfartøiet, med mindre Omstændighederne skulle gjøre det nødvendigt, at en Lods selv traadte ombord i et saadant Skib til dets Lodsning, i hvilket Tilfælde der da tilkommer ham, foruden den taxtmæssige Lodsbetaling, den i Forordningen af 8de Februar 1805 § 14 bestemte Betaling af 1 Rd. daglig, der deles lige mellem Lodserne.

§ 10.

Det indskjærpes særligt Lodserne, at de skulle holde sig Quarantaine-Anordningerne og i Særdeleshed Instruxen for Lodserne af 1ste Marts 1805 betræffende deres Forhold ved Skibe, som ere mistænkte for smitsom Syge, efterrettelige, samt at efterkomme alle af Pladscommandanten i saa Henseende givne Ordrer.

§ 11.

Ved dette Reglement hæves de tidligere specielle Bestemmelser, der ere givne for Kyholms og Langøres Lodseri og ikke heri indeholdes.

Iøvrigt bliver den almindelige Lovgivning for Lodsvæsenet i Danmark, nemlig Forordningen og Reglementet af 27de Marts 1831, at følge ved Kyholms Lodseri, forsaavidt samme der er anvendelig.

Marineministeriet, den 27de Januar 1857.

Taxt for Kyholms Lodseri.

Lodsning til eller fra Kyholm eller gjennem Kyholm Sund.	Fra 1. April til 30. Sept. begge incl.		Fra 1. Octbr. til 31. Marts begge incl.	
Rigsmont.	Rd.	ß	Rd.	ß
For 1 Fod af et Skibs eller Fartøis Dybgaaende	=	27	=	36
- 2 - — — —	=	54	=	72
- 3 - — — —	=	81	1	12
- 4 - — — —	1	12	1	48
- 5 - — — —	1	39	1	84
- 6 - — — —	1	66	2	24
- 7 - — — —	1	93	2	60
- 8 - — — —	2	24	3	=
- 9 - — — —	2	51	3	36
- 10 - — — —	2	78	3	72
- 11 - — — —	3	9	4	12
- 12 - — — —	3	36	4	48
- 13 - — — —	3	63	4	84
- 14 - — — —	3	90	5	24
- 15 - — — —	4	21	5	60
- 16 - — — —	4	48	6	=
- 17 - — — —	4	75	6	36
- 18 - — — —	5	6	6	72
- 19 - — — —	5	33	7	12
- 20 - — — —	5	60	7	48
og saaledes fremdeles 27 ß Rigsmont for hver Fod større Dybgaaende fra 1ste April til 30te Sept., begge incl., men 36 ß Rigsmont mere pr. Fod fra 1ste Octbr. til 31te Marts, begge incl.				
Lodsning til eller fra Langøre.				
For 1 Fod af et Skibs eller Fartøis Dybgaaende	=	36	=	48
- 2 - — — —	=	72	1	=
- 3 - — — —	1	12	1	48
- 4 - — — —	1	48	2	=
- 5 - — — —	1	84	2	48
- 6 - — — —	2	24	3	=
- 7 - — — —	2	60	3	48
- 8 - — — —	3	=	4	=
- 9 - — — —	3	36	4	48
- 10 - — — —	3	72	5	=
- 11 - — — —	4	12	5	48
- 12 - — — —	4	48	6	=
og saaledes fremdeles 36 ß Rigsmont for hver Fod større Dybgaaende fra 1ste April til 30te Sept., begge incl., men 48 ß Rigsmont mere pr. Fod fra 1ste Octbr. til 31te Marts, begge incl.				

Etmaalspenge. Fire og tyve Timer, efterat Lodsen har indfundet sig ved et Skib til dets Lodsning, begynde Etmaalspengene at beregnes med 64 Sk. Rigsmønt.

Anmærkninger.

1) Af alle fladbyggede Skibe eller Fartøier, saasom Smakker og alle, der fare med Sværd, betales en halv Gang mere i Lodspenge end efter forestaaende Taxt.
2) Naar et Skibs Dybgaaende er imellem tvende Fodemaal, da betales som for det høieste, t. Ex. imellem 6 og 7 Fod betales som for fulde 7 Fod.
3) Gjør et Skib Signal efter Lods, men ikke vil benytte Lodsen, naar denne er gaaet Skibet imøde eller har indfundet sig ved samme, tilkommer der Lodsen 1 Rdlr. i Godtgjørelse.
4) Ved denne Taxt hæves Interimstaxt for Lodsbetalingen til Lodserierne paa Kyholm og Langøre af 23de Febr. 1832.
5) Et Exemplar af denne Taxt er enhver Lods pligtig til, naar han udgaaer til Lodsning, at bringe med sig og forevise for den Skibsfører, der antager ham til Lodsning, naar denne forlanger det, dog at Quarantaine-Anordningerne ikke overtrædes.

Marineministeriet, den 27de Januar 1857.

Lov, indeholdende et Tillæg til Loven af 26de Marts 1852 angaaende Redningsvæsenet paa de danske Kyster.

Vi Frederik den Syvende, etc. Gjøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Foruden de i Henhold til Loven af 26de Marts 1852 alt oprettede Redningsstationer paa Nørre-Jyllands Vestkyst bliver endvidere ved Nymindegab at oprette en med synkefrit Fartøi forsynet Redningsstation.

De ved denne Lov i Finantsaaret $18^{57}/_{58}$ foraarsagede Udgifter bevilges til Udbetaling.

Frederiksborg den 15de Februar 1857.

1856.

1 Marts. Reglement for Speilfyr-Apparaters Betjening i Fyrskibe approberet til i Fremtiden at tjene som Rettesnor for alle Vedkommende.

2 Marts. Ministeriet har foranstaltet, at der af de for det udcommanderede indrullerede Mandskab reglementerede

Klædningsstykker, nemlig blaa Klædes Trøier, blaa Lærreds Skjortekraver og blaa Klædes Huer, forfærdigede efter de ved Hvervingen værende Modeller, haves i Hovedmagasinet et Parti i Oplag, hvoraf Skibscheferne paa Reqvisition kunne erholde udleveret de fornødne Stykker for at tildeles dem af Mandskabet, der ikke ere forsynede med de befalede Klædningsstykker, mod at Beløbet af hvad det Udleverede koster afkortes i de Paagjældendes Afregning. De til Huerne hørende Baand anskaffes af vedkommende Skibschef for Skibets Regning, hvorimod Cocarderne foranstaltes anskaffede af Ministeriet, ligeledes uden Udgift for Mandskabet, og udleveres fra Hovedmagasinet paa Skibschefens Reqvisition.

Foreløbig Lov, hvorved Marineministeriet bemyndiges 4 Marts
til indtil videre at paabyde Erlæggelse af en Prikkeafgift for Farvandet paa Liimfjorden mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen.

Vi Frederik den Syvende, etc. etc.

Gjøre vitterligt: Da den Bemyndigelse, der ved Lov af 23de Marts 1854 er given Marineministeriet til at paabyde en Prikkepenge Afgift for Farvandet paa Liimfjorden mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen, udløber den 23de i denne Maaned, og et Lovudkast om Ordningen af de derhenhørende Forhold ikke inden den Tid vil kunne forelægges Rigsraadet, saa have Vi fundet det nødvendigt, i Henhold til § 56 af Forfatningsloven for Monarchiets Fælles-Anliggender, at forlænge den omhandlede Bemyndigelse indtil videre ved en foreløbig Lov.

Efter de Os af Vor Marineminister foredragne Omstændigheder byde og befale Vi som følger:

Marineministeriet bemyndiges til at bestemme, at der fremdeles indtil videre skal erlægges en Prikkeafgift af 1½ Sk. R. M. pr. Commercelæst for Indgaaende og ligesaameget for Udgaaende af ethvert for Læstedrægtighed brændt Skib eller Fartøi, der ved at beseile Farvandet

paa Liimfjorden mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen kommer fra eller udgaaer til et udenfjords, indenlandsk eller fremmed Sted.

4 Marts Vi Frederik den Syvende, etc. etc.

Gjøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

§ 1. Den Berettigelse til Understøttelse, som ved § 6 i Loven angaaende Redningsvæsenet paa de danske Kyster af 26de Marts 1852 er tillagt det ved Redningsbaadene ansatte Mandskab saavelsom dets Enker og Børn, skal ogsaa indtræde, naar Nogen af Mandskabet under en med Redningsbaaden foretagen Øvelse mister sin Arbeidsførhed eller tilsætter Livet.

§ 2. Denne Lov skal ogsaa være anvendelig paa det Ulykkestilfælde, der fandt Sted den 29de December forrige Aar ved Stationen Blokhuus.

§ 3. De ved denne Lov foranledigede Udgifter bevilges for Finantsaarene 1856—58.

6 Marts Ornamentstegninger for Skruefregatten Sjælland approberede.

9 Marts Under 9de Marts er igjennem Udenrigsministeriet udfærdiget følgende allerh. Aabent Brev:

Vi Frederik den Syvende, af Guds Naade Konge til Danmark, osv., Gjøre vitterligt: Da den keiserlig østerrigske Fregat »Novara«, paa Hans k. k. apostoliske Majestæts Befaling i Løbet af denne Maaned tiltræder en Verdens-Omseiling, og da der, i Betragtning af dette Togts rent videnskabelig maritime Øiemed, til Os, som til alle øvrige Souverainer, der ere i Besiddelse af en Sømagt, er udgaaet Anmodning om, at Fregatten »Novara« ved en formelig Neutralitets-Erklæring maatte blive beskyttet mod alle saadanne Eventualiteter, som mulige politiske Begivenheder eller Sokrige, under Reisens Løb, kunde medføre, — saa have Vi allernaadigst fundet Os bevæget

til, fra Vor Side ved Udstedelse af nærværende aabne Brev at komme hiint Ønske imøde og i det Hele efter bedste Evne at bidrage til at befordre fornævnte Togts Øiemed. Som Følge heraf byde og befale Vi samtlige Vore Undersaatter og Autoriteter tilvands og tillands, men især Vore militaire og civile Embedsmænd og Betjente, ikke blot at lade Fregatten »Novara« paa dens Reise allevegne sikkert og uhindret passere, under lagttagelse af den strengeste Neutralitet i alle Tilfælde, men ogsaa ved forekommende Leiligheder at yde den enhver ønskelig Hjælp og Bistand.

Hvorefter alle Vedkommende sig underdanigst have at rette.

Hans Majestæt Kongen har allerhøist resolveret som følger: 10 Marts

Capitain Flensborg udtræder af Marinen, og ansættes som Commandant i Nyeboder.

Capitain Sommer overtager strax istedetfor 1ste Mai d. A. Eqvipagemesterposten paa Nyholm.

Capitain Ipsen oprykker paa ældst Capitains Gage.

Capitainlieutenant Lütken udnævnes til Capitain paa yngst Gage.

Capitainlieutenant G. E. Tuxen oprykker paa ældst Capitainlieutenants Gage.

Premierlieutenant G. Schönheyder udnævnes til Capitainlieutenant paa yngst Gage.

Secondlieutenant W. I. Pedersen udnævnes til Premierlieutenant.

Som Følge af forannævnte allerhøieste Resolution har Ministeriet beordret: 11 Marts

Capitain Lütken fratræder Commandantskabet i Nyeboder, der overleveres til Capitain Flensborg.

Capitain Flensborg fratræder Eqvipagemesterposten paa Nyholm og udtræder af Constructions- og Reglerings-Commissionen samt af Commissionen for Kjøbenhavns Opmuddringsvæsen, men indtræder som Medlem i Directionen for Sø-Etatens Hospital, i Commissionen for Sø-Etatens Drengeskoler og Commissionen for Sø-Etatens Pigeskoler.

Capitain Sommer overtager Eqvipagemesterposten paa Nyholm og indtræder som Medlem i Constructions- og Reglerings-Commissionen samt i Commissionen for Kjøbenhavns Opmuddringsvæsen.

11 Marts Premierlieutenant Obelitz beordret til Fører af Bugseerdampskibet Hertha for en Tid af 3 Aar, fra d. 1ste April næstkommende at regne, og fratræder imidlertid Gage i Marinen.

12 Marts Skipper S. C. B. Møller beskikket til Bromand ved Holmens- og Høibro i Kjøbenhavn.

13 Marts Tilkjendegivet Vedkommende, at ved Lov af 30 Mai 1856 om Søgagen for Underklasserne af Sø-Etatens faste Mandskab ere de tidligere saakaldte Paaklædningspenge, nemlig 3 Rdlr. for hver Mand der udcommanderes, bortfaldne, da de ere indbefattede i de høiere Søgager, der ved fornævnte Lov ere fastsatte.

17 Marts Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet:

»Foranlediget ved Deres Excellenses Forespørgsel i behagelig Skrivelse af 19de f. M. om hvorledes der fremtidig vil være at forholde med Besørgelsen af Liigbærertjenesten i Marinen, skal Ministeriet ikke undlade tjenstligst at meddele Deres Excellence til behagelig Foranstaltning, at efterat Sergeantposterne ere blevne inddragne, skulle Marinens Underofficerer, nemlig Overkanonerer, Høibaadsmænd, Kanonerer og Baadsmænd commanderes til at udføre den Tjeneste ved Liigbegjængelser, som hidtil ifølge Krigsartikkelsbrevet for Landtjenesten ved Sø-Etaten og Praxis er bleven udført af Sergeanterne.«

18 Marts Bekjendtgjørelse fra Marineministeriet angaaende Erlæggelse af en Prikkeafgift for Farvandet paa Liimfjorden mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen.

I Henhold til foreløbig Lov af 4de Marts 1857, hvorved Marineministeriet bemyndiges til at bestemme, at der fremdeles indtil videre skal erlægges en Prikkeafgift af $1\frac{1}{2}$ Sk. R. M. pr. Commercelæst for Indgaaende og ligesaameget for Udgaaende af ethvert for Læstedrægtighed brændt Skib eller Fartøi, der ved at beseile Farvandet paa Liimfjorden mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen kommer fra eller udgaaer til et udenfjords,

indenlandsk eller fremmed Sted, fastsættes 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 NO. Enden af Landgrunden, der løber ud fra Fegge Røn,
- 1 paa Gudnæs Hage,
- 1 paa hver Side af Banken mellem Visby og Ørndrup, og
- 3 paa Banken mellem Dovermølgaard og Næs Øre.

B) af Lodsen i Nykjøbing 25 Mærker, nemlig:
- 1 paa Hindsels Hage,
- 1 paa Iegindtap,
- 1 paa Kaas Sand,
- 1 paa en Grund, der ligger paa Morsø Siden i Farvandet mellem Knudshoved paa Fuur og den nordøstlige Deel af Morsø,
- 1 paa Sydostenden af Blinde Røn,
- 1 i Fuursund paa Salling Landgrund SV. for Degen Odde,
- 2 paa Middelgrunden mellem Fuur og Salling og Fuursund,
- 1 paa Livø Tap,
- 2 paa Rindgrunden mellem Salling og Himmerland ud fra Jungetgaard i Salling,
- 4 paa Rotholmene mellem Salling og Himmerland,
- 1 paa Hvalphagen i Hvalpsund, ogsaa kaldet Sundsøen,
- 1 paa Lunø Tap, ogsaa kaldet Jels Odde,
- 1 paa Lunø Rev,
- 2 paa Tranholmene mellem Hvalpsund og Virksund, ogsaa kaldet Tvangmanden,

1 paa Knudshoved i Lorsens Bredning,
1 paa Lynderupgaards Hage,
1 paa Qvols Hage,
1 paa Vrald 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 Røn,
1 paa Midten af den indre Røn eller Steenbanke og
1 paa Geller Odde.

De faststaaende Prikker skulle vise 3 à 4 Alen over Vandet med daglig Vandstand. Samtlige Mærker bør vedligeholdes paa deres Plads hele Aaret igjennem, med Undtagelse af den Tid om Vinteren, i hvilken Søfarten formedelst Veirligets Beskaffenhed standses. Efter i den Tid at være indtagne bliver ethvert af dem om Foraaret, det tidligste muligt, igjen at anbringe paa den bestemte Plads.

§ 2.

For Vedligeholdelsen og Pasningen af de foranmeldte Mærker skal indtil videre af ethvert for Læstedrægtighed brændt Skib eller Fartøi, hvilket ved at beseile 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 Sk. R. M. pr. Commercelæst for Indgaaende og ligesaameget for Udgaaende, dog saaledes, at Afgiften paa den hele fornævnte Strækning kun udredes een Gang paa Hen- og een Gang paa Hjemreisen.

§ 3.

Denne Afgift, som bliver at erlægge ved Toldstederne i Aalborg, Nibe, Løgstør, Thisted, Nykjøbing, Viborg, Skive, Holstebro og Lemvig, opkræves ved det første Toldsted, hvor Ind- og Udklaring skeer, og bliver da, naar derefter paa den samme Reise flere Toldsteder an-

løbes, og Qvittering for den erlagte Betaling der forevises, i den anførte Henseende ikke at erlægge Videre.

For Oppebørselen er vedkommende Toldembedsmand berettiget til at beregne sig 4 pCt. af de oppebaarne Penge.

§ 4.

Regnskab over den indkomne Prikkeafgift samt dennes Beløb, efter Fradrag af de for Oppebørselen tilstaaede 4 pCt., tilstilles Overlodsen 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 Toldstederne behørig Qvittering.

§ 5.

Overlodsen fordeler den modtagne Afgift efter Antallet af de fornævnte Mærker, saaledes at Lodserierne i Thisted, Nykjøbing og ved Aggercanalen hvert for sig erholde Andeel i Beløbet i Forhold til det Antal Mærker, de udsætte og vedligeholde.

§ 6.

De forbemeldte Lodserier paaligger det, ethvert for sit Vedkommende, i Overeensstemmelse med de foranførte Forskrifter, forsvarlig at vedligeholde samt passe Mærkerne; og naar et Mærke maatte blive bortrevet, har vedkommende Lodseri, 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 sikkres ved Andre, som boe i Nærheden af de Steder, hvor Mærkerne ere anbragte, for at ikke nogen Forsømmelse, der vil paadrage Lodserne Ansvar, skal finde Sted.

§ 7.

De foranførte Forskrifter træde i Kraft fra den 24de dennes og dennes og indtil videre.

19 Marts Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet p. p.:

»Ministeriet har resolveret, at Douceurerne for nedenanførte Regnskaber fra 1ste April d. A. at regne, skulle reglementeres saaledes:

	for et Artillerie- eller Material-Regnskab.	for et Tømmermands- eller Seillægger-Regnskab.
	Maanedl. Rdlr.	Maanedl. Rdlr.
1) paa et Linieskib	5	3
- en Fregat eller Corvet og et Hjuldampskib paa 160 Hestes Kraft og derover	4	2½
- en Brig og et Hjuldampskib under 160 Hestes Kraft . . .	3	2
- mindre Skibe og Kanonchalupper	2	1

2) for et Artillerie- og Material-Regnskab samt for disse tilligemed Proviant-Regnskab naar bemeldte 2 eller 3 Regnskaber ere overdragne paa smaa Fartøier til en Underofficeer:

	for 2 Regnskaber.	for 3 Regnskaber.
	Maanedl. Rdlr.	Maanedl. Rdlr.
en Overkanoneer ell. Høibaadsmand	5	6
- Kanoneer eller Baadsmand . .	4	5
- Underkanoneer eller Baadsmandsmath	3	4
- Overconstabel, Qvarteermester eller Sætunderofficeer	2½	3½

og at der fra samme Tid ikke skal indeholdes noget Beløb til Søqvæsthuset af de Douceurer, der tilstaaes Regnskabsførerne ombord.

Dette meddeles tjenstligst o. s. v.«

23 Marts Beordret at Secondlieutenant Carlsen, der har bestaaet den ved Høiskolen iaar afholdte Oprykningsexamen, indtræder i Høiskolens ældste Afdeling for at uddanne sig for Artilleriet.

Allerhøieste Resolution, hvorved Commandanten i Nyeboder til- 29 Marts
lægges Embedsrang i Rangforordningens 3die Klasse Nr. 3. (Bekjendtgjort ved Circulaire af 31te s. M.)

Fra Marineministeriet udfærdiget et Tillæg til In- 3 April
structioner og Reglementer for Tjenesten paa de kongelige Skibe, hvoraf Indledningen lyder som følger:

»De ved allerh. Resol. af 12te Febr. 1849 til Prøve approberede Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de Kongelige Skibe, tilligemed de senere tilkomne, ved allerh. Resol. af 3 Marts 1854 til Prøve approberede Reglementer for Commando-ord, samt den under 29 Marts 1855 givne Instrux for den 1ste og den vagthavende Maskinmester eller Maskinassistent, skulle af alle Vedkommende iagttages, forsaavidt de ikke ved senere Bestemmelser ere forandrede, dog saaledes, at Skibscheferne ved Reglementerne for Commando-Ord, ligesom ved Reglementerne A — E, for Rullernes Forfattelse, daglig Tjeneste o. s. v., under enkelte Omstændigheder kunne gjøre Afvigelser derfra, naar Forholdene maatte gjøre det nødvendigt.

Forøvrigt har Enhver med Hensyn til Tjenesten paa de Kongelige Skibe at rette sig efter saavel Søkrigsartikelsbrevet af 8. Januar 1752, saavidt det endnu staaer ved Magt, som alle øvrige ham vedkommende Bestemmelser, hvad enten de ere bekjendtgjorte som almindelig gjeldende, eller kun meddeelte til Iagttagelse paa et bestemt Togt.

Som almindelige Bestemmelser, der til forskjellige Tider ere givne, meddeles herved følgende (1—31).

(Dette Tillæg er under 8. s. M. foranstaltet uddeelt til Officererne).

Følgende Officerer beordrede til paa Grund af Udcommando at 8 April
fratræde Tjenesten ved Orlogsværftet: Capitainlieutenant Gottlieb, Secondlieutenanterne P. Gjødesen, Mariboe og N. Jacobsen.

Premierlieutenant Schoustrup beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer paa Gammelholm.

Til de Skibe, der ere beordrede udrustede, ere følgende Officerer udcommanderede.

til Fregatten Thetis som Exerceerskib:
Commandeurcapitain Fæster, Chef.
Capitainlieutenant Moe, Næstcommanderende,
— Gottlieb, Forstander for Exerceerskolen,
Premierlieutenanterne: Groth, Holboll, Skoleofficeer,
Secondlieutenanterne: P. Gjodesen, N. Jacobsen, Mourier, Skoleofficeer, C. A. Bruun.

Til Dampcorvetten Heimdal, bestemt til en Expedition i vore Farvande:
Capitain P. Wulff, Chef,
Premierlieutenanterne: Colsmann, Næstcommanderende, D. Braag,
Secondlieutenanterne: Rohde, Buchwald, Koch.

Til Corvetten Valkyrien som Cadetskib:
Commandeurcapitain E. Suenson, Chef,
Capitainlieutenant Frölich, Meddommer,
— Wilde, Næstcommanderende,
Premierlieutenanterne: I. Tuxen, Lærer i Styrmandskab, Meldal, Lærer i Sømandskab,
Secondlieutenanterne: Mariboe, Skibsofficeer, I. U. A. Holm, Lærer i Sømandskab.

Til Corvetten Saga som Vagtskib i Sundet:
Capitainlieutenant Bjelke, Chef,
Premierlieutenanterne: Prósilius, Carstensen,
Secondlieutenanterne: H. L. M. Holm, Uldall.

Til Skonnerten Pilen som Vagtskib i Store Belt:
Capitainlieutenant Knudsen, Chef,
Premierlieutenant Wrisberg,
Secondlieutenant Marcher.

Til Vagtstationen paa Batteriet Trekroner:
Capitainlieutenant Grove, Chef,
Premierlieutenant Kraft.

Til en Opmaalings-Expedition, der er bestemt til, som Fortsættelse af Expeditionen i f. A. at foretages i Kattegat med Dampskibet Hertha og Jagten Karen Knuth:
Capitain Bocher, Chef for Expeditionen,
Capitainlieutenant Wrisberg, Fører af Jagten,
Premierlieutenanterne: Obelitz, Fører af Dampskibet, F. Lund,
Secondlieutenant Bille.

1857.

Secondlieutenanterne Hohlenberg, P. U. Bruun og C. A. Garde beordrede at forrette Tjeneste som Inspectionsofficerer ved Orlogsværftet. 14 April.

Resolveret, at den i Admiralitets-Collegiets Skrivelse af 15de August 1843 omhandlede Stempling af det faste Mandskabs Munderinger for Fremtiden skal bortfalde. 16 April.

Følgende Officerer beordrede til Tjeneste ved Logisskibet for de udskrevne Søværnepligtige: Capitain Gottlieb som Chef, Capitainlieutenant Kobke, Secondlieutenanterne G. Jacobsen og Jespersen. 24 April.

Allerhøist resolveret, at 2den borgerlig Directeur ved Søqvæst- og Assistentshuset, Mægler F. Hoskjær oprykker til 1ste borgerlig Directeur ved Samme. 2 Mai.

Cadetunderofficeer F. H. Johnke allernaadigst udnævnt til Secondlieutenant i Sø-Etaten. 2 Mai.

Resolveret, at Søfarende Fischer og Aspiranterne Duus, Roepstorff, Wandel, Wulff, Jensen, Bjerager, Overgaard og Thomsen maae medtages paa Cadetskibets forestaaende Togt for at prøves ombord. 5 Mai.

Resolveret, at Inspecteuren ved Sø-Etatens Hospital skal forsynes med et Tjeneste Skildt, til Brug paa Hospitalet og dets Territorium. 5 Mai.

Lov om Tillægsbevilling til Fuldførelsen af Dokke-Anlægget paa Nyholm. 6 Mai.

Vi Frederik den Syvende etc. etc. Gjøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

Til Fuldførelse af Dokke-Anlægget paa Nyholm bevilges 271,000 Rdl. R. M., der udredes i Finantsaaret 1857—58.

Lov, angaaende Erlæggelse af en Prikkeafgift for Farvandet paa Liimfjorden mellem Løgstørs Grunde og Aggercanalen, cfr. 2det Hefte, Off. Medd. 18de Marts. 6 Mai.

Premierlieutenant Carstensen allernaadigst bevilget Tilladelse til at modtage Ansættelse i den keiserlig russiske Marine for en Tid af 3 Aar. Som Følge heraf er Lieutenanten beordret at fratræde Tjenesten ombord i Corvetten Saga og er Secondlieutenant de Coninck beordret at forrette Tjeneste ombord i samme Skib. 9 Mai.

*

11 Mai. Følgende Circulaire udgaaet til Marinens Officerer.

»Ifølge Begjæring fra den 1ste Generalcommando bliver det fremtidig at iagttage, at naar de med Krigsskibene udcommanderede Soldater efter endt Togt afgaae fra Marinens Tjeneste, skal der af vedkommende Høistcommanderende tilstilles de Troppeafdelinger, hvortil Soldaterne henhøre, Straffelister, indeholdende fornødne Oplysninger om hvorvidt bemeldte Mandskab har været straffet ombord, enten disciplinarisk eller ved Krigsretsdom.

Hvilket herved tjenstligst meddeles o. s. v.«

11 Mai. Chefen for Cadetskibet Corvetten Valkyrien beordret at afgaae paa et Krydstogt i Nordsøen og Østersøen og paa dette Togt at anløbe Kronstadt.

19 Mai. Resolveret, at Maskineriet for Fregatbygningen Nr. 48 bestemmes til 400 Hestes Kraft, og at de af Fabrikmesteren i dette Øiemed foreslaaede Forandringer ved Fregatten Niels Juels Tegning, som Følge heraf maa foretages.

19 Mai. I Henhold til Constructions- og Reglerings-Commissionens Betænkning over Beseilingscommissionens Rapport om Skrue-Fregatten Niels Juel efter dens Togt i f. A., har Ministeriet resolveret som følger: (cfr. Resol. af 20de Febr. s. A.)

A. Maskinen vedkommende.

Med Hensyn til de Slag, som Skruen gjør med Axlen, naar Maskinen bliver sat igang eller naar Farten formindskes, bør det tages under Overveielse, om den Forbindelse, som i Niels Juel finder Sted mellem Axlen og Skruen, er den hensigtsmæssigste, eller om man bør gaae over til det Princip som er anvendt i Dampcorvetten Thor. I den Anledning maa Vedkommende have Opmærksomheden henvendt paa de Installationer der anbringes og de Erfaringer der erhverves i den omhandlede Henseende hos andre Nationer.

Opklodsningen under Tapleiet for Axlen styrkes, og Luftkassen om Skorstenen forbindes til Dækkene paa en hensigtsmæssigere Maade.

Luftbringerne til Maskinrummet blive til Forsøg at forlænge indtil 7 Fod fra Dækket i Maskinrummet. Endvidere medgives Skibet et særegent langt Kuldseil til Maskinrummet.

Opmærksomheden henvendes paa Forbedring af det Apparat, ved hvilket Skruen holdes paa Plads naar den er nede, samt paa et passende Middel til at understøtte den forsvarligt, naar den er oppe.

Skjærekjettingerne, der benyttes ved Heise-Jollernes Iskjæring, forfærdiges af Metal for at modarbeide den galvaniske Virkning; og paa Dækket omkring Brønden anbringes en lav Lugkarm.

Gjennem Finkenettet forude gjøres et Hul og udenfor dette anbringes en Hylde eller et lidet Skab, hvor Dampskibslanternerne kunne placeres naar Fregatten gaaer for Damp. Forsøg gjøres med de i Plymouth anskaffede Lanterner, til Sammenligning med de tidligere, der paa Fregatten ikke lyste i den befalede Vinkel.

For Tunnelen om Axlen anbringes en Dør, for at skille dette Rum fra Maskinen, og i Tunnelen anbringes Sikkerheds-Lanterner istedetfor de almindelige Lanterner.

Opmærksomheden henvendes paa Tilveiebringelsen af en Røgfortærer til at forebygge Ulemper af Røg og Sod. For at tilveiebringe fri Udsigt over Skibet, bliver til Forsøg at anbringe en løs Bro over Fartøierne tæt agtenfor Skorstenen, men nærmere Erfaring afventes, forinden Bestemmelse tages om Installation af en fast Bro.

Til Observation stilles Maskinens Expansions-Apparat samt Kraven paa det mellemste Stykke af Spildedamprøret.

B. Artilleriet.

For at opnaae en større Baxningsfrihed for Kanonerne over Røsterne paa Skandse og Bak, bør paa nye Skibe efter samme Tegning som Niels Juel stræbes efter, at Portene, ved en noget forandret Stilling af Jomfruerne i Røsterne, blive saa lidt belemrede som muligt.

For at opnaae friere Skud med Bougkanonerne paa Dækket, skulle Botelurerne bortfalde, og til Fokkehalsblok anbringes en Jernarm i Flugt med Bougportens Overkant. Til Observation henstilles, at øverste Agterhaler paa Bardunstræberen samt Bugsprydsbardunen saavelsom Bardunstræberens underste Agterhaler under enkelte Baxninger komme iveien for Bougkanonernes Brug.

Enhver Skarphed i Brogbøilerne maa omhyggelig afhjælpes.

C. Reisningen.

Jomfrubeslagene blive fremtidig at gjøre noget sværere, for derved at opnaae en mere betryggende Forstøtning.

Storstagene til Niels Juel gjøres af 5to Jerntraads Tougværk og indrettes saaledes at hvert Stag kommer til at ligge for sig, med et Øie om Toppen.

Fastebardunerne til Fregatter af Niels Juels Størrelse gjøres af 8to Toug, og for at opnaae en bedre Støtte til Siden flyttes Stængebarduns Jomfruerne i Røsterne saalangt muligt forefter, dog saaledes at Bardunerne ved Skjærpning uden Vanskelighed kunne gaae agtenfor Randen af Merset.

Pyttingkjettingerne i Niels Juel skulle paa de Steder, hvor de krydse Undervanterne, gjøres af Jernstænger, paa samme Maade som i Fregatten Tordenskjold finder Sted.

Blokkene til Toplenterne under Æselhovedet og i Skildpadden i Stængevantet gjøres længere og med større

Skiver end nu reglementeret, for at Brækket kan blive mindre, og Toplenternes Springning forebygges.

Borgene forsynes med en paa Midten anbragt Slipper, for at lette Strygningen af Gaflerne.

Skildpadderne paa Bommen til Bomdirkerne gives større Skiver samt gjøres længere og flyttes omtrent 6 Fod forligere.

Hexene til Sidetakler og Underdreierebsgier gjøres større.

Dobbelte Bergine-Toplenter anbringes fremtidig paa Skibe, som have dobbelte Krydsskjøder.

For at erholde hensigtsmæssige Tilkastningssteder skulle, blandt Andet, Hoveder paa Pullerter og Fangebjelker ved Foden af Masterne ikke afsauges ombord i de sværere Skibe, ligesom der ogsaa ved passende Midler skal søges tilveiebragt Tilkastningssteder paa Batterierne for Varp og deslige.

Til Observation stilles:

at Ansætningen af Skruer nærmest ved Takkellagens faste Punkt foranlediger at Ansætningsstangen tager saaledes imod, at Skruen ikke kan dreies rundt;

at Gængerne i flere af disse Skruer ikke vare tilstrækkeligt dybe og at de Hexe, hvormed de vare forbundne til Skibet, flere Steder vare saa svage, at de klemte sig sammen og derved gjorde det vanskeligt, at faae dem los fra Øieboltene;

de i Rapporten fremhævede Mangler ved Fodblokkene ved Foden af Masterne, Farten af den nedgaaende Deel af Store-Stænge-Staget, Svanehalsene til Slæberbommen, Øiebolten paa Mesansgaflen, Øieboltene i Dækket til Fokke-Dreierebsgier, Naglerne i Skinneblokkene, Skiverne til Læseilsgodset og Mærseskjødsknægtene, samt Placeringen af Fore Mærse Fald;

endvidere Boltene til Røstlinerne, Kuglerne i Skibssiden, Listerne til Skraasækkene, samt Gallionspomperne.

D. Seil.

Et Vare-Gaffelseil medgives fremtidig Skrue-Skibene.

Ophalerliner sættes fremtidig paa alle Mærsseil, dog paa saadan Maade, at det ved dem foraarsagede Slid paa Seilene saavidt muligt søges undgaaet.

Til Observation stilles: at Fore-Gaffelseil i Fregatten Niels Juel ikke kunde bringes til at staae med de andre Latinseil.

E. Apteringer.

For at opnaae Sikkerhed for Hellegatternes passende Størrelse, bør det for længere Togter reglementerede fulde Quantum Varegods medgives de Skibe, der første Gang udrustes.

Badekammer til Maskinfolkenes Brug indrettes paa større Skibe, hvor der gives tilstrækkelig Plads dertil.

Sø-Uhrene i Niels Juel placeres paa saadant hensigtsmæssigt Sted, som Chefen maatte udsee dertil.

F. Batteriet.

Vandets Indstrømning gjennem Klydsene søges forhindret paa nye Skibe ved Klydsenes Støbning.

Pissebakken i Niels Juel lukkes til Siderne, og gjøres saa høi som Kjædernes Behandling tillader, hvorfor Skoddet flyttes lidt forligere, hen til det Spygat, som findes anbragt til Vandets Afløb.

Forsaavidt Klydsene ikke kunne forandres i Fregatterne Niels Juel og Sjælland, bliver det at tage under Overveielse ved Værftet, ved hvilke Midler Vandets Indstrømning efter de lokale Forhold paa bedste Maade vil kunne forebygges, naar Kjæderne ere irørte.

Stoppere anbringes i Niels Juel under Banierbjelkerne, og de dertil fornødne Forandringer udføres.

Bougportene gives en stærkere Installation.

Spygatsklapper af Læder anbringes i Niels Juel, men Opmærksomheden henvendes paa, om man ved andre og bedre Midler kunde hindre Vandets Indstrømning gjennem Spygatterne.

I Overportene agter isættes tykkere Glas.

Forsaavidt Destillations-Apparatet er stillet i tilstrækkelig Høide, bliver den Vandkasse, som modtager Vandet fra Apparatet, at forsyne med en Hane, og at anbringe saa høit, at man derfra kan lade Vandet gjennem en Slange løbe til de andre Vandkasser.

Nedgangssceptere anbringes ved Lugerne.

Varpeklamper indrettes til Bougportene paa Bakken.

Stræberen, der støtter Jollebommene, naar de ikke ere ophalte langs Vanterne, gives større Fasthed ved en Afsætning paa Jollebommen, eller paa anden passende Maade.

Jollebomme til Storrøsterne medgives Linieskibe og Fregatter for derunder at heise de lettere Fartøier tilankers.

Et Vare-Rat medgives Linieskibe og Fregatter i Krigstid og paa særegne Expeditioner.

Den foreslaaede Maade til at holde Stiklerne paa Plads, ved Isættelse af en kort Bly-Konus over Hovederne, bifaldes til fremtidig Anvendelse, saavelsom den foreslaaede Befæstelsesmaade for Kjæden til Ankeret, ved Hjælp af en lignende Bly-Konus istedetfor Splitten.

En Krængningsmaaler af den i Rapporten beskrevne Construction, anskaffes ved Ministeriets Foranstaltning til Prøve.«

Capitainlieutenant Møller beordret at overtage Commandoen af Kutteren Neptun, der ifølge allerhøieste Befaling snarest muligt skal gjøres seilklar. 20 Mai.

Allerhøist resolveret, at Capitainlieutenant Schultz's Tjenestetid som Takkelmester, der ved allerhøieste Resolution af 18de Juli 1854 var bestemt til 3 Aar, forlænges i eet Aar nemlig til den 1ste August 1858. 24 Mai.

Resolveret, at de af det faste Mandskab, der ved Værftet forfremmes medens de ere udcommanderede, fremtidig maa erholde Søgage efter den Charge til hvilken de ere forfremmede, fra Forfremmelsesdagen at 26 Mai.

regne, dog kun forsaavidt de ikke ere disrecommanderede fra Togtet.

29 Mai. Grosserer P. A. Halkier allernaadigst udnævnt til 2det borgerligt Medlem af Directionen for Søqvæst- og Assistentshuset.

29 Mai. Secondlieutenant N. Jacobsen beordret til paa Grund af en ham allernaadigst meddeelt Permission, at fratræde Tjeneste ombord i Fregatten Thetis, og Secondlieutenant G. Jacobsen beordret til Tjeneste i samme Skib,

30 Mai. Afgangne Commandeurcapitain og Commandant i Nyboder C. L. L. Harboes Enke Louise Severine Harboe allernaadigst tillagt Rang i Rangforordningens 3die Klasse Nr. 3.

30 Mai. Bekjendtgjørelse angaaende Erlæggelse af en Prikkeafgift. (Cfr. 2det Hefte, Off. Meddelelser, 18 Marts.)

4 Juni. Premierlieutenant J. A. Garde allernaadigst bevilget 3 Aars Permission for at gaae i Coffardiefart.

4 Juni. Secondlieutenant Johnke beordret at forrette Tjeneste ombord i Fregatten Thetis.

8 Juni. Da det er anseet for hensigtsmæssigt, at der samtidigt med Udarbeidelsen af Overslag over Bekostningen ved Værfternes Sammendragning paa Nyholm, forfattes en Plan til Dispositionen over Gammelholm, efterat den er fraflyttet af Marinen, og en Beregning over hvad der kan antages at ville komme ind ved Salget af Grunde o. s. v. og da det derhos er fundet rigtigst, at dette Arbeide udføres ved en Comittee, i hvilken de forskjellige Interesser ere repræsenterede, ere følgende Herrer efter foregaaende Forhandling med vedkommende Autoriteter, anmodede om at sammentræde i en Comittee, med det omhandlede Hverv, nemlig, for Finantsministeriet: Etatsraad, Departementsdirecteur Schovelin, for Marineministeriet: Capitain N. E. Tuxen, for Communalbestyrelsen: Etatsraad, Generalprocureur Ussing, for Handelsstanden: Grosserer Joh. D. S. Adolph, og som Architect: Professor Hetsch, og er derhos Etatsraad Ussing anmodet om som Comitteens første Medlem at ville lede dens Forhandlinger.

En Commission beordret at sammentræde for at udarbeide en Plan for Flaadens Størrelse og Bestanddele, og til Medlemmer af denne Commission ere udnævnte: Contre-Admiral Bille, som Formand, Generalkrigscommissair Wiborg, Major v. Reich, Capitain af Generalstaben v. Ankjær, Capitainerne N. E. Tuxen, O. Suenson og O. Lütken, Capitainlieutenant Skibsted og Professor, Dr. med. E. Fenger. 18 Juni.

De Punkter, som det er overdraget Commissionen at forhandle, ere følgende:

»Størrelsen af Flaaden, Defensionsfartøierne derunder indbefattede, hvilke Klasser Skibe Flaaden bør indeholde og Antallet i hver Klasse;

hvilke af Flaadens nuværende Skibe, det kan ansees hensigtsmæssigt at forandre til at modtage Dampmaskiner;

den aarlige Bekostning som vil foraarsages ved Anskaffelsen og Vedligeholdelsen af den foreslaaede Flaade, derunder indbefattet Udgifterne ved Værftets Bygninger, Inventarium etc.;

om hvilke extraordinaire Arbeider, der maatte ansees uundgaaeligt nødvendige i den nærmeste Fremtid, samt hvilke extraordinaire Pengemidler hertil maae ansees fornødne.«

Capitainlieutenant Hagen beordret at fungere som Undertoimester i 2 à 3 Aar, og som Følge heraf at fratræde Inspectionsofficeerstjenesten ved Soartilleriet. 22 Juni.

Resolveret, at den Jerndampkanonbaad, som er under Bygning, skal benævnes Jerndampkanonbaaden Nr. 1. 23 Juni.

Resolveret, at Jerndampkanonbaaden Nr. 1 maa sættes i Vandet den 8de n. M. eller den nærmest paafølgende Arbeidsdag, paa hvilken Vandstanden tillader det. 29 Juni.

I Henhold til den af Constructions- og Reglerings-Commissionen afgivne Betænkning over Chefs Rapporten for Corvetten Najaden, efter dens Togt i 1856—57, har Ministeriet resolveret følgende: 29 Juni.

»Vantskruer blive at anbringe til yderligere Forsøg i Undergodset paa Fregatten Sjælland; istedetfor den Corvetten Najaden paa sidste Togt medgivne Kat bliver der for Fremtiden at medgive en almindelig 6skaaren Kattallie og Kranbjelkerne blive at forandre derefter;

Butleriet i Corvetten for om Bagbord bliver at forandre til Seilkøie.

Til Observation stilles:

at Forhalerne til Bardunstræberne gjøres af Toug istedetfor af Jern;

Antallet af Led mellem Hexene i Ankerkjettinger, bestemte til at hives umiddelbart om Spillet.

30 Juni. Skrivelse til Chefen for Vagtskibet i Store Belt, Capitainlieutenant Knudsen:

»Da Vagtskibets stadige Ophold paa Stationen ikke længer kan ansees aldeles nødvendigt efterat Skibe frit kunne passere Beltet, uden at constatere deres Nationalitet, saa har Ministeriet bestemt, at Vagtskibet efter Omstændighederne, og som Leiligheden falder til, skal udføre endeel Opmaalingsarbeide, som endnu staaer tilbage i den nordlige Deel af Beltet, navnlig en nøiere Overkrydsning af den dybe Rende fra Sprogø nordefter, Completering af Farvandet mellem Revsnæs, Fyenshoved og Samsø; og ligeledes trænger Løbet vesten om Samsø med Svanegrunden til en nøiere Undersøgelse og Verification. Disse forskjellige Opmaalingsarbeider ville Herr Capitainlieutenanten behage efterhaanden at udføre med Vagtskibet efter den nærmere Anviisning, som vil blive Dem meddeelt fra Directeuren for Søkaartarchivet, Capitain Rothe, der ligeledes vil tilstille Dem de nødvendige Kaarter, Instrumenter og øvrige Reqvisiter.«

1857.

Capitain R. Aschlund allernaadigst meddeelt Afsked i Naade af Marinen fra den 1ste i næste Maaned at regne, for at ansættes som Lodsinspecteur ved Kjøbenhavns Lodseri. 15 Juli.

Premierlieutenanterne Silfversvan og Toppelius af den keiserlig russiske Marine allernaadigst udnævnte til Riddere af Dannebrogsordenens 3die Klasse. 15 Juli.

Capitain R. Aschlund udnævnt til Lodsinspecteur ved Kjøbenhavns Lodseri, fra d. 1ste i n. M. at regne. 18 Juli.

Capitainlieutenant Smidth beordret til Chef for Briggen Ørnen paa dens forestaaende Togt til Vestindien. 20 Juli.

Underlæge i Søetaten J. R. Sehestedt allernaadigst udnævnt til Læge paa Christianssø. 20 Juli.

Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet: 23 Juli.

»Efter hvad der er oplyst i den af Deres Excellence under 7de dennes fremsendte Skrivelse fra Chefen for Maskincorpset, Fabrikmesteren og Takkelmesteren, bifalder Ministeriet, at, forsaavidt muligt at komme til Kundskab om hvad der foranlediger Brud paa Skibenes Jerngods, skal ombord enhver sønderbrudt Jerngjenstand af nogen Betydenhed, som uden Savn kan henlægges, aftages og opbevares paa et tørt Sted, og strax efter Hjemkomsten afleveres til Værftet, for der at besigtes af en af forommeldte 3 Officerer bestaaende Commission, der har at meddele en motiveret Erklæring om hvad der kan tilskrives Brudet. Til at overvære Besigtelsen kan Commissionen efter Omstændighederne tilkalde enhver af Holmens Mestere«.

Den Høistcommanderende paa Christiansø beordret at foranstalte den derværende Mølle opbudt ved offentlig Auction til Nedrivning og Bortflytning fra Øen. 23 Juli.

Allernaadigst bevilget, at den Commandeurcapitain Christmas ved allerhøieste Resolution af 9. Mai 1855 meddeelte Tilladelse til at staae à la suite i Marinen uden Gage i 3 Aar, maa forlænges for 6 Maaneder. 27 Juli.

Commandeur M. P. Secher efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed allernaadigst meddeelt Afsked i Naade af Søetaten med Pension. I Forbindelse hermed har Hs. M. Kongen allernaadigst rescriberet Ministeriet som følger: 31 Juli.

„Idet Vi beklage, at Commandeur Secher paa Grund af svækket Helbred forlader Vor Marine, ville Vi allernaadigst have ham tilkjendegivet Vor allerhøieste Tilfredshed og Tak for hans lange og med saa megen Dygtighed udførte Tjeneste".

3 Aug. Som Følge af Sund- og Belttoldens Ophør er det bestemt, at Vagtskibsstationen i Store Belt nu skal hæves, og Skonnerten »Pilen« er derfor beordret til at afgaae fra Stationen til Kjøbenhavn, for derefter at indlægges og desarmeres.

7 Aug. Allerhøist resolveret som følger:

Commandeurcapitain A. C. Polder tillægges det for de yngre Commandeurer reglementerede Gehalt;

Capitainerne J. P. F. Wulff og F. C. G. Muxoll tillægges Commandeurcapitains Gehalt;

Capitainerne M. B. Bocher og C. A. Meyer tillægges den for de ældre Capitainer reglementerede Gage;

Capitainlieutenant P. H. C. Smidth udnævnes til Capitain paa yngst Gage;

Capitainlieutenant P. C. Albeck tillægges den for de ældre Capitainlieutenanter reglementerede Gage;

Premierlieutenant A. R. Hedemann udnævnes til Capitainlieutenant paa yngst Gage, og

Secondlieutenant G. J. G. Mac Dougall udnævnes til Premierlieutenant.

Alt fra den 1ste i d. M. at regne.

7 Aug. Fyrinspecteur og Toldforvalter paa Anholt, A. A. Rauberg, efter Ansøgning allernaadigst meddeelt Afsked i Naade fra bemeldte Poster med Pension fra d. 1ste Septbr. d. A. at regne.

7 Aug. Underlæge W. Topp efter Ansøgning allernaadigst meddeelt Afsked i Naade af Søetatens Tjeneste.

7 Aug. Cand. med. & chir. J. Kornerup allernaadigst udnævnt til Underlæge i Søetaten.

8 Aug. Chefen fra Vagtskibet i Sundet Corvetten »Saga«, Capitainlieutenant Bjelke, beordret at hæve Vagtskibsstationen og afseile med Corvetten til Kjøbenhavn, for derefter at indlægge og desarmere den.

10 Aug. Commandeur Braëm beordret at gjøre det forestaaende Togt med Skruefregatten „Niels Juel", som Medlem af den Commission, der vil have at iagttage Fregattens Egenskaber.

Commandeurcapitain van Dockum beordret til Chef for Skruefregatten „Niels Juel“ paa dens forestaaende Togt. 10 Aug.

Circulaire til Marinens Officerer, hvorved bekjendtgjøres Ministeriets Resolution af 23de Juli d. A. angaaende Undersøgelse af Brud paa Jerngods i Skibene. 12 Aug.

Følgende Officerer udcommanderede: 15 Aug.

Til Skruefregatten „Niels Juel“:

Capitainlieutenant Holst, Næstcommanderende,
„ C. Hedemann,
Premierlieutenant Holck,
„ C. Holbøll,
Secondlieutenant Christiansen,
„ Morgenstjerne,
„ C. Garde,
„ Jespersen.

Til Briggen „Ørnen“:

Premierlieutenant Groth, Næstcommanderende,
„ G. Gjødesen,
Secondlieutenant J. de L. Pedersen,
„ Hohlenberg og
„ Münter.

Cadet H. Holm efter Ansøgning meddeelt Afsked fra Søcadetcorpset. 17 Aug.

Resolveret, at Søfarende Fischer og Aspiranterne Duus, Wulff, Jensen, Wandel og Roepstorff maae antages som Cadetter ved Søcadetcorpset. 17 Aug.

Følgende Officerer udcommanderede: 18 Aug.

Til Skruekanonbaad Nr. 1:

Capitainlieutenant Gottlieb, Chef, og
Secondlieutenant Mourier.

Til Skruekanonbaad Støren:

Premierlieutenant Jacobsen, Chef, og
Secondlieutenant C. Jessen.

Skipper A. Dam ansat som Fyrmester paa Anholt, fra den 1ste Septbr. d. A. at regne. 18 Aug.

Secondlieutenant Braëm beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Takkelvæsenet. 28 Aug.

Secondlieutenant P. Gjødesen beordret at afgaae til Christianssø for som høistcommanderende Officeer at overtage Commandoen paa Øen, og Premierlieutenant W. J. Pedersen beordret efterat have overleveret denne Commando at afgaae fra Christianssø. 29 Aug.

31 Aug. Chefen for Skruefregatten »Niels Juel«, Commandeurcapitain van Dockum, beordret at afgaae med Fregatten paa et Togt til Nordsøen, Norden om Skotland, og hjem igjennem Canalen.

31 Aug. Commandeur Braëm, Commandeurcapitain van Dockum og Capitainlieutenant Holst beordrede under Skruefregatten »Niels Juels« forestaaende Togt at sammentræde i en Commission, for at iagttage Fregattens Egenskaber og derom afgive Beretning.

31 Aug. Cadetunderofficererne J. E. V. Hansen og W. F. Koefoed allernaadigst udnævnte til Secondlieutenanter i Søetaten.

31 Aug. Cadetterne Funck, A. Müller og Oldenborg ansatte som Underofficerer ved Cadetcorpset.

31 Aug. Kutteren »Neptun« beordret indlagt og desarmeret.

1 Sept. Beordret at Skruedampcorvetten »Heimdal« og Skruedampkanonbaadene »Støren« og »Nr. 1« samlede skulle foretage Toure i Sundet og ud i Kattegattet eller Østersøen, og at der paa disse Toure skal anstilles saadanne Prøver, at begge Kanonbaadenes Egenskaber saavel under Damp som under Seil og deres Forhold under Skydning kunne bedømmes. Det er paalagt de tre Chefer i Forening at iagttage Kanonbaadenes Egenskaber og derom afgive Beretning.

2 Sept. Secondlieutenant C. Bruun beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Søartilleriet.

3 Sept. Resolveret, at Maskinmesterne maae bære Krone paa Huen, medens de ere udcommanderede til Tjeneste ombord.

5 Sept. Ifølge Hs. Ms. allerhøieste Befaling er Dampskibet »Slesvig« beordret udrustet, og er Capitainlieutenant Møller beordret til Chef for samme.

5 Sept. Premierlieutenant Rambusch beordret at forrette Tjeneste ombord i Dampskibet „Slesvig".

5 Sept. Secondlieutenant G. Jacobsen beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Takkelvæsenet.

Cand. med. & chir. P. V. Lütken allernaadigst udnævnt til Underlæge i Søetaten. 14 Sept.

De af Fabrikmesteren udarbeidede Tegninger til en Skruedampfregat paa 44 Kanoner og med Maskineri paa 400 Hestes Kraft forsynede med allerhøieste Approbation, samt allernaadigst resolveret, at den paa Orlogsværftet paabegyndte Fregat Nr. 48 skal bygges efter disse Tegninger. 14 Sept.

Den Premierlieutenant Schiwe tillagte Ordre til i 4 Aar fra 1ste Novbr. 1853 at regne, at forrette Tjeneste som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenets østlige Afdeling, forlænget paa 2 Maaneder indtil den 1ste Januar 1858. 16 Sept.

Foranstaltet bekjendtgjort for Marinens Lieutenantsklasser, at Ansøgninger om Ansættelse i Posten som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenets østlige Afdeling for en Tid af 3 Aar kunne indgives til Generaltolddirectoratet inden Udgangen af indeværende Maaned. 16 Sept.

Chefen for Briggen »Ørnen«, Capitain Smidth, beordret at afseile herfra til Vestindien for at indtage Station ved de danske Øer, samt paa Udveien at anløbe Cadix og efter Omstændighederne tillige Madeira. 17 Sept.

Bifaldet at Maskinmester Steele, ifølge den til ham skete Opsigelse, strax fratræder Tjeneste ved Maskincorpset. 17 Sept.

Skruecorvetten »Heimdal« beordret indlagt og desarmeret. 22 Sept.

Skrivelse til Directionen for Søetatens Hospital: 23 Sept.

»I Henhold til Directionens behagelige Erklæring af Gs. D. har Ministeriet meddeelt Krigsministeriet, at Man ganske tiltræder det paa en Conference mellem begge Militair-Etaters Stabslæger grundede Forslag om Forpleiningen af Etaternes Syge under en eventuel Cholera-Epidemi, saa at Garnisonshospitalet anvendes til at optage samtlige Syge af begge Etater med Undtagelse af Cholera-Patienter, og at Søetatens Hospital benyttes

1857.

23 Sept. til begge Etaters Cholera-Syge, dog under det Forbehold, at syge Koner og Børn af Marinen blive at optage i en særskilt Afdeling paa Garnisons Hospital, forsaavidt de ikke lide af Cholera.

Ved tjenstligst at meddele Directionen dette til behagelig Efterretning og Iagttagelse, anmoder Ministeriet ligetjenstligst Directionen om at ville sætte sig i Forbindelse med Bestyrelsen for Garnisonshospitalet, for at forhandle med den om den gjensidige Refusion for de Syges Forpleining og de øvrige Foranstaltninger, der i Anledning af denne Ordning ville blive nødvendige, hvorefter Ministeriet imødeseer Directionens behagelige Forslag i saa Henseende.«

23 Sept. Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet:

»Efter det af Deres Excellence under 2den Ds. fremsendte Forslag fra Søtøimesteren, bifalder Ministeriet, at Ladningen for den 60pundige 15½ Skippundige Granatkanon med Kammer, der er udboret af de fra den holsteenske Marineafdeling modtagne Bombekanoner, fastsættes til 7 Pd. Krud til fuld, og 5½ Pd. til reduceret Ladning.

Hvilket herved tjenstligst meddeles o. s. v.«

28 Sept. Capitainlieutenant Gottlieb og Secondlieutenant Bille beordrede at forrette Tjeneste som Inspectionsofficerer ved Saartilleriet, og Secondlieutenant Schneider ligeledes, indtil videre, ved Takkelvæsenet.

28 Sept. Allernaadigst bevilget Secondlieutenant C. Jessen 1½ Aars Permission til at gjøre en Reise med Barkskibet „Aurora Augusta“, og Secondlieutenant Uldall 1 à 2 Maaneders Permission til at gjøre en Reise med Dampskibet „Odin“.

29 Sept. Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet:

»Ministeriet for Monarchiets fælles indre Anliggender har efter derom ført Correspondance indvilget i, at Dampbugseerskibene »Hertha« og »Uffo« overdrages til Marinen, og har tillige, da Bugseringen

nu er ophørt, beordret Skibene afleverede til Marinen inden Udgangen af indeværende Maaned. 29 Sept.

Som Følge heraf skal Ministeriet tjenstligst anmode Deres Excellence om at ville foranstalte de tvende nævnte Dampskibe modtagne ved Værftet som henhørende til Marinen og derefter oplagte.«

I Svar paa en Forespørgsel fra Chefen for Orlogsværftet om, hvorledes der skal forholdes med saadanne Folk, som erklære at de sætte Absenter for at tiltvinge sig Afsked, har Ministeriet meddeelt, at det ansees hensigtsmæssigst, at de Folk af Artilleri- og Matros-Corpserne, der vedblive at sætte Absenter for at opnaae Afsked af Tjenesten, udcommanderes saasnart skee kan, om fornødent til Christiansø, hvorom i hvert enkelt Tilfælde bliver at gjøre Indstilling til Ministeriet. 30 Sept.

Meddeelt Havnecapitainen paa Kjøbenhavns Red, at fremmede Orlogsmænd, der forsynes med Vand fra Vandfyldningsstedet paa Toldboden, maae fritages for at erlægge Betaling for Vandfyldningen. 30 Sept.

Efter et af Cantor ved Holmens Kirke Muxoll indgivet Forslag har Ministeriet resolveret, at der til Prøve foreløbigt paa 2 Aar maa antages 4 Mandsstemmer til at understøtte Chorsangen i Holmens Kirke paa alle Søn- og Helligdage ved Foprædiken, Høimesse og Aftensang, samt hver Fredag til Altergang. 3 Oct.

Første residerende Capellan ved Holmens Kirke, Dr. phil. B. J. Fogh, allernaadigst udnævnt til tillige at være Præst og Sygetrøster ved Soetatens Hospital i Nyboder. 5 Oct.

Capitainlieutenant A. Hedemann, der under 5te Septbr. f. A. erholdt Permission til midlertidigen at føre Dampskibet „Eideren“ i Postfarten, beordret til fremdeles og indtil den 1ste Marts 1859 at føre bemeldte Dampskib. 9 Oct.

C. P. Johnigen beskikket til Cantor ved Holmens Kirke. 9 Oct.

Skruefregatten »Niels Juel« beordret indlagt og desarmeret. 17 Oct.

1857.

19 Oct. Krigscancellisecretair Kroyer foreløbig ansat som Assistent ved Commandantskabet i Nyboder, og som Følge heraf udtraadt af Overbetjentenes Tal.

24 Oct. Premierlieutenant L. C. Braag beordret at forrette Tjeneste som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenets østlige Afdeling for en Tid af 3 Aar fra 1ste Januar 1858 at regne, og som Følge heraf strax at fratræde Tjeneste ved Fyr- og Vagerinspectionen.

24 Oct. Cand. med. & chir. C. W. M. Jensen allernaadigst udnævnt til Underlæge i Søetaten.

24 Oct. Secondlieutenant Johnke allernaadigst bevilget 1 Aars Permission til at gjøre en Reise med Barkskibet „Triton".

26 Oct. Skrivelse til Directionen for Søetatens Hospital:

»I Henhold til Directionens behagelige Erklæring af 23de Ds. over Qvarantainelæge Drachmann's Andragende om, at det maa tillades, at Syge fra forbiseilende Skibe optages til Cuur og Pleie i Søetatens Hospital, naar de afvises fra de civile Hospitaler, paa Grund af at Pladsen der er optagen, har Ministeriet resolveret, at Syge fra forbiseilende Skibe maae erholde Adgang til Søetatens Hospital, naar der ikke er Noget til Hinder i Henseende til Pladsen, under følgende Betingelser:

1) at den Syge beviisligen er afviist fra de civile Hospitaler paa Grund af Mangel paa Plads;
2) at Patienten ikke lider af Cholera, Kopper eller gnul Feber;
og 3) at der stilles vedbørlig Sikkerhed for Betalingen af hvad Patientens Cuur og Pleie eller hans Begravelse, om han ved Døden afgaaer, koster Hospitalet.

Lægerne ved Hospitalet maatte instrueres om strengt at paasee, at ingen Patient, der lider af de ovennævnte Sygdomme, optages i Hospitalet, og at det Fornødne med Hensyn til Sikkerhedsstillelse o. s. v. maa være ordnet med Hospitalets Inspecteur, forinden Patienten admitteres.«

1857.

Secondlieutenant Schneider beordret at fratræde og Secondlieutenant C. Garde at tiltræde Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Takkelvæsenet. 31 Oct.

Secondlieutenant Bille beordret at fratræde Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Søartilleriet, og derefter at forrette Tjeneste ved Fyr- og Vagervæsenet i det østlige District. 2 Nov.

Premierlieutenant Holboll beordret at forrette Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Søartilleriet. 6 Nov.

Den i Ministeriets Skrivelse af 29de Juni d. A. givne Bestemmelse, at Vantskruer til yderligere Forsøg skulle anbringes i Undergodset paa Fregatten Sjælland, udvidet saaledes, at der ogsaa gives denne Fregat Vantskruer til Stænge-Bardonerne. 6 Nov.

Resolveret, at der til Underviisning i Retskrivning i Artilleri- og Matroscorpsernes Skoler maa antages en civil Lærer, og at der i Artilleriskolen maa indføres Underviisning i Geographi samt til Brug ved denne anskaffes de fornødne Kaart og Bøger. 13 Nov.

F. H. Moller beskikket til Fyrmester ved Lister Fyrene. 17 Nov.

Allernaadigst tilladt Efternævnte at anlægge og bære de dem af Hs. M. Keiseren af Rusland tildeelte Decorationer: Marineminister, Commandeur O. W. Michelsen, som Ridder af St. Stanislaus Ordenens 1ste Klasse, Soetatens Fabrikmester Capitain O. Suenson og Justitsraad, Contoirchef under Marineministeriet N. R. Petersen som Riddere af St. Stanislaus Ordenens 2den Klasse, og Søtoimester, Capitainlieutenant O. W. de Fine Skibsted, som Ridder af St. Anna Ordenens 3die Klasse. 25 Nov.

Cadetunderofficeer O. F. W. Irminger allernaadigst udnævnt til Secondlieutenant i Soetaten. 25 Nov.

Bestyrelsen for Mastemagerværftet, og fra den 1ste Januar næstkommende tillige for Baadebyggerværftet, midlertidigen overdraget til Skibbygmestersvend Gullach. 30 Nov.

Resolveret, at private Drenge under 16 Aar fremtidig maae antages som Lærlinge ved Orlogsværftet, naar de ere confirmerede, dog at det skal have sit Forblivende ved den under 12te Juni 1855 givne Bestemmelse, at Drenge, der ere udtraadte af den faste Skole forinden de have gjennemgaaet alle dens Klasser, først maae antages som Lærlinge naar de have fyldt det 16de Aar. 2 Dec.

12 Dec. Efter Forslag af Fabrikmesteren har Ministeriet bifaldet, at Bunden af Dampskibet Mercur, der er under Ophugning, maa indrettes til Transportpram og optages ved Værftet under Benævnelsen »Styktransportpram Nr. 2.«

12 Dec. Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet:

Efter foregaaende Forhandlinger med dette Ministerium, er gjennem Justitsministeriet emaneret:

Regulativ angaaende Legemsfeil og Svagheder, som bør ansees hinderlige for de Værnepligtiges Anvendelse, deels til den egentlige Søkrigstjeneste, deels til saadan Søkrigstjeneste, hvortil mindre Dygtighed behøves, dat. 12te Octbr. 1857, og

Bekjendtgjørelse angaaende de Regler, der for Kongerigets Vedkommende blive at iagttage, deels ved Sessionernes Bedømmelse af det søværnepligtige Mandskabs Tjenstdygtighed og deels ved udskrevet og indkaldt eller andet i Søetatens Tjeneste værende Mandskabs Cassation m. m., af s. D.,

hvoraf vedlagt fremsendes Exemplarer.

Bemeldte Bestemmelser træde, hvad det indkaldte søværnepligtige Mandskab angaaer, i Kraft d. 1ste Jan. 1858, fra hvilken Tid altsaa Cassationscommissionen i Kjøbenhavn, bestaaende af Søetatens Hospitals Direction, Hospitalets Overlæge og Lægen paa Logisskibet, naar et saadant er organiseret, men i modsat Fald af en af Søetatens andre Overlæger, træder i Virksomhed og Søetatens Overskjøns-Commission hæves.

Fra samme Tid afgiver bemeldte Cassationscommission Lægeskjønnet for det faste Mandskab af Underklasserne, naar der for dette er Spørgsmaal om Afsked af Tjenesten, navnlig med Pension. Ved dette Mandskabs Bedømmelse tiltrædes Commissionen af en af Søetatens Overlæger, foruden Hospitalets Oververlæge, der er bestandigt Medlem af meerbemeldte

Commission. Cassationsattesterne for det faste Mandskab tilstilles Chefen for Orlogsværftet.

Dette meddeles Deres Excellence osv.«

En ny udarbeidet pharmacopoea militaris forsynet med Ministeriets Approbation. 12 Dec.

Capitain P. Wulff beordret til fra den 1ste Januar næstkommende at udtræde som Medlem af Søetatens Overmunderings-Commission, og Capitain Gottlieb fra samme Tid at indtræde som Medlem i Commissionen. 12 Dec.

Allerhøist resolveret, at Capitain Ipsen maa vedblive at fungere som Inspectionsofficeer ved Søetatens Drengeskole endnu i 2 Aar fra 1ste April 1858 at regne. 13 Dec.

Allerhøist resolveret, at en yngre Officeer af Marinen maa beordres at forrette Tjeneste som Næstcommanderende ved Krydstoldvæsenets vestlige Afdeling for en Tid af 3 Aar, og saaledes, at han beholder sin Gage i Marinen, men fratræder Qvarteer- og Oppasserpenge. 13 Dec.

Bekjendtgjort for Marinens Lieutenantsklasser, at Ansøgninger om ovennævnte Post kunne indgives til Generaltolddirectoratet inden Udgangen af indeværende Maaned. 14 Dec.

Commandeurcapitain C. van Dockum, der allernaadigst er udnævnt til overordentlig Gesandt og befuldmægtiget Minister ved det storbrittanniske Hof, er som Følge heraf allernaadigst sat à la suite i Marinen uden Gage, og derhos allernaadigst tillagt Contre-Admirals Characteer. 14 Dec.

H. Dyrhauge beskikket til Tilsynsførende ved Slipshavns Fyr. 15 Dec.

Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet: 18 Dec.

»Ministeriet har efter Modtagelsen af Deres Excellences Skrivelse af 19de Octbr. d. A. resolveret:

at enhver Menig, der paa Grund af Sygdom forlader Værftet, strax skal indlægge sig paa Søetatens Hospital; undlader han dette, afkortes i hans Lønning som for en Løbeabsent;

at enhver Menig, der skal møde til Arbeide, men derfra ved Sygdom forhindres, skal tage Sygeseddel inden Klokkelydningen om Morgenen er ophørt og

indlægge sig saa betids paa Hospitalet, at han kan være i Seng inden Kl. 9 FM.; forsømmes dette, afkortes i hans Lønning som for Absent, medmindre det ved nærmere Undersøgelse fra Commandantskabet godtgjøres, at han under særegne Omstændigheder har været hindret fra at efterkomme hvad her er foreskrevet;

at Udskrivning fra Hospitalet maa finde Sted hver Dag efter Overlægens Skjøn, dog først efter Kl. 4 EM.,

og at enhver Menig, der har forladt Værftet paa Grund af Sygdom og udskrives samme Dag, skal afkortes i Lønningen efter Bestemmelsen i sidste Passus af § 21 i Reglementet af 1ste Juni 1856.

Dette meddeles tjenstligst osv.«

23 Dec. Capitainlieutenant Seidelin beordret fra den 1ste Januar næstkommende at fratræde og PremierlieutenantColsmann fra samme Tid at tiltræde Tjeneste som Inspectionsofficeer ved Eqvipagen paa Nyholm.

24 Dec. Efter Forslag fra Søetatens Stabslæge, har Ministeriet bifaldet, at de 2 Overlæger ved Qvartererne i Nyboder skifteviis 1 Aar ad Gangen tiltræde Cassations-Commissionen og den Ældste fra den 1ste i næste Maaned, dog saaledes, at hver Gang en Mand af de Klasser af det faste Mandskab, der have Tilladelse til at ligge under Cuur i Hjemmet, skal bedømmes, skal Commissionen tiltrædes af den Overlæge, der har Lægetilsynet ved det Corps, hvorved den Paagjældende er ansat.

27 Dec. Hs. M. Kongen har allernaadigst resolveret som følger: Capitain P. C. Holm tillægges Commandeurcapitains Gehalt; Chefen for Maskincorpset Capitain N. E. Tuxen og Fabrikmesteren Capitain O. F. Suenson indtræde i ældst Capitains Gehalt med de for bemeldte Poster reglementerede Tillæg, og Capitain H. P. Rothe tillægges den for de ældste Capitainer reglementerede Gage; Alt fra den 1ste i n. M. at regne.

29 Dec. Foreløbig Lov angaaende Udskrivningen til Søkrigstjenesten for Aaret 1858.

Vi Frederik den Syvende etc. etc. gjøre vitterligt: Da Udkast til Lov om Udskrivningen til Søkrigstjenesten for 1858 ikke vil kunne forlægges Rigsraadet forinden Søsessionerne skulle afholdes, have Vi fundet det nødvendigt, i Henhold til § 56 af Forfatningsloven for Monarchiets Fælles-Anliggender, at bestemme Udskrivningen ved en foreløbig Lov. Ifølge de Os af Vor Marineminister foredragne Omstændigheder, byde og befale Vi som følger:

Af det søværnepligtige Mandskab i det samlede Monarchie bliver for Aaret 1858 at udskrive:

156 Heelbefarne,
164 Halvbefarne,
159 Søvante og
89 Usøvante.

I Alt 568 Mand,

hvilket Mandskab bliver at fordele til Udskrivning af de enkelte Landsdele i Forhold til det Antal Søværnepligtige af 18 til 37 Aars Alder, der i 1857 findes opført i Hovedrullerne for hver enkelt Landsdeel.

Hvorefter alle Vedkommmende sig have at rette.

Givet paa Vort Slot Frederiksborg, den 29de December 1857.

Til at overvære de forestaaende Søsessioner, for at paasee Marinens Tarv ved Udskrivning af Mandskab, ere følgende Officerer beordrede: 30 Dec

i 1ste danske	District,	Capitainlieutenant Bruun,
i 2det —	—	— C. Hedemann,
i 3die —	—	Premierlieutenant W. J. Pedersen.
i 4de —	—	Capitainlieutenant Wilde,
i 5te —	—	Premierlieutenant Jacobsen,
i 6te —	—	— Obelitz,
i 7de —	—	Capitainlieutenant Seidelin,
i 8de —	—	— Frolich,
i 1ste slesvigske	—	— Albeck,
i 2det —	—	— Knudsen,
i 1ste holsteenske	—	— Moe,
i 2det —	—	Premierlieutenant Schiwe,
i Holsteens Inrullerings	—	— Rambusch.

1857.

30 Dec. Premierlieutenant Meldal beordret til fra 1ste i n. M. at fratræde Tjeneste som subaltern Cadetofficeer, og Secondlieutenant de Coninck til fra samme Tid at forrette Tjeneste som 2den subalterne Officeer ved Socadetcorpset.

1858.

6 Jan. I Henhold til Hs. Majestæts allerhoiste Resolution af Gs. D. er Premierlieutenant Meldal beordret til at foretage en Reise i omtrent 4 Maaneder til England, for at gjøre sig bekjendt med forskjellige Gjenstande, Flaaden vedkommende.

9 Jan. Capitain M. B. Bocher allernaadigst beodret til at indtræde og tage Sæde i Constructions- og Reglerings-Commissionen efter sin Anciennetet.

14 Jan. Ministeriet resolveret, at Regnskabs Douceurerne for Underofficererne paa Batteriet Trekroner skulle reglementeres saaledes:

for Artilleri- og Defensions-Regnskabet 5 Rdl. mndl.
» Material- do. . . 2 » »
» Privat-Regnskab om Vinteren . . . . 2 » »
» Regnskabet over det private Krudt, der opbevares paa Batteriet om Sommeren, ialt . . . . . 8 » »
og endvidere samme Beløb, naar der oplægges Krudt om Vinteren.

15 Jan. Premierlieutenant F. Lund beordret at føre Dampskibet Jylland i Postfart for en Tid af 3 Aar fra den 1ste Marts næstkommende at regne.

21 Jan. Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet:

»Efterat have modtaget Constructions- og Reglerings-Commissionens Betænkning over den af Capitain P. Wulff, Capitainl. Gottlieb og Premierlieutenant Jacobsen afgive Beretning om de med Dampkanonbaadene Nr. 1 og Støren i f. A. anstillede Prøver, har Ministeriet resolveret Følgende:

Dampkanonbaaden Nr. 1 vedkommende.

Forsøgene have viist, at Kjedlen har den Mangel, at der behøves uforholdsmæssig lang Tid, ca. 2½ Time, til at sætte Dampen op. Forsaavidt mindre indgri-

bende Foranstaltninger kunne bidrage til at formindske denne Ulempe, ville disse snarest muligt være at foretage, men væsentligere Forandringer bør ikke foretages forinden Erfaring fra senere byggede Baade have viist, hvilke Foranstaltninger, der kunne føre til Maalet. Ved nye Fartøier af denne Art gjøres alt Muligt for at afhjælpe denne Mangel;

den medfølgende af Fabrikmesteren udarbeidede Seiltegning har Ministeriet approberet, og bliver Kanonbaadens Reisning at forandre i Overeensstemmelse dermed;

ved hensigtsmæssige Forandringer i Slædens Construction søges opnaaet at Kanonerne bringes noget lavere ned, men Sænkningen af Systemet maa ikke tilveiebringes ved at opgive Noget af den nuværende Elevationsfrihed.

Granaterne blive for Fremtiden at opbevare paa et Sted, der ligger under Baadens Vandlinie.

Søtøimesterens Opmærksomhed henledes paa følgende Bemærkninger angaaende Affutagernes Construction:

at den korte Arm af Vægtstangen muligen kan forkortes Noget;

at en Ring bør lægges om Midter-Centret og 4 Metalbuer for Slædens Baxning om dens 4 Centrer;

at Indersiden af Slædebjelkerne paa Over- og Underkant bør afrundes saalangt Brogen vandrer, og at Under-Enden af den midterste Vangebolt med sin Møttrik skjølpes op i Underkanten af Vangen,

at der træffes passende Foranstaltninger til Kanonernes forsvarlige Surring.

til Observation ved Værftet stilles:

at Skruens Udløsning medtager temmelig lang Tid;

at Hængslerne paa Skorstenen have viist sig svage;

at et Signal til Maskinen er nødvendigt;

at et Spygat anbringes midtskibs;

at Jernhaandtag anbringes i Maskinrummets Lugkarme;
at de agterste Koier i Pikken borttages;
og at en Skibsklokke anbringes.

Disse Forandringer ville være at iværksætte snarets muligt, for at man, hvis Omstændighederne maatte tillade at Baaden atter iaar udsendes paa et Prøvetogt, kan komme til en klarere Erkjendelse af de Forandringer, som ved fremtidig Bygning af slige Fartøier kunde være ønskelige. Efter den allerede indvundne Erfaring maatte Opmærksomheden ved fremtidig Bygning af Dampkanonbaade være henvendt paa:

at det Opstaaende gjøres noget lavere, og at der stræbes efter at Dækket kommer til at ligge saameget lavere, som Kjedlens Høide og Hensynet til den fornødne Plads indenbords tillade,

og at der, forsaavidt det efter Omstændighederne er muligt, anbringes et Kulrum tværs over Fartøiet foranfor Kjedlen, saa at den dækkes for Skud forfra.

Dampkanonbaaden Støren vedkommende.

I sin Tid, naar Baaden skal underkastes en Hovedreparation, vil det være at tage under Overveielse, hvorvidt Batteriet bør løftes i Flugt med Dækket;

ved fremtidig Udrustning bliver en 30$\mathcal{U}$ 15 Sk$\mathcal{U}$ Kanon at anbringe for, istedetfor den 60$\mathcal{U}$ Granat-Kanon.

i Henseende til Apteringen vil der ved fremtidig Udrustning eller naar en Hovedreparation skal foretages være at tage Hensyn til følgende Forandringer:

at Seilkoien deles i to Dele, hvoraf den forreste indrettes til at opbevare Krudt og den agterste forbliver Seilkoie;

at Forskoddet i Proviantkammeret flyttes en Halvtøndes Længde forligere;

at Aflukket foran Proviantkammeret indrettes til Opbevaring af Regnskabsgods;

at Oplangningslugerne i begge Batterierne borttages, da Krudt og Skarplangning bør skee gjennem Agterlugen