

Tidsskrift for Søværnen.

Ny Række. 1^{ste} Bind.

Udgivet af

E. Bluhme,

Lieutenant i Marinen.



Kjøbenhavn.

Forlagt af C. C. Lose.

Thieles Bogtrykkeri.

1865.

Indhold.

	Side
Forord	1
Om vor fremtidige Væbning. Af E. Bluhme, Lieutenant i Marinen	7
Bidrag til Kundskab om Vandets Saltholdighed og Strømninger omkring Danmark, med særligt Hensyn til de for Fiskerierne og Handelen vigtigste Fiskearter. Af A. J. Smidth	34
Om den dansk-japanske Handelstraktat in spe. Af Holger T. Foss	48
Om Havaritilfælde	56
Bemærkninger om Amurlandet, dets Handel og Skibsfart	67
Officerer i fremmed Tjeneste	74
Efterretninger for Søfarende	80
Officielle Meddelelser	90
Tabet af Als. Af Lieutenant i Marinen E. Bluhme	97
Lystseilads. Af Lieutenant i Marinen P. Bruun	113
Om et nyt Registrerings- og Maalingssystem. Af Lieutenant A. Schneider	120
Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold	144
Et Par Ord om Istransporter i Storebelt	158
Søtræfningen ved la Riahuelo	162
Uddrag af Rapporter	168
En Oplysning	177
Efterretninger for Søfarende	178
Officielle Meddelelser	186
Om Opdragelsen paa Søcadet-Academiet. Af Contreadmiral C. van Dockum	193
Notits om Mackays riflede Kanon. Af Lieutenant Thomy Jessen	206
Om et nyt Registrerings- og Maalingssystem. II. Af Lieutenant A. Schneider	211
Nogle Bemærkninger om de nye Forbedringer af Kjøbenhavns Havn. Af Oberst F. Abrahamsen	269

	Side
Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold. (Forts.)	281
Fragtfarten til, fra og i de kinesiske Farvande	287
Indberetning om Fiskerierne ved Island og Færøerne 1865. Af Kapitainlieutenant Ph. Schultz	292
Et Par Ord om Fiskeriet og Fangstens Afsætning i vore Farvande. Af en gammel Sømand	331
Veiledning til Beseiling af Tartar eller Sachalin Strædet. Meddelt af Lieutenant A. E. Christiansen	337
Efterretninger for Søfarende	360
Officielle Meddelelser	369
Notitser fra 1864. Af Lieutenant P. F. Gjødesen	377
Bemærkninger om Høi- og Lav-Tryksmaskinerne. Af —r.	392
Randolphs, Elders & Ko.'s Høi og Lavtryksmaskiner. Af Ingeniør P. Lindegaard	412
Om Høitryks- og Lavtryks-Maskiner. Af Lieutenant E. Bluhme	423
Composite Skibbygningssystemet	445
Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold. (Forts.)	450
Fremmed Skibsfart paa Japan	461
Bemærkninger om Bodmeri samt Skibskapitainers Forhold ved at optage samme	466
Kapsellads	473
Efterretninger for Søfarende	476
Officielle Meddelelser	483
Episoder af den nordamerikanske Søkrig. Af Lieutenant O. Irminger	489
Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie. Af Lieutenant C. Normann	511
Fyrskibene. Af en gammel Sømand	525
Singapore. Af Holger T. Foss	528
Efterretninger for Søfarende	544
Strømninger i Nærheden af Ækvator. Af Lieutenant A. Mourier	555
Officielle Meddelelser	563

Forord.

Efter at den hidtidige Redaktion af »Tidsskrift for Søvæsen,« under Kaptajnlieutenant Tuxens Hovedredaktion med det i Foraaret udkomne sidste Hefte af 9de Aargang havde afsluttet sin Virksomhed, overtog vi, den nærværende Redaktion, Forpligtelsen til at fortsætte Udgivelsen og Redaktionen af Tidsskriftet.

Det var imidlertid ikke med nogen høj Grad af Dristighed at vi gik til Værket; thi Tidsskriftet har desværre aldrig fra det danske Folks Side mødt den Understøttelse og den Opmærksomhed, som det burde, ikke alene for dets virkelig gode Indhold og hidtidige dygtige Redaktion, men ogsaa for de hele Landet vigtige Spørgsmaal, som det behandlede, og, — afset fra vore Evners mulige Utilstrækkelighed, — kunde vi derfor nok nære nogen Tvivl om Virkeligheden af den Nytte, som det vilde kunne stifte.

Med en Ligegyldighed for Skriftet fra Publikums Side, som den Abonnement-Antallet (170 i Danmark) tydede paa, kunde der vel snarest have været Tale om helt at ophøre med dets Udgivelse; men med Sorg vilde enhver Officer have set det gaa ind netop i dette Øjeblik. Tidsskriftet maatte vedligeholdes, om ikke ved os, saa ved Andre.

Thi næppe havde Krigen paaført os sine sidste tunge Slag, før hastig beredte Stemmer alt hævede

sig for at omorganisere vort Forsvarsvæsen, og blandt alle disse Stemmer vare der kun Faa, som havde et Ord for Marinen. Indrømmede man denne nogen Berettigelse, da var det som hidtil kun en underordnet. Marinen maa da selv forsøge at tale sin Sag.

Vil Danmark have et Forsvarsvæsen, og kan Danmarks Fremtid sikres ved et Forsvarsvæsen, da er det paa Marinen og paa Artilleriet, at det i Fredens Dage gjælder om at anvende Kraften.

Dette er vor Overbevisning, og den er heldigvis Fleres; men med det desværre ringe Kjendskab og den kummerlige Interesse, som Nutidens Danske nære for Havet og dets Idrætter, er Kampen vanskelig mod de Mange, hvem Liv og Syssel gjøre Tanken om Forsvaret paa Landjorden mere fortrolig og tiltrækkende, og som derved let forledes til at glemme nødvendige Hensyn til Virkeligheden og vor Natur.

For om mulig at udbrede og fremhjælpe Kundskaben om og Interessen for Marinen bor vi derfor have et »Tidsskrift for Søvæsen.« Dagslitteraturen er ikke tilstrækkelig dertil. Indtrykket af det bedste Indlæg i en Sag, som ikke hver Dag er paa Dagsordenen, svinder næsten med Dagen, som saa det.

Men med sit Maal for Øje, maatte Redaktionen da først spørge sig selv, hvad Grunden er til den forholdsvis ringe Indflydelse, hvormed det hidtidige Tidsskrift desværre har virket. Og Svaret har den ment at finde deri, at Skriftet i sit Indhold var for meget orlogsmaritimt.

For Orlogsmarinen fandtes og findes, som sagt, kun saare ringe Interesse blandt Folket, uagtet det skulde synes, at for et Folk, der selv tager Del i sin Lovgivning, som i mange Tider har havt en truende Krig hængende over sit Hoved, mod hvilken den i Marinen vilde have fundet sit bedste Vaaben, og hvis Land rundt

omkring er beskyllet af Havet, — maatte Udviklingen af vort Søforsvar følges med Interesse af hver Enkelt, og maatte et »Tidsskrift for Søvæsen« høre hjemme i hvert Hus.

Saaledes er det imidlertid ikke. Et af Tidsskriftets Formaal maatte da være om muligt selv at fremkalde den Interesse, som manglede — men hertil skikkede dets overvejende, skjønt vel skrevne, orlogs-maritime Afhandlinger sig ikke. Skriftet blev fyldt og holdt næsten kun af Søofficerer, for hvem det dog i sig selv maatte have mindre Betydning; thi havde det ikke været, vilde de selv have fundet en stor Del af dets Indhold i fremmede Tidsskrifter paa Marinens Læsestue, og hvad de indre Spørgsmaal angaar, vilde de tildels være blevne afhandlede mundtlig imellem dem.

Med Resultatet af Tidsskriftets hidtidige Virksomhed for Øje troede vi derfor, at det kun vilde gavne Sagen lidet, om vi fortsatte det paa samme Maade. Hellere kun Lidet om Orlogsmarinen, tænkte vi, naar det Lidet kan finde Udbredelse blandt Folket, end Meget, som kun bliver imellem os selv.

Interessen for Orlogsmarinen hænger nøje sammen med og afhænger for en stor Del af Folkets Deltagelse i Sysler paa Havet, ligesom atter Interessen for disse Sidste kan og bør finde Næring gjennem den Første. Og efterhaanden som den Sindsrystelse, der fremkaldtes ved den pludselige og sørgelige Afslutning paa den feberagtige Spænding, i hvilken vi bleve holdte ved vor Deltagelse i den større evropæiske Politik, finder Tid at lægge sig, og Tanken da paany kan henvendes paa os selv, vil det vel ogsaa efterhaanden blive os klart, at mere end paa Arméer og Flaader vil vort Lands fremtidige Bestaaen komme til at bero paa den Kraft, hvormed vi maatte forstaa at benytte og udvikle vore Velstandskilder. En af disse er Havet, og Handelsflagets brede Dug turde i Fremtiden muligen blive et

bedre Værn om gamle Danmark, end Krigernes splittede Broge.

Aarhundredets første Krige gav vor Handel og Skibsfart et dødeligt Saar; siden den Tid have de sygnet — men paany ville de kunne gjenoplives; Fiskene svømme omkring vore Kyster — men til Nytte for svenske og tyske Fiskere; og Sundene imellem vore grønne Øer tilbyde forgjæves vore Sønner i den prægtige Natur at styrke Aand og Nerver i Lystbaadene. Interessen for disse Ting betinger Interessen for Orlogsmarinen og omvendt.

Et Tidsskrift for Orlogsmarinen bør derfor nødvendig ogsaa være Tidsskrift for Handelsmarinen, for Handel og Skibsfart, for Skibsbyggeri, for Fiskeri, for Søvæsen og Jachtvæsen etc. etc.; thi gennem disse Grene, som tilsammen maa have Interesse i en vid Kreds, turde det maaske efterhaanden lykkes Interessen for Marinen at arbejde sig frem og atter at virke til Gavn for dem.

I Haab om, hermed væsentlig at have truffet det Rette, paabegynde vi da Udgivelsen af dette Tidsskrift.

Vi ere os fuldt bevidste det vanskelige Hverv, vi have paataget os, men — heller ikke paatage vi os Ansvar for Udfaldet alene. Vore Landsmænd, forsaavidt som de tro, at et saadant Skrift vil kunne stifte Nytte, gjøre vi medansvarlige deri: Havet og dets Sysler ere for vigtige for vor fremtidige Udvikling, til at ikke Alle bør hjælpe med for at bringe vort Søvæsen op. Jyllands Heder vente paa Kapitaler til deres Opdyrkning. Det er vore Handelsmænds, Sømænds og Fiskeres Pligt at gaa ud og hente de Kapitaler, som indirekte skulle tilflyde dem.

Men, umuligt kunne vi selv have tilstrækkelig Sagskundskab i alle disse Retninger, umuligt kunne vi selv med Nytte frembringe det hele Indhold — vi henvende os derfor ikke alene med Anmodning om Bistand fra Enhver, som troer sig istand dertil, eller

som har Interesse for og Kjendskab til Havets Sysler, men vi paabyrde dem som Pligt at skjænke os Hjælp, dels ved at henlede vor Opmærksomhed paa saadanne Spørgsmaal, som formentlig bør finde Besvarelse i vort Skrift, dels ved at sende os Afhandlinger af saadant Indhold, som kan nytte vort Formaal, dels ved praktiske Forslag, og dels ved uden Misfornøjelse at tillade os at vrage og at vælge, hvad vi anse for det Bedste blandt det Meget, som vi stole paa, maa indkomme.

Vi henvende os om saadan Understøttelse til hver kyndig Handelsmand, hver Skibsrheder og Skibsbygger, hver Skipper og Styrmand, hver theoretisk og praktisk Officer, hver Fisker og hver Mand, som har Forstand derpaa; vi henvende os til dem, ej alene om skriftlige Bidrag, men ogsaa med Anmodning om at indsende Spørgsmaal til os, deres Haandværk angaaende, som de i Sagens Interesse for sig selv og Andre ønske besvarede, saaledes som Brug er i England til Skrifter af lignende Indhold: Hos de paalideligste Folk og Kilder skulle vi hente Svaret.

Og endnu Et, for at Ingen skal holde sig borte: Mangen en dygtig Sømand have vi ofte hørt beklage, at hans Skolelærdom ikke havde været saa fuldkommen, at den tillod ham offentlig at nedskrive de nyttige Vink, han kunde give. Hertil svare vi: Det ere vi ansvarlige for, send os blot Tankerne og Idéerne, hvorledes de blive trykte, kan man overlade til os — saa slet eller saa godt, som vi formaa at skrive det, skal det komme frem, og Ansvarret derfor alene bero hos os.

Fra vore egne Landsmænd vende vi os endelig ogsaa til Norges Indvaanere. De tvende Lande have i Alt, hvad der vedkommer os her, overmaade meget tilfælles, om end dette Meget er forskjelligt udviklet hos ethvert af dem. Tilfælles have de de vidtstrakte Kyster, de fiskerige Have og det naturlige Forsvarsvaaben i deres Orlogsflaader; men medens den Sidstnævnte ved Begi-

venhedernes Tryk i Danmark er tvunget frem til en langt større Udvikling end i Norge, have fredelige Tider tilladt Norges djærve Kystbefolkning og energiske Handelsstand at udvikle en Virksomhed paa Havet, som man her maa se op til med Beundring og Efterlignelseslyst. Gjensidigt kunne de vel lære hos hinanden; og vilde norske Mænd med Erfaring og Kundskab til Søen og dens Gjærning, skjænke os deres Bistand og Hjælp, turde nærværende Skrift mulig ogsaa vinde Udbredelse i Norge, og ved en saadan Samvirken mellem begge Landes handels- og søkyndige Mænd blive af forhøjet Nytte for hvert af de tvende Folk.

Slutteligen skulle vi endnu kun tilføje, at vi alt have sikret os Hjælp af dygtige Medarbejdere, at forskjellige Andre have lovet os deres Bistand, og at vi, efter Ansøgning, af Udenrigsministeriet have faaet velvilligt Tilsgagn om derfra at faa meddelt alle saadanne Oplysninger og Meddelelser fra vort Lands Konsuler, som maatte kunne tjene Skriftets Formaal og have Interesse for dets eventuelle Læsere.

Og hermed anbefale vi Skriftet, idet vi endnu kun anmode danske og norske Dagblade om, saavidt muligt, at optage denne vor egen Anmeldelse.

Kjøbenhavn i Oktober 1865.

Ærbodigst

E. Bluhme.

Hovedredaktor.

Om vor fremtidige Væbning.

Af E. Bluhme,
Lieutenant i Marinen.

»Da det ikke lykkedes Marinen at forhindre Overgangen o. s. v.«! saaledes lode Ordene, hvormed Dødsbudskabet indleddedes, og hvormed de efter Vaabenhvilen endnu næsten troskyldigt hvilende Danske pludselig paany vaktet til Bevidsthed om deres sørgelige og forladte Stilling.

Men — eftersom Als altsaa blev taget, da det ikke lykkedes Marinen at forhindre Overgangen, saa burde Als jo aldrig have været forsvaret, thi Marinen havde ikke, og, med de Midler, som stode til dens Raadighed, havde den ikke kunnet paatage sig at forhindre Overgangen.

Det er imidlertid ikke for at undersøge det Beretigede eller Uberetigede i hine Ord, saalidt som i alle de onde og overflødige Ord, der have flydt efter denne ulykkelige Krig, at jeg erindrer om dem; men det er for at vise og for at erindre om, at her som altid i vort Land var det paa Søen og hos Marinen, at vi burde have søgt vor bedste Støtte; for at erindre om, hvor urigtigt de have handlet, som ikke fornemmelig have baseret vort Lands Forsvar paa Marinen, og som ved at forsømme vor Marine have bortskjænket vistnok mere end Als — det er i det Hele taget for at erindre om Marinen.

Denne har indtil for kort Tid siden holdt sig temmelig tavs; den er bleven ilde omtalt og medtaget og har siddet rolig; thi den haabede, at dens Tid ogsaa vilde komme, og den tænkte, at Sorgen maatte have sin Tid og sin Gang, og at det vilde være Uret, saalænge den vilde, lidenskabelige Smerte endnu rasede i vore Iljerter, at henlede Folkets Tanke paa Ting, der endnu mere kunde forøge eller forhøje Sorgen, især da der jo endda var tilstrækkeligt til at sætte Sind og Tanke i Bevægelse.

Thi hvor sørgeligt maatte det ikke være for Konge og Folk strax at skulle henvende Tanken paa Forsvarsmidlerne, der, da man skulde have Nyttens af dem, saa slet havde bestaaet deres Prøve? Hvad vare de nu til? Hvad kunde de blive? Maatte det ikke være med et tungt Hjerte, at man gav sig til at røre ved dem?

Vi tav, som under Krigen saa og efter Krigen, og vi skulde vel have tiet endnu, da der jo endda er nok for Konge og Folk at tage fat i, og da Folkets Sind, det vide vi jo Alle, endnu er formeget i Oprør, til at man tør haabe paa en moden og sund Beslutning i Landets tilkommende Velfærdssager. Forfatningen optager al Tanke og al Energi — saalænge, indtil den er tilendebragt, burde Tanken om de andre Sager hvile: saalænge, indtil vi kunne se en rolig Udvikling under en af Konge og Folk vedtagen Forfatning imøde, burde Sager som Armé og Flaade staa i Baggrunden. Man kunde give en rund om og indskrænket Sum til de tvende Ministre og lade dem i Overensstemmelse med en Reduktionslov indrette dem som de vilde, indtil der er kommet Ro i Landet og i Folket.

Skulle Organisationsplaner for Væbningen derimod fastsættes nu, ville de under den feberagtige Uro og Spænding, som for Øjeblikket besjæler Folket, rimeligvis blive hastede igjennem, og derved maaske alt nu Grunden lagt til nye Ulykker i kommende Tider, saameget mere

som Egoisme og personlige Interesser under en saadan Æro let faa forøget Indflydelse.

Men — Organisationsplaner for Hær og Flaade siges alt at skulle forelægges, og knap var jo Als taget, før man saa Brochurer og Dagblade møde med færdige Planer for Danmarks fremtidige Hærstyrke:

»Da det ikke lykkedes Marinen o. s. v.«, ere en kommanderende Generals Ord og, som han i dem anerkjender Marinens overlegne Nødvendighed, saaledes skulde man tro, at den samme Nødvendighed maatte staa klar idetmindste for Enhver, som vil skrive om vore Forsvarsmidler. — Men nej! Hine Skrifter tyde i Almindelighed ikke paa, at deres Forfattere vide, at Havet flyder om vore Kyster. Hvis man véd det, hvor kan man da tale om Hæren uden at tale om Flaaden?

Et af disse Skrifter, af Major Ankjær, begrundet sin Hærorganisation med, »at Danmark maa forberede sig paa at kunne møde de kommende evropæiske Begivenheder med en velordnet Hær, der i Størrelse svarer til Landets Folkemængde og materielle Udvikling«, og han mener, at »saaledes som dette Forhold efterhaanden paa Fastlandet har udviklet sig, betinger det en Kampstyrke af c. 2 Procent af Befolkningen, saaledes organiseret, at den, naar den rykker i Marken, kan efterlade de nødvendige Depoter i Hjemmet — altsaa for vort Vedkommende en Operationshær af 30,000 til 35,000 Mand.« Han støtter endvidere sin Hærorganisation til et aarligt Budget, fremkommen ved at tage 62 pCt. af den Sum, som før Slesvigs og Holstens Tab tilstodes til Landets Forsvarsmidler, saaledes: »Gjennemsnitsbeløbet af disse 9 Aars (1854—63) Udgift udgjør for Landforsvaret 4,838,000 Rdl. og for Flaaden 2,250,000 Rdl., 7,088,000 Rdl. aarlig, hvoraf 62 pCt. udgjør c. 4,4 Mill. Rdl., c. 3 Mill. for Landforsvaret og Resten for Flaaden. Dette Beløb vil i alt Fald i den nærmeste

Fremtid ikke være tilstrækkeligt; men jeg antager, at et Tillæg af omtrent $\frac{1}{2}$ Million for hver af vort Forsvarsvæsens to Grene vil kunne tilvejebringe en forsvarlig Udvikling af begge.

Det Første, som da falder i Øjnene, er, at det Misforhold, som tidligere var tilstede mellem de Summer, som tilstodes Landværnet, og de, der tilstodes Søværnet, agter Major Ankjær at bibeholde, uagtet dette Misforhold jo under vore nuværende Omstændigheder, da Landet ved Indskrækningen i endnu højere Grad er blevet et Øland, bliver endnu større. Og her maa endnu lægges Mærke til, at Major Ankjær aldeles ikke omtaler, hvilke Summer han vil forbruge til Fæstningsværker og andet Lignende. Efter den Tale, som høres, lader det til, at det ikke er smaa Forsøg i Befæstningskunsten, som man har Tanken rettet imod. Den Sum, som derimod bliver tilstaaet Flaaden, er kun for en ringe Del bestemt til det Personelles Udvikling; Hovedmassen deraf skal anvendes paa vort Lands ene rette Fæstningsvæsen, vore Pandserskibe; altsaa: $3\frac{1}{2}$ Million vil Major Ankjær nu anvende aarlig paa Arméen, foruden rimeligvis til forskjellige Tider forskjellige Millioner paa Befæstninger, medens han i sit Udkast af 1863 for den dansk-slesvigske Hærafdeling, da en truende Krig stod for Døren, mente at kunne hjælpe sig med $3\frac{3}{4}$ Million, og medens han til Flaadens Personel, dens Pantser-skibe og hele Udvikling kun vil afse $1\frac{1}{2}$ —2 Millioner.

Medens Majoren i 1863, med Krigen for Døren og i det større Land kun havde Brug for 20 Infanteribatailloner, 25 Eskadroner og Skoler, 10 Feltbatterier og 3 Ingeniørkompagnier, maa han nu i det mindre Land, og da Trangen til en Armé er tvivlsom, have 17 Infanteribatailloner, 23 Eskadroner, 9 Feltbatterier, 2 Fæstningskompagnier, 1 Trænkompagni og 3 Ingeniørkompagnier. Naar man ser slige Fordringer, og naar man hører, at medens Marinen for at skaffe Penge til Staten

maa indskrænke og flytte sin Opdragelsesanstalt for tilkommende Officerer og afgive til Salg det gode og hensigtsmæssige Lokale, der var dens Ejendom, skulle store Summer anvendes paa at udvide den militære Højskole, — da maa man rigtignok spørge sig: ere vi da først nu, efter Indskrænkningen af vore Grændser, blevne en rigtig Land- og Hær-Stat?

Et andet rigtignok i modsat Retning fremtrædende Punkt er det, at Major Ankjær, eftersom han til Fastsættelse af sin Hærstyrke vil anvende Procentberegningen i Lighed med alle andre Stater, kun benytter 2 pCt. af Befolkningen; der er Stater, der, saavidt mig bekjendt, tage over 3 pCt. af Befolkningen: Det maa enten være fordi Pengene ikke have villet række til længere, eller for at synes moderat. Men Majoren holder sig da rigtignok heller ikke til 2 pCt. 30—35,000 Mand vil sige 35,000 Mand, og 35,000 Mand er allerede et godt Stykke over de 2 pCt.; men hører Flaadens Besætning ikke med til Krigsstyrken, og skal den ikke tages med i Procentberegningen? I sidste Krig benyttede den henved 6000 Mand. Skulde Flaaden ud nu, vilde den bruge endnu flere, og efter Majorens Plan vilde vi saaledes meget stærkt nærme os de Stater, der holde de forholdsvis største Hære. I og for sig kunde vel herimod ikke indvendes Noget, da i Reglen den mindre Stat er nødt til at holde den forholdsvis større Hær, men Nødvendigheden for vort Vedkommende burde dog været paa- vist. Det gjør Majoren ikke, men begrunder uden videre Forklaring sin Hærorganisation paa ovennævnte Forudsætninger.

Et andet Skrift, af Oberst Lundbye, støtter ikke sin Hærorganisation til noget forud fastsat Budget; Forf. kommer til dette igjennem sin Organisation, hvilket vistnok er det Rette, saafremt de Forudsætninger, hvorpaa Organisationen hviler, nødvendig fremgaa af, og altsaa ikke overstige de Fordringer, som Landet maa

stille til sit Land- og Sø-Værn, og som det altsaa maa antages at have Evne til at tilfredsstille. Men de Fordringer til Værnet, som det maa være Organisationens Hensigt at tilfredsstille, undersøger Oberst Lundbye ikke, og Søværnet omtaler han ikke med et Ord; derimod fastsætter han uden noget Sidehensyn sin Hærstyrke til et rundt Tal, som han naar ad samme Vej som Major Ankjær, nemlig gennem den evropæiske pro-Cent-Regning. Obersten siger:

»Det maa da som Basis for al Organisation antages givet, at ingen evropæisk Stat, selv den mindste, kan undvære en militær Styrke; thi en Stat uden en saadan vil jo aldeles have ophørt at være Stat, saasom den i hvilkensomhelst Konflikt i Europa vil staa uden Mening og uden at kunne slutte sig til større Interesser.«

Altsaa vi ere endnu ikke komne ud af Illusionen om at spille Stormagt i Evropa med en Mening, som skal støttes af en Vaabenmagt!

Forsaavidt som vi maa blande os i de evropæiske Spørgsmaal, da synes mig, at det Maal, som vi bor hige efter, ene kan være at skaffe vor Mening en moralsk Vægt i det evropæiske Raad, og det naa vi bedst ved en rolig og kraftig Udvikling af vore indre Forhold, ved en forstandig Benyttelse af vor indre Frihed, og ved en ædel aandelig og materiel Virksomhed. Kommer det først dertil, at Meningerne skulle støttes med Vaaben, er der neppe Nogen, der spørger om vor Mening, uden for saavidt som man maatte søge vor Alliance — men den vil man da søge alligevel, selv om vi ikke have en eneste Mand bevæbnet. Pengehjælp vil være ligesaa og maaske mere velkommen; men kommer Krigen til os gennem Andre, ville vi jo have Tid nok til at lave os en Hær, — det er ialtfald vore Diplomaters Sag at sørge derfor — og endelig er vor Flaade da ikke en militær Styrke? Skulde den ikke være tilstrækkelig til at repræ-

sentere »den militære Styrke, som ingen europæisk Stat, selv den mindste, kan undvære«?

Obersten siger videre: »Altsaa givet, at en Armé er nødvendig, netop af politiske Grunde, bliver det næste Spørgsmaal, hvor stor skal den være? o. s. v.«

»Nu bør det — om man saa kunde kalde det — evropæiske Kontingents Størrelse afgive Maalestocken for den danske Feltarmés Organisation. Det kan ikke antages, (?) at en Stat kan tillades (!) at præstere mindre Hærkraft, end 1 pCt. af Befolkningen, og noget herover maatte vel ogsaa med Lethed kunne stilles hos os. I Overensstemmelse med disse Betragtninger, tør man derfor anse 16,000 Mand, godt øvede, vel disciplinerede og omhyggeligt udrustede Tropper, for Minimum af vor Feltarmé, som dog formentlig at burde fastsættes til c. 20,000 Mand, da disse, som senere vil vises, let kunne skaffes tilveje.«

Det er vanskeligt at indse, hvorfor det ikke skulde blive »tilladt« os at holde under 1 pCt. Soldater; thi at der undertiden mellem Staterne har kunnet være Spørgsmaal om Grunden til, at en Stat holdt formange Krigere, det kan man forstaa, men for faa, troer jeg, aldrig der er bleven anket over. En af de største Stater i Verden, de nordamerikanske Fristater, have indtil for faa Aar siden været holdte sammen uden Noget, der lignede en Armé. Efter Krigen afskedigedes de atter, om nogle faa Aar ville de paany ingen Armé have, uden forsaavidt som de indre Tilstande skulde nødvendiggjøre det — men af Hensyn til Udlandet holde de neppe nogen Armé, og det uagtet de truende Spørgsmaal med Frankrig og England bestandig holdes aabne. Derimod have de som enhver Søstat altid haft en Flaade. Flaaden maa, for at kunne bruges i Krigstid, være tilstede i Fredstid, og som den er nødvendig i Krigstid, er den nyttig i Fredstid. Arméen kan til enhver Tid skabes i Landet, om end Elementerne na-

turligvis helst bør beredes i Fredstid; men om den end er nødvendig i Krigstid, er den i Fredstid kun en Byrde.

Ligesom Major Ankjær paa Skjøn har taget 2 til 3 pCt. til sin Armé, saaledes tager Oberst Lundbye paa Skjøn 1 pCt. af Befolkningen, men overtræder det rigtignok strax ved at sætte Feltarméen, som baade han og Major Ankjær endog tænke sig kan blive sendt ud af Landet, til 20,000 Mand. Dertil føjer han en Reserve paa 10,000 Mand, som fra sidste Krig endnu i nogle Aar ville være tilstede, og dernæst tager han de 3—4000 Mand, som desuden aarligt i 22 Aars Alderen kunne indleveres af Udskrivningen, og sætter dem i en Borgervæbning, der kommanderes af Amtmænd! Til Flaaden har han ikke en eneste Mand.

At benytte det evropæiske Procenttal som Grundlag for en Armé-Organisation kunde jo være meget rigtigt, saafremt der, for det Første, fandtes et saadant Tal og saafremt vi, for det Andet, vare stillede under netop de samme Forhold, som disse andre evropæiske Stater. Men Procenttallet er i Virkeligheden højest varierende, fra 1 til over 3 pCt., ja Schweiz tager jo saa at sige hele sin Befolkning ind i Arméen, og hvad det andet Punkt angaar, véd jeg virkelig ingen anden Stat, med hvilken vi kunne siges at være stillede under lige Forhold, og hvis Landsforsvar vi altsaa kunne tage til Mynster. Det kan derfor gjerne være, at der findes en saadan; men ere vi da virkelig saa blottede for Selvstændighed, at vi ikke kunne indrette os efter vore egne Forhold, uden at vi nødvendig skulle henvende os til Andre for at bede om Anvisning dertil?

Kunne vi ikke engang komme ud over at skulle hente Alt udefra, ud over altid at skulle indrette os paa at være en Stormagt en miniature, ud over bestandigt at skulle kopiere? Kunne vi ikke engang, især nu, da Alt er at indrette fra Nyt, stille os

hen med Ryggen mod de Andre, og, idet vi betragte vore egne Forhold, undersøge, hvad vi for vor egen Skyld kunne og bør gjøre.

For Enhver, som vil træde frem og organisere en Hær eller en Flaade, mener jeg dette er Pligt, for at man dog idetmindste faar at vide, hvor Grundlaget for hans Tanke er, og hvad Meningen med det hele Væbningsstillads skal være.

Det er dette, som jeg for mit Vedkommende vil forsøge paa.

Hvad skal Hensigten være med vort Væbningsvæsen?

At støtte vort Lands fremtidige Bestaaen. Var der Ro i Evropa, var der en offentlig evropæisk Retsbevidsthed, som sikrede den ene Stat mod Overgreb af den anden, vilde Forsvaret være let at indrette; thi der behøvedes da ikke andet, end hvad der var nødvendig til at vaage over den indre Ro og Orden — og det var ikke Meget, — og dernæst en Flaade, stor nok til rundt paa Verdens Have at værne om vore Handelsinteresser. Men at en saadan Retsbevidsthed ikke er tilstede, have vi haardt faaet at føle, idet tvende af Europas Stormagter, uden at en Haand rørte sig for os, ere faldne over os og have fravristet os nogle af vore bedste Landsdele. At Saadant ikke skulde kunne ske igjen, have vi ingen Garanti for; thi saa lille er vort Land ikke endnu, at det jo vil kunne opvække graadige Lyster hos en rovgjerrig Nabo, især efter at det første Forsøg er lykkedes saa godt.

Et saadant Tilfælde maa og bør vi altsaa være forberedte paa; det vilde være Daarskab at lukke Øjnene til derfor, eller paany at tænke paa Allierede enten fra Syd eller fra Nord — men kommer Fjenden igjen, enten ene eller ifølge med sin Ven, da ville de 20,000 ikke være mindre utilstrækkelige end de 30 til 35,000 Mand. Den Hær, som vi ville stille op imod ham, er det uforpødent at

tælle, selv om vort Land, uden at ruinere sig, kunde holde en staaende Hær paa 50—60—70,000 Mand: Han sender det dobbelte, tredobbelte Antal, og kunne vi da ikke holde Kampen ud, indtil Evropas Samvittighed vaagner og man rækker os en hjælpende Haand, ja, da segne vi under Massen af hans raa Horder — men idetmindste ville vi da holde ud indtil »sidste Mand»: For at kunne dette, maa vi være beredte derpaa, ellers bliver det ligesom sidst, — kun Mundsvejr.

Her ere altsaa to Tilfælde, to af de værste, som kunne ramme os, men som vi nødvendigvis maa berede os paa: At vi paany overfaldes af en rovgjærrig Stormagt og maa forsvares os 1) »indtil sidste Mand.» eller 2) til vi faa Undsætning. Forresten falder jo disse tvende Tilfælde forsaavidt sammen, som vi —, da Erfaring har lært os, at vi ikke ikke forud kunne stole paa at faae Allierede —, i ethvert Tilfælde maa være beredt paa det Første, og en lige stor Kraftudvikling altsaa bliver nødvendig.

Hvorledes kunne vi møde en saadan Eventualitet?

Jeg antager, at vi ikke behøve at gaa længere, end til sidste Krig for at faa Svar paa dette Spørgsmaal — vi behøve ikke at gaa længere, end til Telegrafdepechen fra Als, som svarer: »Da det ikke lykkedes Marinen at forhindre Overgangen etc.» Lad det ikke næste Gang komme til at hedde: Da det ikke lykkedes Marinen at forhindre Overgangen, saa blev Fyen, Sjælland taget!

Havde man istedetfor at bygge Fæstningsværker af tvivlsom Nytte udenfor Kjøbenhavn lagt Kraften paa Pantserflotillen med specielt Hensyn til Slien, vilde Dannevirke neppe være faldet saa brat. Havde man istedetfor de vidtudstrakte Fæstningsværker ved Dannevirke og Fredericia, som det viste sig, at man ingen Arméer havde til at besætte, lagt Kraften paa Pantserflaaden, ja havde vi blot før Krigen havt den Flaade,

som vi, naar »Peder Skram« er færdig, nu have, da vilde, selv om vi ikke havde ejet en eneste Soldat, altsaa uden de strømede Blodtab, og næsten uden Bekostning for os, Udfaldet aldrig være blevet værre, end det blev, og Fjenden aldrig være kommen længere, end han kom; thi han kom lige til Skagen og over paa Als, hvorimod Østerrigerne da aldrig vilde være komne i Nordsøen.

»Da det ikke lykkedes Marinen at forhindre Overgangen«, saa blev Als tagen; men Marinen repræsenteredes her udelukkende af »Rolf Krake«. Dette ene Skib skulde bære hele Ansvar! Hvorvidt »Rolf Krake« har gjort eller ikke har gjort sin Pligt, skal jeg her ikke tillade mig at ytre nogen Mening om — Afgjørelsen heraf vil snart blive forelagt kompetente Dommere — men lad os antage, at »Rolf Krake« mulig ved at offre sig hin Junimorgen havde forhindret Overgangen, saa var det dog kun én Gang den kunde gjøre det, og Overgangen var sket den næste Dag — eller, saafremt den var kommen vel derfra og baade dengang og maaske flere Gange senere havde været heldig nok at tilintetgjøre Overgange, — viser dette da ikke, at om vi, istedetfor at bortkaste Pengene paa kostbare Fæstningsværker og slette Arméorganisationer, havde samlet Kraften paa Flaaden og altsaa haft et tilstrækkeligt Antal af »Rolf Kraker« og mindre »Rolf Kraker«, som i de snevre Farvande under Batailler kunde have ydet hinanden gjensidig Understøttelse, vilde Als have kunnet været forsvaret af »de 10,000 Mand«, ja vel uden dem.

Havde vi før Krigen haft vor nuværende Flaade foruden 5—6 smaa »Rolf Kraker«, vilde vistnok Vesterhavssøerne, Als og da maaske ogsaa Nordslesvig have været reddede, og en saadan Flaade havde ikke kostet stort mere, end hvad vor nuværende Flaade med det kostbare »Danmark« har kostet. Næste Gang maa vi altsaa have en saameget større Flaade, som Fjenden

er kraftigere tilsøs; det er paa Flaaden Landets Frelse først vil komme til at hvile; det gjælder da om at have den og have den afpasset efter de Fordringer, der ville blive stillede til den, og efter de Forhold, hvorunder den skal bruges.

Man anlægger Fæstningsværker som ved Dannevirke, og de falde faa Dage efterat Fjenden har vist sig; man anlægger Fæstningsværker for Kjøbenhavns Rhed, og den Dag, da en fjendtlig Flaade viser sig for dem, om de ikke synke i Grus, vil dog Kjøbenhavn gaa op i Luer, hvis vi ikke samtidig have en Pantserflaade til at møde Fjendens.

Dybbøl, der var en aaben Banke, da Hæren gik fra Dannevirke, blev under Krigen sat i en saadan Stand, at den kunde forsvares mod en mægtig Overmagt i tvende Maaneder; Sevastopol laa næsten aaben, da Russerne tabte Slaget ved Alma. For Fjendens Øjne blev den befæstet og holdt sig saalænge, at ikke én Mand af den første allierede Hær, som steg i Land paa Krims Kyster, nogensinde gjensaa sit Fædreland.

Skulle vi da paany anlægge Fæstningsværker? Det er muligt; men saafremt det er Hensigten, er der enkelte Ting, som det ikke synes uforment at erindre om: først, at i vort Land ere endnu de bedste og sikreste Fæstningsværker en dygtig Pantserflaade; derimod, at i vort Land vil en Fæstning, som jo maa ligge ved Søen, have ringe Værd, naar den ikke understøttes af en Pantserflaade; og dernæst at Fæstningsværker, om de der kunne hjælpe en mindre Armé til at holde sig mod en angribende Overmagt, dog ikke maa være større eller flere, end at man har Folk til at besætte dem, uden hvilket de kun ville tjene til at skjænke Fjenden Triumpher, efter at de først at have kostet os Byrder at frembringe.

Skal Kjøbenhavn befæstes yderligere? Isaafald maa man erindre, at dersom vi ikke have en Pantserflaade,

der saasnart Horisonten formørkes, maa gjøres klar til paa kort Varsel at løbe ud, vil en fjendtlig Pantserflaade trods alle faste Batterier løbe nær nok til at skyde By og Arsenaler i Brand og derefter med 12 Miles Fart dampe forbi alle Ildsvælg, gjennem Bommen og ved Kvæsthusbroen kaste Tropper nok iland til at besætte den uforberedte By. At Fæstningsværkerne paa den anden Side ere nødvendige til at støtte Pantserflaaden, er utvivlsomt.

Skal der opkastes et nyt Dannevirke ved Kongeaen? Saadan Luxus kan der vel fornuftigvis ikke være Tale om: Jylland ville vi ikke bedre end i sidste Krig være istand til at forsvare, og skulle vi afvente Hjælp fra en allieret Magt, da maa dette ske paa Øerne. Det gjælder altsaa om at forhindre en Overgang til disse. Og det maa ske ved Flaaden.

Eller skal Fyens Nordvestkyst befæstes? Nyttens af disse Fæstningsværker vil isaafald være den, at Fjendens Ild mulig koncentrerer sig imod dem. Spørgsmaalet bliver da: Vil den Tid og de Tab af Blod og Penge, som det vil koste Fjenden at skyde dem ned, være Udgifterne og Arbejdskraften ved deres Opførelse værd? Det kan jo være — saafremt Fjenden gaar over der. Men hvis han gaar over et andet Sted, hvem skal da forhindre det, saafremt vi ikke have en Flaade af Pantserskibe og Pantserbaade? Saa lader han Fæstningen ligge og behøver senere blot at sulte den ud.

Hvad der derimod bør være paa Fyens Kyster, det er Retrætepladser for Pantserbaadene i de snevre Farvande, hvor de muligt om Dagen kunne ligge i Læ af Landet, beskyttede mod fjendtlig Ild, men bestandigt klare til paa givet Signal at løbe ud og forhindre en Overgang, eller hvor de, mulig forfulgte af en overlegen fjendtlig Styrke, kunne løbe ind og finde Beskyttelse under nogle svære Kanoner.

Alle saadanne Betragtninger, eller, hvis de af mig fremsatte skulle være fejlagtige, saa lignende, maa dog nødvendigvis tages under Overvejelse, inden man organiserer sin Hær. Hvor kan man organisere, forinden man har lagt en fuldstændig Forsvarsplan, en grundig Forsvarsplan mod vor farligste Fjende, mod ham fra Syd? En Hærgorganisation uden Hensyn til Forsvarsplanen vil, naar Tiden kommer, visselig vise sig ligesaa mislykket som den sidste, da begge ligeledes bleve skabte, uafhængige af hinanden — og man maa erindre, at Flaaden maa for en meget væsentlig Del gaa ind i enhver fremtidig Forsvarsplan.

Bedst vilde det dog vistnok være, om man, istedetfor at organisere nu, først saa til at faa Ende paa alle Forfatningsstridigheder, for derefter med Rolighed at overlægge den bedste Forsvarsplan, saa organiserede og imidlertid, med et indskrænket Budget, overlod Krigsministrene at holde Skridt med Udviklingen af det Materielle andetsteds og at vedligeholde det Personelle, saavidt Midlerne tillode det, i en taalelig Stand.

Men det maa staa fast, at hvilken Fremgangsmaade man end maatte vælge, bør vi paa Flaaden anvende saa megen Kraft som mulig. Medens Panterskibene møde Fjendens Pantserflaade og holder Søen ren for Troppetransporter, maa Pantserbaadene rundt om vore Kyster bestandig kunne forhindre eller vanskeliggjøre betydeligere Overgange. Og medens Fjenden besætter Jylland, gjør Forberedelser til Overgange og skyder Krudt og Kugler bort mod Pantserbaadene, kan Fyens og Sjællands kommanderende Generaler, i Fred i Hjertet af disse Øer, omkring en lille Kjærnetrop, organisere og uddanne Landets vaabenføre Mænd, som fra alle Kanter ville strømme til; thi det gjælder da det sidste Slag, og naar dog alligevel en delvis Overgang skulde finde Sted, ville de altid

være stærke nok til i aabent Slag at kunne kaste Fjenden.

Men, om vi end ikke kunne forsvare Jylland, er naturligvis ikke dermed sagt, at vi uden Sværds slag skulle lade det ligge aabent. En Vaabenmagt maa overalt, hvor saa Fjenden — og dette kan Ingen vide — først vender sig hen, være tilstede for, selv om den Deling Intet udretter, dog ved at sysselsætte ham under et langsomt Tilbagetog, at give Stridskræfterne paa andre Punkter Tid at organisere og udvikle sig. Saavel paa Fyen, som paa Sjælland og i Jylland maa være Vaabenmagt tilstede — jeg beder erindret, at jeg taler om det endnu muligt indtræffende Tilfælde, at vi paany hjem søges af rovgjerrige Stormagter, med hvem vi staa ene i Kampen, eller idetmindste ene maa udholde Kampen imod, indtil Undsætning kommer. Indtræder et saadant Tilfælde, da nytter det ikke, at vi kunne fortælle Fjenden eller Evropa eller vore Allierede eller os selv, at vi have en Krigshær paa 2 eller 3 eller 10 pCt. af Befolkningen; men da gjælder det om, at hver Mand, som kan føre Vaaben, møder under Fanerne, thi ellers vil det være sidste Gang, at Krigens Tærninger blive kastede om Levningerne af vort gamle Fædreland — da gjælder det i Virkeligheden om »at slaas til sidste Mand!»

»At slaas til sidste Mand!» De Ord de henkastes saa let, og saa troer man, at dermed er nok sagt; men selv om Viljen og Beslutningen er nok saa fast og nok saa oprigtig, hvad ere de dog hine Ord, andet end Mundsvejr, naar man ikke har beredt sig paa at gjøre dem til Virkelighed. »At slaas til sidste Mand» med Folk, som aldrig have vidst, hvad Lydighed var, som aldrig have kjendt til ordnede Rækker, som aldrig have haandteret en Bøsse — »at slaas til sidste Mand» med Folk, som løbe om med Léer, Høtyve og Lommeknive, — det er Nonsens.

Staar det klart for Nationen, at vi paany kunne blive overfaldne ligesom sidst, da maa det og staa klart for den, at enten vi have en Armé paa 10,000 eller paa 50,000 Mand, det hjælper os ligemeget, og at, dersom vi ikke ville gjøre andet for Landets Bestaaen, end holde en Armé af det saakaldte evropæiske Kontingents Størrelse, da maa vi hellere lade være at holde en eneste Mand, thi saa svække vi idetmindste ikke vort Land saa længe Freden varer; hellere maa vi da vende os med hele vor Kraft mod Udviklingen af vore Indtægtskilder, og i Fredens Dage samle Kapitaler til, saasnart Krigen truer, at sende Bud ud i Verden efter irske, amerikanske, polske, ja vel endog — tyske Lejetropper.

At dette forresten ikke i paakommende Tilfælde vil frelse os fra Undergang, maa staa ligesaa klart som, at hvis Noget skal kunne frelse os, da maa det være den længe forud fattede Beslutning og den længe forud beredte Handling: at slaas til det Yderste — »at slaas til sidste Mand.«

Men for at kunne dette er det nødvendigt: Først og fremmest at hver Mand i Landet forstaar at føre sit Vaaben, og dernæst, at man har et Vaaben til hver Mand i Landet.

At holde en staaende Hær af Landets hele mandlige Befolkning have vi heller ikke Raad til; det vilde kun være en anden Maade at ødelægge sig paa, og for at henleve Livet som Soldat, er det jo ikke heller, at vi ønske at bestaa uafhængige. Men hvad vi kunne, det er, at opdrage vore Børn til at bære Vaaben. I Skolerne skal Reserven eller rettere skal hele Styrken opdrages saavel for vor Hær som for vor Flaade; i Alderen mellem 12 og 16 eller 18 Aar skal den militære Lydighed og Disciplin indøves, skal Øret vænnes til Kommandoens Opfattelse og til Signalernes Lyd, Sindet til Pligternes nøjagtige Opfyldelse, Legemet udvikles til Behændighed og Arm

Øje til Vaabnets Behandling. Naar Ynglingealderen ophører, maa Manden være fuldt dygtig til at indtræde i Flaadens eller i Arméens Rækker, saasnart Krigsluren lyder, men indtil da bør han i Reglen ikke som Mand besværes af militær, unyttig Tjeneste.

Med en saadan Børneopdragelse vilde vi sætte Folket istand til i Virkeligheden »at slaas til sidste Mand«, og med en saadan Opdragelse vilde vi kunne uddanne en selvstændig, kraftig og praktisk Race Mennesker, som til Fredens Sysler vilde bringe en mere opvakt og foretagende Aand end den, som desværre hidtil i vort Land har set hen til Andre efter sine Fornødenheder, og som hidtil har hæmmet vor egen tillidsfulde, selvstændige, og materielle Udvikling, en Race, som i Virkeligheden vil kunne voxe op og vil voxe op med den Beslutning, »at kæmpe til sidste Mand« for Fædrelandets Uafhængighed.

Med en saadan Børneopdragelse vilde en Armé forsaavidt være overflødig. Dog maatte Landet være ind delt i tre Generalkommandoer, i Spidsen for hvilke stode Generaler — ikke Folk, som ad Anciennitetens Stige vare naaede op til indbringende Poster, for saasnart Krigen udbrød at sættes til Side, men Mænd, der, forsaavidt som Freden tillader at dømme derom, ansaas for de bedste til, naar Krigen udbrød, selv at føre deres Folk i Ilden i den Landsdel, hvor de befalede, og hvor de under Freden maatte gjøre sig nøje bekendte med Forholdene og forberede deres Optræden; helst burde jo saadanne Folk tidligere have gjort Tjeneste i fremmede krigsførende Arméer — og til Stipendier for saadanne Folk trænge vi i høj Grad.

To til tre Maaneders Øvelse under Fanerne under disse Generalers Kommando vilde være tilstrækkelig til at organisere og uddane de fra Barndommen vaabenvante Mænd til en langt dygtigere Hær end den, som stod ved Dannevirke den 1ste Februar 1864; kun maatte

man, saasomt en Krig truede, ikke være for sen med at gjøre Opraabet til de første Aldersklasser, selv om det skulde vise sig bagefter at have været overflødig.

Men Officerer og Underofficerer maatte man have. Dels til disses Uddannelse, dels af en anden Grund maatte man i hver Generalkommando have en lille staaende Hær; den behøvede ikke at være stor. Thi om man ogsaa paa ovennævnte Maade i Løbet af kort Tid vilde kunne have en temmelig vaabendygtig Hær, vilde den dog ej kunne være saa øvet som de Tropper, den vilde møde. Den vilde være dygtig nok til strax, og især efterhaanden som den begyndte at blive brugt mod Fjenden, at udgjøre Arméens Hovedmasse; men til al den vanskeligere Tjeneste, til Forposttjeneste, til Blænkertjeneste og til at modtage de første Stød af den fremtrængende Fjende maatte hver Generalkommando have en lille Kjærnetrop af gamle veløvede Soldater, bedre øvede end dem, man før sidste Krig ved en kortvarig Tjenestetid havde vidst at skaffe tilveje.

Dersom man til saadan Tjeneste for den i Jylland kommanderende General regnede en Kjærnetrop, som paa givet Signal til enhver Tid kunde være parat, paa 5—6000 Mand; for Sjælland og Fyen hver paa 2—3000 Mand, blev det altsaa i det Hele en Armé paa 10—12000 Mand, som til enhver Tid maatte være rede. Uden om disse Kjærnetropper (hvis Antal vistnok er taget paa Skjøn, men jeg troer efter et ligesaa berettiget Skjøn som det, der har gjort sig gjældende i de omtalte Planer) maatte Landets øvrige Befolkning danne sig i Arméer — ikke ved Optagelse af de mindre dygtige Elementer i Hines udvidede Kadrer, men selvstændige Regimenter, Batailloner og Kompagnier, for hvis Sammensætning Landsdelene, Amterne og Sognene maatte danne Grundlaget, medens Kjærnetropperne forbleve i deres under Freden krigsberedte, afsluttede Delinger.

Disses Uddannelse kunde da ske paa den af Oberst Lundbye eller af Major Ankjær foreslaaede Maade: — Vaabendygtige alt længe forinden de mødte til Tjeneste, vilde disse Kjærnetropper uden Forøgelse af Tjenestetiden blive af en ganske anden Værdi end Ovennævntes 20—30,000 Rekruter — kun burde et større Antal Reserveofficerer og et forholdsvis større Antal faste Officerer og Underofficerer uddannes.

Værnepligten er en dobbelt Byrde paa Landets frembringende Kraft, først ved Tilvejebringelsen af de Pengemidler, som behøves til Fredsarméens Underhold, dernæst ved den fysiske arbejdende Kraft, som den berøver Agerbruget, Industrien, Handelen — Samfundet.

Ved altsaa at indskrænke Antallet af indkaldte Værnepligtige, som aarligt behøves til Dannelsen af Feltarméen, til det mindst Mulige, er allerede vundet Meget, thi i et saa svagt befolket Land som Danmark, frembringer den enkelte Mands Arbejde langt mere, end der er nødvendigt til at underholde en Soldat af Feltarméen; jo mindre man derfor gjør denne Armé, desto mere kan man forholdsvis anvende paa den Enkelte. Og for at gjøre disse Feltropper paa 5000, 3 og 2000 Mand saa dygtige som muligt, var det vistnok ønskeligt, om man af den Styrke, som heraf skulde holdes beredt i Fredstid, for endel kunde anvende Hvervingssystemet, selv om det koster lidt mere at skaffe Folk tilveje paa den Maade, end ved Værnepligten. Ved at benytte Hvervingssystemet vilde opnaas forskjellige Goder. Man vilde beholde endel gamle taktisk-faste Mænd i Tjenesten, hvilket altid er til stor Nytte, som Støtte og Vejledere for de Yngre og især af stor Nytte for Disciplinen, der desuden paa anden Maade vilde vinde ved de hvervede Folk; og endelig vilde Arméen optage i sig en stor Del af den Byernes Befolkning, som drivende paa Gaderne for en stor Del kun tærer paa Samfundets Kræfter.

Men foruden at gjøre Folket vaabendygtigt, maatte man have Vaabnene. Medens det ved Opdragelsen i Skolerne gjælder om at skaffe Landet Forsvarere, gjælder det paa den anden Side om saavidt muligt at anvende den til Raadighed bevarede Pengekraft paa Materiellet. Materiellet er: Flaaden, Kanoner og Rifler. At skaffe Alt, hvad vi i denne Retning behøve, tilveje, lader sig ikke gjøre i et Øjeblik — vi maa efter den grusomme Amputation, som man har underkastet os, stole paa, at der nu lades os nogen Ro — især saafremt vi selv kunde komme til Ro og blive al den politiske Fanatisme kvit. Lad os foreløbig afskaffe saamange Soldater som muligt, lad os i nogle Aar have saalidt som muligt af den Slags, for saa meget som muligt at lette Finantserne — og for de Summer, som tilstaas Forsvarsvæsenet, at kunne anvende det Nødvendige til Materiellets Vedligeholdelse og mulige Forøgelse.

Nogle af Grundene til sidste Krigs sørgelige Gang vare: Utilstrækkeligheden i Antallet af gode Kanoner, vore mindre hensigtsmæssige Haandvaaben og vor Mangel paa tidssvarende Orlogsskibe.

Vore Skibe og vore Kanoner bør bestandig, de være faa eller mange, holde Skridt med de tilsvarende Vaabens Udvikling i andre Lande, forsaavidt som det egner sig for vore Forhold; og vedligeholde vi altid dette Materiel saaledes, som om Krigen bestandig stod for Døren, da have vi, naar Krigen bryder ud, faaet det paa den billigste Maade. De Penge, som vi i Fredens Dage give ud dertil, ville ikke mærkes; men have vi det ikke i Beredskab, og skulle vi ligesom sidst, i Øjeblikket før Krigen udbryder, sende Bud til Udlandet, da maa vi betale for ofte ubrugelige Varer det Dobbelte af, hvad de gode Varer vilde have kostet i Fredens Dage: endda er det jo tvivlsomt, om man faar hvad man har kjøbt, og samtidig svække vi os strax fra Begyndelsen ved at øse de rede Penge, som findes i

Landet, ud til Materiellet, de Penge, som vi, naar det gjælder om at kæmpe for Livet, ville have saa højst fornødne til vort daglige Underhold. Ved i Fredens Dage at anskaffe rigeligt Materiel til en Rejsning af hele Folket, svække vi ikke Landet, derimod vil ethvert Stykke, som i Hast ved Krigens Udbrud maa anskaffes i Udlandet, blive følt som en Aareladning.

En Feltarmé paa 10—12,000 Mand behøver i vort Land vistnok mindst en halv Snes Feltbatterier. Lad os da i vore Arsenaler have Kanoner og Tilbehør for 20—30—40 Feltbatterier, vaabenvante Mænd kunne snart lære at haandtere dem, og de kunne skaffes tilveje uden saaledes som disse store staaende Hære af Kavalleri og Infanteri at svække Landet.

Vanskeligere end at vedligeholde en Flaade og et Artilleri, som stadigt svarer til Tidens Fordringer, vil det være at anskaffe en lignende Haandvaabensamling for den vaabenføre Befolkning, da her er Tale om en meget betydelig Samling af ét Vaaben, som gennemgaaende maa være ensartet. Dog kan altid saameget fastsættes, som, at Vaabnet bør være let og skarp-skydende \circ : af en lille Kaliber og riflet. Opfyldes disse Betingelser, og holder man sig under alle Forandringer til en bestemt Kaliber, ville Vanskelighederne blive lette at komme over, og et godt Vaaben vil det altid blive.

Hvad endelig selve Flaadens Udvikling og Organisation angaar, da er det indlysende, at saalidt som Landværnet kan organiseres uden Hensyn til Søværnet, saalidt kan det ske med dette uden Hensyn til det Første. Kun saameget tør man vel sige, at Flaaden vil blive at udvikle i tvende Retninger: søgaaende Flaade, kommanderet af en Admiral, Kyst- og Skjærgaardsflaade og Transportflaade, de to Sidste umiddelbart underlagte den kommanderende General der, for ej at misforstaas, maa have en praktisk dygtig Søofficer at-

tacheret sin Stab. Men Kraften, som skal anvendes paa hver af disse Delinger, kan kun fremgaa af en for Landet velovervejjet Forsvarsplan.

Imod en Organisation af Landets Forsvar, som den her antydede, kan muligen indvendes, at et saadant Væbningssystem er ligesaa kostbart som noget andet, der er foreslaaet.

Det troer jeg i Virkeligheden ikke, at det er; men selv om det var, saa opnaas dog derved Noget for Pengene og for Anstrængelserne, saa opnaas der dog en Mulighed for virkelig at kunne forsvare sig, hvorimod de kostbare, saakaldte Feltarméer paa 20—40 Tusind Mand Rekruter ikke ville kunne forlænge vor Tilværelse ud over, hvad den forsømte Flaade og en slappet evropæisk Retsbevidsthed vilde kunne skjænke os uden en eneste Soldat.

Med Hensyn til det andet Tilfælde, at vi til den ulige Kamp virkelig skulde kunne stole paa en Allieret, da bør dette ikke kunne forandre Forsvarsplanen; thi hvorlænge vi kunne komme til at staa ene, inden Undsætningen kommer, kunne vi ikke vide, og jo mindre Hjælp vi behøve, desto bedre.

Kun ét Hensyn maa det bevæge os til at tage, og det er, at om vi end, før Undsætningen kommer, blive tvungne ud af Jylland og indskrænkede til Forsvaret af Øerne, bør vi om muligt, naar Hjælpen er kommen, med Lethed atter kunne gaa angrebsvis frem i Jylland: Er det dertil nødvendigt at have en Fæstning i Jylland? Jeg véd det ikke, men mulig kunde hertil være tilstrækkelig forskandsede Lejre, beliggende saaledes, at ikke alene Transportflaaden kunde løbe ind til dem, men og saaledes, at Kystflaaden kunde deltage i deres Forsvar, hvorved Fjendens Indmarsch vilde vanskeliggjøres, forsprængte Delinger kunne reddes og, saalænge de holdtes, Landgange af vore Egne lettes; men da jeg ikke herom kan have nogen berettiget Mening, tør jeg kun antyde disse Spørgsmaal.

Og hermed kunde jeg da slutte; thi er Væbnings-systemet baseret paa et Forsvar mod vor argeste Fjende, da er det jo samtidig beredt for alle andre mulige Tilfælde.

Men, kan der hertil svares og svares der: der er Ingen, der tænker paa et saadant Forsvar, mod en saadan Overmagt kunne vi ikke forsvare os, det kan altsaa ikke nytte at ville stille Noget op imod den. —

Ja er dette, som der vistnok synes at fremgaa af de forskjellige Arméplaner, Tilfældet, da stiller Sagen sig rigtignok anderledes; men Spørgsmaalet bliver da, hvad er i saa Fald Hensigten med et Væbningsvæsen. Svaret herpaa er i Reglen enten:

Et Væbningsvæsen maa vi have, en Hær og en Flaade, thi saaledes have jo alle andre pæne Folk, eller om vi end ikke kunne tænke paa at forsvare os mod de store Stater, maa vi dog være istand til at kunne afvise Angreb af mindre, eller blot:

Alliance.

Det første af disse Svar skal jeg ikke indlade mig paa.

Hvad det andet angaar, da tør man vistnok stole paa, at Stormagterne ikke ville tillade nogen mindre Magt uden videre at sluge os. Gjøre de det, kan det vistnok kun være for selv at være med til at dele Byttet, og isaafald have vi jo paany det Tilfælde, som vi formentlig ene burde have for Øje: at maatte forsvare os indtil det Yderste mod overmægtige og rovgjærrige Naboer.

Men af mindre Stater, som vi kunne komme i Krig med, findes der jo virkelig ingen Andre end Sverrig-Norge, og dertil vil vel Enhver svare: det forbyde Gud. At et slikt fromt Ønske skulde være tilstrækkeligt til at forhindre det, vilde vistnok være dristigt at tro; men skulde det Tilfælde derfor virkelig indtræffe, at vi heroppe i Norden til vor egen Glæde en Dag fandt paa at rive hinanden i Haaret, da er det dog klart, at saa-

længe vi sørge for at holde vor Flaade overfor disse Stater i den overlegne Stand, hvori den nu befinder sig, og som de, der især synes at ville være Hærstater, altsaa vanskelig kunne naa, saalænge have vi Intet at frygte. Er vor Flaade dygtig overfor dem, ville vi, naar det truer fra den Kant, have Tid nok til at organisere det fornødne Landforsvar.

Der staar da tilbage Alliancerne. Med hvem skulle vi alliere os, og hvorfor? Paa det første Spørgsmaal er Svaret højst forskjelligt, det retter sig efter Enhvers politiske Mening, og Tanken gaar da enten mod Nord, mod Øst, mod Vest eller mod Syd; paa det sidste ere derimod alle enige om at svare, at et af Formaalene skal være at tilbageerobre Slesvig; men efter Alliancens Natur bliver da atter Spørgsmaalet: skal Kampen kæmpes i fremmed Land, eller paa Slesvigs Grund, og i et af disse Tilfælde, det første, bliver da atter Svaret: Lad os saa holde os til Flaaden, den er vort bedste og vort billigste Vaaben.

Men jeg vender mig da til de enkelte Alliancer og saa først til den mod Nord. Mere end en midlertidig forbigaaende Alliance er det egentlig et nordisk Forbund, man her tænker sig, enten saa Slesvig kan vindes eller ej. Forbundet alene vilde jo heller ikke være mægtigt nok til at tilbageerobre det, der maatte desuden en anden Alliance til; men ligegyldig hvad Formaalet var, naar man sluttede et Forbund mellem de tre nordiske Riger, da var det dog naturligst at danne Forbundets Krigsmagt saaledes, at der var Udsigt til, at den vilde frembyde det kraftigste Hele. Nu er det dog indlysende efter al Historiens Erfaring, at det vilde være meget slet Politik, at lave sig en Hær af et Stykke norsk Armé og et Stykke svensk Armé og et Stykke dansk Armé og en Flaade af lignende Elementer. Til eget private Brug maatte hvert Land vel have lidt Armé og lidt Flaade; men som et ifølge Natur og Tradition

fremtrædende Hærfolk, burde det svenske Folk levere Forbundsarméen, medens Norske og Danske, der ere vante til at kæmpe sejrrigt sammen paa Havet, burde levere Flaaden. Paa den Maade fik man paa begge Steder det kraftigste Hele, men isaafald blev da atter Hæren i vort Land overflødig, medens Flaaden maatte udvikles dobbelt kraftig.

Alliancen mod Øst fordrer kun Flaade af os; det mangler den, den har Soldater nok.

Alliancen mod Vest fordrer kun Flaade af os; det vide vi fra sidst, da der var Spørgsmaal derom, og der vil næste Gang, som Kaptajnlieutenant S. Lund har paavist, blive endnu mere Spørgsmaal om Skibe, saafremt, hvad der er rimeligt, Nordamerika tager Deel i Striden.

Formedelst Muligheden af disse tvende Alliancer behøve vi altsaa heller ingen Hær. Hvorledes iøvrigt nogen af disse tvende Alliancer skulde kunne skaffe os Slesvig tilbage, hvilket jo er det eneste, der kan anspore os til en Alliance med dem, er vanskeligt at indse og kan kun lykkes gennem en Kamp paa selve Slesvigs Grund — men da indtræder det samme Tilfælde, som vi vente os af den fjerde mulige Alliance, den mod Syd.

Det er mod en Alliance med Frankrig, at Tanken især vender sig med Haab om Gjenerhvervelsen af Slesvig:

Saafremt Diplomatiens ikke kan hjælpe os dertil, kunne vi sikkerlig ikke vente alene at skaffe os det tilbage. Rette vi altsaa Tanken derimod, maa vi vistnok ogsaa tænke paa Alliancen med en Stormagt. Men fordi vi bede derom, kommer Stormagten neppe til os, og vi maa vel vogte os for at synes at ville tigge om hans Hjælp; vi bør vente til Stormagten kommer til os af sig selv; men naar vi attraa dette, bør vi da ogsaa søge at gjøre os selv saa tiltrækkende som mulig. For Englands og Ruslands Vedkommende gjøre vi det bedst ved

vor Flaade, og vil ikke det Samme være Tilfældet for Frankrigs Vedkommende? Hvad bryder Frankrig sig om vore 20 eller 30 Tusind Soldater, der ved Siden af dets krigsvante Hære kun ere at regne for Rekruter? Derimod kan vor Flaade altid være rede til at træde aktivt op mod hvilken Fjende det end er, og ved at blokere og ødelægge være enhver Stormagt en kraftig Hjælp; vise vi os endelig at være et energisk og foretagende, et solidt og rigt lille Folk, da vil Enhver sætte Pris paa vor Alliance, hvorfor vi ogsaa ved med Kraft at søge at fremme vort Lands Interesser og dets indre og ydre Hjælpekilder ville gjøre mere for Slesvigs Gjenerhvervelse, end ved at holde staaende Hære paa 20 eller 35 Tusind Mand, som dem, man har lavet Planer for.

Men kommer en saadan Alliance mod Syd, ja da kommer sikkerligen Kampen paa Slesvigs Grund, og dertil behøve vi visseligen Generaler og Soldater; thi den Kamp vil man overlade til os selv at kæmpe, medens mægtigere Hære paa andet Sted samler Fjendens bedste Kræfter mod sig: Men hvad vil man, selv da, udrette med de 20 eller 35 Tusind Mand mod de Fæstninger, som til den Tid skulle tages; eller mod de overlegne Hære, som Fjenden der endnu vil kunne stille op imod os? Ja vistnok ville Landets Ynglinge strømme til og stille sig under Fanerne — men uden nogensinde at have ført et Vaaben, hvad ere de til?

Nej, vente vi Kampen paa Slesvigs Grund, da lad os forberede os paa den; da gjælder det visselig om, at hver vaabenfør Yngling møder under Fanerne, men det gjælder da ogsaa om, at hver, som møder, møder med sit Vaaben; og at hver som møder, forstaar at føre sit Vaaben; ligesom vi i Skolerne og af Ungdommen skulle opdrage Mændene til Landets Forsvar, saaledes er det ogsaa i Skolerne og af Ungdommen Slesvigs Erobrere skulle dannes — men uden Flaaden ville de dog Intet formaa.

Udførligt haaber jeg da hermed at have paavist Nødvendigheden af aldeles at bryde med Fortiden; Nødvendigheden af at gjøre Landets Natur og dets Beliggenhed Fyldest ved at skjænke Flaaden den Opmærksomhed og den overvejende Andel i Landets Væbnings-system, som den har Krav paa, og Nødvendigheden af at opdrage og uddanne hele Landets Befolkning, fra Ungdommen af, til Kampen for dets Selvstændighed, og til Kampen for den Sag, som ligger vort Hjerte nærmest.

Bidrag til Kundskab om Vandets Saltholdighed og Strømninger omkring Danmark,

med særligt Hensyn til de for Fiskerierne og Handelen vigtigste
Fiskearter, af A. J. Smidth.

Danmark ligger paa Grændsen mellem Vesterhavets Saltvand og Østersøens Brakvand. Øresund og tildels Belterne maa betragtes som Udmundinger fra en stor Indsø — Østersøen — og alle de Floder, der løbe ud i samme. Denne vort Fædrelands Beliggenhed medfører, at der opholder sig højst forskjellige Slags Fisk i vore Farvande, eftersom disse ere mer eller mindre blandede med Ferskvandet fra Østersøens Floder.

Allerede det første Aar, da Ministeriet overdrog mig det Hverv at undersøge vore Fiskeriers Tilstand, indsaag jeg derfor Nødvendigheden af at anskaffe mig Instrumenter, hvormed jeg kunde indhente Oplysninger saavel om Vandets Saltholdighed paa de forskjellige Steder og i de forskjellige Dybder, som om Understrømmenes Retninger. Efter forud at have afhandlet Sagen med Hr. Instrumentmager Julius Nissen, købte jeg af ham et 100 Graders Thermometer og to Saltmaalere, hvilke sidste ere meget fine, da de i fersk destilleret Vand med 14 Graders Varme (Celsius) vise 1000 Grader; dog maa jeg her gjøre den Bemærkning, at disse Saltmaalere egenlig ikke fuldkommen svare til deres Navn, thi som bekendt indeholder Havvandet foruden Salt ogsaa andre Stoffer, der gjøre Vandets Vægtfylde større og bringe

Saltmaalerne til at stige. Da jeg imidlertid ikke er Kemiker, kunde jeg ikke anstille nøjagtigere Undersøgelser, og man maa saaledes nøjes med de mindre paalidelige, omend for Opgaven tilstrækkelige, jeg er istand til at byde. For at faa en Strømretningsmaaler og et Instrument, hvormed man kan tage Vand op fra Bunden af Havet, henvendte jeg mig til Hr. Admiral Irminger, der har leveret saa værdifulde Bidrag til Murrays store Værk om Strømmene; og Hr. Irminger, hvem jeg har at takke for mange andre Raad og Vejledninger, underrettede mig da om, at den polytekniske Skole havde en Strømretningsmaaler, der var opfundet af ham. Efter Hr. Irmingers Anvisning fabrikerede nu Hr. Nissen saavel Strømretningsmaaleren som det andet Instrument, men, da jeg nylig i »Dagstelegraphen« har leveret en Beskrivelse af dem, skal jeg her ikke gjentage den.

Alle disse nævnte Instrumenter har jeg havt med ombord paa Fartøjet, naar jeg i de sidste 7 Aars Sommermaaneder har besejlet vore Farvande og benyttet dem, naar der var Tid og Lejlighed dertil. Jeg skal nu meddele Resultatet af disse Undersøgelser.

For at man kan se, hvorledes jeg har benyttet Saltmaalerne, skal jeg afskrive Observationerne fra 1859:

Maj.	Temp.	Saltholdighed.
24. Udfor Skovshoved, Vestenvind	12° Celsius	9°
- Udfor Kronborg, do.	12½	— 10
25. Omtrent midt imellem Hesselø og Sjællands Revs Nordspidse	13½	— 11
- I Renden Vest for Sjællands Rev, Sønden Vande	13½	— 9
- Udfor Helgenæs, Sønden Vande	15	— 10½
26. I Aarhusbugten udfor Aarhus	15	— 11½
- Fra Bunden, 8 Favne dybt	13	— 15
27. Højere op mod Kaløvig	17	— 10
Juni.		
2. Mellem Hirtsholm og Skagen, stærk Sønden- vande, svag S. O.	18	— 11½
7. Udfor Sydsiden af Skagen, Nordenvande	18	— 14½

7. To Mile Ø. for Skagen, med Søndenvande . . .	18 $\frac{1}{2}$ ^o	Celsius	11 ^o
8. Indenfor Paternosterskjærene	18	—	10
9. Mellem Marstrand og Skagen, S. S. V.	18	—	13
13. Ved Frederikshavn, stærk N. V., Nordenvande	15	—	20
14. Ved do., meget stærk N. V., Nordenvande	10	—	26
- Om Middagen	10	—	27
- Om Aftenen, svag N. V.	10	—	26
15. Udfor Stensnæs, stærk V.	12	—	22
- Klk. 12 ved Hals, stærk V., Vestenvande . . .	16 $\frac{1}{2}$	—	15
- Om Aftenen med indgaaende Vande	15	—	15
16. Ved Hals med do. do.	15 $\frac{1}{2}$	—	16
17. Mellem Hals og Aalborg, udgaaende Vande . .	16 $\frac{1}{4}$	—	15
18. Udfor Kareholm i Randersfjord	17	—	8
- Udfor Stovringkloster i do.	18	—	1
19. Ved Randers	18 $\frac{1}{2}$	—	÷ 0 $\frac{3}{4}$
21. Lidt N. O. for Stovr. Kloster, fuld Flod . . .	21	—	4
- Ved Udbyhøj, faldende Vande	21	—	11 $\frac{1}{2}$
23. Ved Frederikshavn, stærk V., Kl. 12	17	—	23
- Ved do. do. Kl. 8, Aften	15	—	24
24. Ved do. Storm af V. Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Morgen	14 $\frac{1}{2}$	—	24
27. Ved Hobro Havn	20	—	5 $\frac{1}{2}$
28. Udfor Ovegaard i Mariagerfjord	19	—	11 $\frac{1}{2}$
29. Ved Mundingen af do. indgaaende Vande	19 $\frac{1}{2}$	—	19 $\frac{1}{2}$

Juli.

2. Ved nordre Side af Grenaa Havn, N. O.	18 $\frac{1}{2}$	—	13
5. I Æbeltoftebugt, med Flod	18	—	14 $\frac{1}{2}$
8. I Horsensfjord, med højest Flod	16 $\frac{1}{2}$	—	17 $\frac{1}{2}$
10. I Horsens Havn, voxende Vande	16	—	12
- Udfor Hjarnø, med faldende Vande	16	—	17
12. Udfor Vejlebugt, Søndenvande	18	—	15 $\frac{1}{2}$
- Fra Bunden sammesteds	15	—	20 $\frac{1}{2}$
- I Lillebelt udfor Trældeskov	16	—	17
15. I Vejlebugt udfor Rosenvold, stærk N. V. . . .	15 $\frac{1}{4}$	—	18

Paa denne Maade har jeg i de følgende Aar, skjøndt ikke fuldt saa flittig, fortsat Undersøgelserne i alle vore Farvande, saavel i Vesterhavet og i Kattegat som i Belterne og Østersøen omkring Bornholm; og jeg skal nu nedenfor, idet jeg stadig henviser til mine Observationer med Saltmaalerne og øvrige Instrumenter, søge at vise Vandenes Saltholdighed, Hovedstrømmenes Retninger og, som en Følge heraf, hvilke Fisk af det Slags, som kan

have Betydning for Fiskerierne og Handelen, der opholder sig paa de forskellige Steder.

Vesterhavet.

I Floderne er det Landets Skraaning, som forstyrrer Ligevægten og sætter Vandet i Bevægelse; i Havet derimod sættes Vandet dels i en regelmæssig Bevægelse ved Ebbe og Flod, dels i uregelmæssig Bevægelse ved Vindenes Magt, og Ligevægtsloven stræber bestandig at reagere mod begge. Vindene have overalt Indflydelse paa Strømmene i Havet, og hvor Ebbe og Flod er svag, bliver den anden Kraft naturligvis aldeles fremherskende. Dette maa man bestandig have for Øje, naar man vil søge at finde Reglerne for et givet Steds Strømme.

Langs med Jyllands Vestkyst fra Strandby og Hjerding til Skagen har jeg ikke fundet Vandet over 27 Gr. salt, undertiden endog kun 25 Gr.; hvor Aaer have deres Udløb, er Vandet naturligvis endnu mindre salt, saaledes ved Hjerting 14 Gr., og ved Nymindegab fandtes engang 9 Gr., en anden Gang $4\frac{1}{2}$ Gr.

Inde i den vestlige Del af Limfjorden havde Vandet i Aaret 1860 ved Lemvig $20\frac{1}{2}$ Gr. Saltholdighed, ved Vestervigs Badehus endog 22 Gr. 1865 fandt jeg Vandet Øst for Jegindø 21 Gr. salt. Men siden Aggerkanal efterhaanden har begyndt at lukke sig, er Vandet blevet stillestaaende og mindre salt i hele Bassinet mellem Løgstør og Agger, hvad der navnlig har udøvet en skadelig Indflydelse paa enkelte Fiskearter.

Det er bekjendt nok, at Forskjellen mellem Højvande og Lavvande er langt større Syd for Horns Rev, end Nord for dette. Paa Nordsiden af dette farlige Rev troer jeg ikke, at Forskjellen beløber sig til mer end 3 Fod; og denne tager endda efterhaanden af mod Nord, saa at den i roligt Vejr ved Agger kun skal udgjøre $\frac{1}{2}$ Fod. Med vestlig og nordvestlig Storm er det en anden Sag: da stiger Vandet hyppigt 3 Fod og derover.

Ved denne Lejlighed maa jeg dog gjøre opmærksom paa følgende interessante Omstændighed: Lodserne ved Nymindegab erklærede Aar 1860, at Forskjellen mellem Ebbe og Flod nu der beløb sig til 3 Fod, hvorimod den for 20 Aar siden kun havde været 1 Fod.

Reglen for Strømmenes Retning ved denne Kyst er efter Lodsernes og Fiskernes Udsagn den, at der med vestlige Vinde og Flod fra Hanstholm til Blaavandshuk er Nordenvande, fra Hanstholm til Skagen derimod Vestenvande; med østlige Vinde og Ebbe gaar Strømmen paa de omtalte Steder i modsat Retning; men Vinden, især naar den bliver nogenlunde stærk, har altid størst Indflydelse paa Strømmenes Retning. I det vestlige Bassin af Limfjorden er der nu, naar man undtager selve Agger Kanal, ikke mærkeligt Tidevand. Strømmene ere her afhængige af Vindene, hvorimod der fra Hals til Løgstør er regelmæssig Ebbe og Flod.

De fleste af de Fisk, Skaldyr og Pattedyr, som ellers opholde sig i Vesterhavet, findes ogsaa, og fanges tildels, ved Jyllands Vestkyst. Af Fisk fanges der flest Kuller (som der kaldes Hvillinger), Torsk, Flyndere, Sild, Røkker, Hajer. I Fjordene ere en Mængde Aal (Visseaal), Flyndere, Torsk (tildels), Rejer, Østers (i Limfjorden), Muslinger og Sild, naar disse sidste om Foraaret og Efteraaret gaa ind for at lege; og hvor Vandet bliver brak, f. Ex. op mod og i Stadilfjord leve endog flere Arter Ferskvandsfisk. I Aaerne fanges foruden de sædvanlige Ferskvandsfisk: Gjædder, Aborrer, Skaller, Hvidaal o. s. v. ogsaa flere Arter af Laxefamilien, saasom: Lax, Ørred, Helt (*Coregonus lavaretus*), Snæbel (*Coreg. oxyrinchus*), Stalling (*Thymallus vulgaris*). Hummer tages mest, og det i betydelig Mængde, paa Strækningen Nord for Agger, og af Marsvin fanges der enkelte, hyppigst udfor Nymindegab.

At der i behørig Dybde langs hele Vestkysten er Østers, derom nærer jeg ingen Tvivl, da jeg paa mange

Steder af Strandbredden har fundet friske Østersskaller; men jeg har aldrig hørt, at der er fanget nogen. Derimod fanges der undertiden Brislinger; i Thisted har jeg saaledes set et Par Baadladninger deraf, men de sælges for det Meste som Smaasild og have derfor langt fra den Værdi, de vilde faa ved at røges eller nedlægges som Ansjoser. Om Sommeren indfinder sig ligeledes ved Kysten en meget stor Delfinart (Delph. orca), som Fiskerne kalde Sværdfisk; medens Bakkerne hales ind, skal det undertiden hænde, at, naar der er en Rokke paa Krogen, kommer en af disse Delfiner pludselig og med et Bid snapper Leveren ud af Rokken i samme Øjeblik, Fiskeren vil svinge den ind i Baaden; men Folkene derovre indlade sig aldrig paa at harpunere dem. De ere dem for store.

Kattegat, Belterne og Øresund.

For at faa et nogenlunde klart Begreb om Strømmenes Retninger i Kattegat, er det ikke nok flittig at bruge Saltmaalerne og Strømretningsmaalerne, eller at holde sig til de Erfaringer, en hyppig Befaren af dette Farvand giver; man maa ogsaa tage Belterne, og fremfor Alt Øresund, med i Beregningen; thi disse have en stor Indflydelse paa Strømmene i Kattegat.

Jeg har ovenfor meddelt en Række Undersøgelser fra Aar 1859 af Vandets Saltholdighed i Kattegat; af disse og lignende, som jeg naturligvis har fortsat de følgende Aar, saavel der som i Belterne og Sundet, har jeg erfaret, at i roligt Vejr den vestlige Del af Kattegats Vand er betydeligt saltere end den østlige Del, at der i den nordlige Del af Sundets Vand til Drogden under samme Omstændigheder er en Middelsaltholdighed af 9 Gr., i den sydlige Del af 6 Gr., i Storebelt af 12 Gr. og i Lillebelt af 16 Gr. Endvidere er det en Erfarings-sætning, som kan bekræftes ved Vidnesbyrd fra Behoerne paa de respektive Kyster, at der langsmed Jyllands

Østkyst og i dennes Fjorde, ned gennem Lillebelt maaske ligetil Kielerfjord, ved det nordlige Fyen og inde i Odensefjord, i det Meste af Storebelt, ved det nordlige Sjælland og inde i Isefjord, ja endog tildels i den nordlige Del af Sundet — er en regelmæssig Stigen og Falden af Vandet — bestandig under Forudsætning af, at Vejret ikke er altfor uroligt. Hertil maa knyttes den Bemærkning, at Tidevandets Kraft i Kattegat snarere aftager mod Øst end mod Syd. Reglen for Strømmenes Retning staar i nær Forbindelse med, og er en Følge af Vandenes Saltholdighed og Tidevandets Kraft, saaledes som disse ovenfor ere fremstillede. Gjennem Sundet antager man, at der i Reglen gaar Søndenvande; dette gaar videre langs den svenske Kyst til Færder, bøjer der af mod Sydvest og fortsætter sit Løb langsmed den norske Kyst. Nordom Skagen, gennem den vestlige Del af Kattegattet og videre sydpaa have Ebbe og Flod derimod en betydelig Kraft, og Strømmen vil være afhængig deraf.

Hvorledes vil man nu forklare disse Phænomener? Jeg skal tillade mig at fremsætte min Forklaring og da overlade til Kyndigere at bedømme den.

Der løber en Mængde store og smaa Floder ud i Østersøen, og disse Floder gjøre Vandet i den største Del af dette store Bassin næsten fersk; men Ferskvandet maa have et Udløb, og dette finder det hovedsagelig gennem Øresund. Vi maa altsaa betragte Sundet som en Flodmunding; men Enhver, der har staet ved Munden af en Flod, der løber ud i det aabne, salte Hav, vil vistnok have bemærket, at Ferskvandet fortsætter sit Løb et temmelig langt Stykke ud paa Overfladen af Saltvandet, som det paa Grund af den forskellige Vægtfylde har Vanskelighed ved at blande sig med, og at det først langt ude, idet det spreder sig som en Vifte, efterhaanden begynder at optage Saltpartiklerne i sig. Ligeledes maa man have bemærket, at der i det

aabne Hav paa begge Sider af Ferskvandsudstrømningen viser sig en Modstrøm ind ad Landet til, det saakaldte »Ilvand«, der er en Følge af Ligevægtslovens Reaktion. Idet nu Ferskvandet fra Østersøen løber ud mellem Helsingør og Helsingborg i Kattegat, der ikke er et aabent Hav, men begrændset paa den ene Side af Sverige, hindres den vifteformige Bevægelse mod Øst af dette Land, og Strømmen fortsætter, som ovenfor berørt, sit Løb langsmed svenske og norske Skjærgaard ad Lindesnæs til. Mod Vest derimod er ikke lagt saadanne uovervindelige Hindringer ivejen for Strømmens Retning til Siden; og ved nøjere Betragtning af Anholts og Hesseløens Form, samt de deromkring herskende Strømninger, vil man rimeligvis ogsaa komme til den Erkjendelse, at disse Øers Form for en stor Del maa tilskrives Virkningen af den omtalte vifteformede Sidestrøm.

Ilvandet til den store Flodmunding kan spores paa mange Steder ligefra Kronborg til Skagen; men uden at gaa i Detailen, skal jeg indskrænke mig til at nævne de to Hovedilvande i Kattegat: det ene nordenom Sjælland, og det andet vesterfra omkring Skagen og videre sydpaa; det er sandsynligvis dette i Forening med Vestenstormene, der — om jeg saa maa sige — har bøjet Skagens Spids over mod Øst. Paa denne Maade forklares da ogsaa Vandets ringe Saltholdighed mod Øst, og dets større Saltholdighed mod Vest af Kattegat og ned gennem Belterne, mest gennem Lillebelt, til den vestlige Del af Østersøen.

Men hele denne Theori gjælder kun i roligt Vejr, og jeg har hidtil i mine Betragtninger ikke medregnet Vindene, der dog have en overvejende Indflydelse paa Strømmene saavel i Kattegat som i Belterne og Sundet. Alle østlige Vinde i Kattegat, ligefra N. O. omkring til S., drive saaledes det ferske Vand, der paa Grund af sin Lethed ligger øverst, over mod den vestlige Side, og give Sondenstrøm der saavel som i Sundet; men ved Flod-

tid gaar der alligevel altid nordlig Understrøm fra Skagen sydpaa. Med SV., V. og NV.-Vind, naar de ere nogenlunde stærke, drives derimod Vesterhavets Saltvand ind i Kattegat, og der er da Nordenvande endog helt ned gjennem Sundet. Hvilken Forskjel Vindens Retning saaledes bevirker i Vandets Saltholdighed ved Skagen, har jeg engang selv undersøgt, idet der den ene Dag med østlig Vind var 11 Gr. og om Morgenens efter med Nordveststorm 27 Gr. Salt. Østlig Vind i Østersøen driver en Del af Ferskvandet forbi Øresund hen til Store- og Lillebelt og bringer da ogsaa der sydlig Strøm oventil, saalænge den staar paa, skjønt Vandet regelmæssig stiger sine 6 Timer ved Hjælp af Understrømmen.

Under saadanne Vejrforhold maa det være af stor Vigtighed for den, der søger at bibringe sig selv og Andre Kundskab om Kattegats indviklede Strømsystem, at opdage, hvor det med Floden kommende Nordenvande mødes og gaar ind under det gjennem Belterne drevne Søndenvande. To Gange har jeg været saa heldig under svag Vind at iagttage denne Kamp mellem de to Strømme, begge Gange i en Linie fra Fornæs over mod Anholt saa langt, Øjet kunde række. Vandet var paa hele Linien svært i Oprør og gjorde en betydelig Larm; Strømmene stode skarp mod hinanden, og paa den søndre Side var Vandet 11 Gr., paa den nordre 13 Gr. salt. Et Stykke, omtrent en Kabbellængde, Syd for Linien var der to Favne dybt Nordenunderstrøm. Jeg maa dog her bemærke, at disse sidste Observationer kun ere foretagne én Gang.

Dette maa være tilstrækkeligt til at forklare Hovedstrømmens Retning i det givne Farvand og den deraf følgende Fordeling af Fiskearterne.

I det nordlige Kattegat fra Skagen til Læsørendes Fyrskib fanges i Almindelighed de samme Arter som i Vesterhavet, saasom: Stortorsk, Kuller, Langer, Sejer, Rokker, deriblandt den største: Skaden (Raja Batis-),

Hajer (fornemmelig Pighajer), en Mængde Flynderarter, (Helleflyndere, Pigvarrer, Sletvarrer, Rødspætter, Tunger, Sletter, Skrubber), Hornfisk, Makrel, Sild, Stagsild (*Alosa flnta*), Pigsild eller Støkker (*Caranx trachurus*), Brislinger, Tobiser, Havkatte, Fjæsinger (*Trachinus-Draco*), Knurhaner (*Trigla Gurnardus*), Makrelstør eller Thunfisk, Hummer, Rejer, Krabber, saavel Taskekrabber som de mindre, Muslinger, Østers. — Af mærkelige Fisk, som jeg her har truffet temmelig hyppig, skal jeg nævne Havmusen (*Chimæra monstrosa*) og Havtasken (*Lophius piscator*). Forresten findes i Kattegat foruden Pighajen (*Acanthias vulgaris*) ogsaa flere andre Arter af denne Familie; saaledes fortæller Professor H. Kroyer i sit Værk »Danmarks Fiske« om den store Havkal (*Scymnus microcephalus*), der kan blive 25 Fod lang, Følgende: »Fiskere i Aalbæk fortalte mig i Sommeren 1834, at de Aaret iforvejen havde bemærket en meget stor Haj (efter deres Angivelse af 8 til 10 Alens Længde) vise sig i Vandfladen, medens de vare ude for at kaste Kroge. De roede hen til den, og en af dem var dristig nok til at bibringe den et Slag i Hovedet med en Aare, hvorved denne sønderbrødes, og Hajen gik tilbunds. Den følgende Dag dreves den død ind paa Kysten, og da man skar den op, fandt man i dens Mave en stor *Anarrhichas lupus* (Havkat), som den havde slugt hel, og som, efter Fiskernes Mening, ved sine Bid baade havde drevet den op i Havfladen og forvoldt dens Død.»

Naar vi gaa længere ned mod Syd, vil man finde, at de egenlige Saltvandsfisk, f. Ex. Hajer, Sejer, Havkatte, Fjæsinger, Rokker, Stagsild, Pigsild, Havtasker, Havmus, o. s. v. blive sjældnere i samme Forhold, som Vandet bliver mindre salt, og om end enkelte Slængfisk blandt de hurtigsvømmende Arter ved Lejlighed, f. Ex. ved Nordveststorme trænge usædvanlig langt ind i Brakvandets Regioner, saa bevise saadanne Undtagelser dog

Intet mod den almindelige Regel. Man kan altsaa antage, at i Reglen ovennævnte ægte Saltvandsfisk og blandt Skaldyrene Hummer, Taskekrabber og Østers ikke findes i den sydostlige Del af Kattegat, hvor Vandet er mest fersk, i det nordlige Øresund og en Del af Storebelt, og at de aldrig leve i Sundet Syd for Drogden, i den sydlige Del af Storebelt, eller i selve Østersøen paa den vestligste Side nær. Til bedre Forstaaelse skal jeg endnu saaledes anføre de sydligste Steder, hvorfra jeg enten selv har fanget, eller hørt, at Andre have fanget, Østers og Hummer.

Saavidt jeg véd, fanges der i den svenske Skjærgaard hverken Hummer eller Østers Syd for Gøteborg; (?) derimod har jeg skrabet Østers tæt Syd for Anholt, og jeg har set Østers, der ere tagne i Isefjord udfør Annebjerggaards Skov (Vandet $14\frac{3}{4}$ Gr. salt), endvidere fra Knebelvig, fra Aarhus Havn, ja endog fra Lillebelt udfør Stenderup Skov. Hummer skulle findes i Mængde paa Lysegrundene, fanges hyppigt i Aarhusbugten og ere enkelte Gange fangede i Lillebelt — det sidste har jeg dog kun hørt. Man vil heraf se, at disse Skaldyrs Begrænsning mod Syd og Sydost nøje stemmer overens med Saltmaalingerne.

Det er bekjendt nok, at der findes en Mængde Sælhundede og Marsvin saavel i Kattegat som i Belterne og Sundet. Af de sidste faages en Del foruden ved Middelfart ogsaa ved det nordlige Sjælland og i Isefjord.

I Kattegats og Belternes Fjorde fanges foruden Torsk, Aal, Sild, Flyndere o. s. v. ogsaa Lax, Helt (i Randersfjord) og Ørred. I Inderfjordene, hvor Vandet bliver brakt, fanges desuden de sædvanlige Ferskvandsfisk. Sundet, fra Kjøbenhavn sydpaa, og den sydlige Del af Storebelt maa henregnes til de blandede Distrikter, thi her findes foruden Torsk, Sild, Aal, Hornfisk, Makrel og Flyndere en Mængde Ferskvandsfisk, saasom: Gjedder, Aborrer, Brasen, Skaller, Ider, for ikke at tale

om Lax og Ørred, der ere allevegne, snart i Aaerne, snart i Havet.

Endnu maa jeg omtale en Fisk, der hører hjemme i alle vore Farvande, nemlig Støren. Det er mig fortalt, at den er fanget ved Frisenvold i Gudenaas og i Aaen ved Vejle, men den er uidentivt hyppigst i Østersøen, og jeg har et Par Gange i Sverige spist Stør, som var fanget i Øresund.

Østersøen omkring Bornholm og Christiansø.

I mine Optegnelser om Vandenes Saltholdighed finder jeg fra Aar 1861, at Vandet omkring Bornholm og Ertholmene paa Overfladen næsten er lige salt overalt, da Saltmaalerne enten have angivet $4\frac{1}{2}$ Gr. eller 5 Gr. Derimod finder jeg, at Vand, hentet 16 Favne dybt udfor Salthuna, har havt $5\frac{1}{2}$ Gr., og Vand, hentet 27 Favne dybt, udfor Arkona, 8 Gr.

Strømmen er naturligvis oftest østlig langs med den svenske Kyst og mellem Sverige og Bornholm, men den er dog mest afhængig af Vinden. Med Østenvande paa staa Bornholmerne, at der paa Østsiden af Øen gaar Nordenstrøm, med Vestenvande omvendt, og jeg har ved egen Erfaring fundet denne Paastand bekræftet.

Lax og Sild have her en aldeles overvejende Betydning for Fiskerierne, og omkring Christiansø skulle disse Fiskearter, den ene om Vinteren, den anden om Sommeren, fanges i rigeligst Mængde. Men her findes desuden ikke saa faa Torsk, Aal, smaa Flyndere, store Tobiser, Aborrer og Gjedder.

Ved disse vore østligste Besiddelser er ogsaa, især i Laxetiden, en overordenlig Mængde Sælbunde, og Bornholmerne antage, at disse Dyr bortsnappe over en Trediedel af de Lax, som have bidt paa Krogen. Man har, skjøndt forgjæves, gjort flere Forsøg paa at fange Sælhundene, blandt Andet ved Hjælp af et Slags undersøisk Rævesax; derimod fanges derovre ved Ny-

sted ikke faa Sælhunde med Ruser, som opstilles ude ved Rødsand.

Forinden jeg slutter denne Afhandling, bør jeg ikke undlade at omtale en for enkelte Saltvandsfisk ejendommelig Egenskab, der har stor Betydning for Fiskerierne; det er den, at disse Fisks Størrelse aflager omtrent i samme Forhold som Saltholdigheden af det Vand, hvori de opholde sig. Det er saaledes bekjendt nok, at den norske Sild i Reglen er større end den, der fanges i Kattegat; og den Sild i Limfjorden, der gaar igjennem Aggerkanal, er større end den, der gaar ind ved Hals. Kattegats Sild er igjen større end den bornholmske Sild, og denne sidste er endelig større end den fra den botniske Bugt, hvor Silden ikke skal være større end en Hundestejle. Den samme Egenskab gjør sig med større eller mindre Modifikationer ogsaa gjældende hos andre Saltvandsfisk: Torsken i Nordsøen er f. Ex. større end den i Kattegat, den i Kattegat er større end den i Belterne og Sundet. Dog maa det bemærkes, at Dybden af det Vand, hvori Torsken opholder sig, ogsaa synes at have Indflydelse paa dens Størrelse. Omkring Bornholm, hvor der er temmelig dybt Vand, er saaledes Torsken større end i Sundet, Belterne, Svendborgsund og Grønsund, hvor den forresten findes i uhyre Mængde. Siden vi tale om Torsk, bør det ved denne Leilighed ikke forbigaa, at Fiskerne, saavel de norske og svenske, som vore egne, inddele Torsken efter den Havbund, hvorpaa den opholder sig, i Berg- eller Stentorsk, Græstorsk, Sandtorsk og Muddertorsk. Den første er bedst, den sidste daarligst og i Almindelighed fuld af Indvoldsdyr. — Flere Flynderarter, saasom Pigvarren og Rødspættten, kunne ogsaa henføres under samme Kategori. Kun Skrubben gjør en Undtagelse, thi denne Flynderart bliver netop størst og trives bedst i Brakvandsregionen. Pigvarren derimod, som i Nordsøen og Kattegat kan naa en betydelig Vægt og da næsten er

cirkelrund, bliver paa Tolken, en Grund Øst for Grøn-sund, betydelig mindre og af en mere langstrakt Form, og ovre ved Bornholm endnu mindre. Saaledes forholder det sig ogsaa med Rødspætten. Dog maa man ikke misforstaa mig: I det salte Hav findes ganske vist især langs Kysterne Smaasild, Smaatorsk og Smaaflyndere, men disse ere Yngel, som opholder sig der eller i Nærheden af det Sted, hvor de gamle store Fisk ogsaa komme, ialfald i Legetiden. I Brakvandsregionen, hvortil jeg regner alt det Vand, som ikke indeholder over $\frac{5}{1000}$ Salt, ses derimod aldrig store Exemplarer af visse Saltvandsfisk. Det maa imidlertid blive en kommende Tid forbeholdt at afgjøre, om denne Egenskab hos disse Saltvandsfisk bør anses for stabil, eller om Østersøen og andre slige Brakvandsbeholdere maa betragtes som et Slags Barne-stuer for Yngelen. —

Dersom nu dette Tidsskrifts Læsere skulde finde, at min skitserede Afhandling om Vandenes Saltholdighed og Strømninger, med særligt Hensyn til de vigtigste Fisk, som opholde sig i Havet omkring Danmark, har bidraget om end nok saa Lidt til Belysningen af Naturforhold, der have stor Indflydelse paa vore Fiskerier og vor Skibsfart, vilde jeg føle mig tilstrækkelig lønnet for min Ulejlighed; jeg vilde da finde Mod til at gaa videre og i et af de følgende Numre levere en Fortegnelse over vore Fiskeres Antal i de forskjellige Egne, samt en Beskrivelse af de Baade og Redskaber, der anvendes til Fiskefangsten.

Om den dansk-japanske Handelstraktat *in spe*.

Af Holger T. Foss.

Man er saa vant til under vore offentlige Diskussioner at høre uvedkommende Ting indblandede i dem, at snart Intet i denne Retning mere forundrer; det er dog sjældent, at det Uvedkommende i den Grad fortrænger Dagsordenens Gjenstand, som Tilfældet blev Onsdagen d. 18 Oktbr. d. A. i Rigsraadets Folkething, da Regjeringen interPELLEREDES angaaende de Skridt, der maatte være udførte eller paatænkte i den Hensigt at skaffe danske Skibe Adgang til de for visse andre Nationer aabne japanske Havne. En offentlig Meningsudvexling om Beskaffenheden og Følgerne af de Cirkulærer, som under 20de Marts og 8de Sept. d. A. udstedtes til vore Konsuler, betræffende de i Hertugdømmerne hjemmehørende og under dansk Flag til udenlandske Havne ankommende Skibe, kan vistnok have sin Nytte og Betydning, men vedkommer aldeles ikke en Sag, der drejer sig om Midlerne og Vejene til at aabne Adgang for vort Flag til Havne, hvor det forbydes ethvertsombelst Handelsskib at vise det. Det var aabenbart, at denne Cirkulære-Sag, der ved den nævnte Lejlighed bragtes frem, og under hvis Omtale Strengte ansloges, som stedse i danske Hjerter ville finde dyb Gjenklang, i en særdeles Grad sængslede Thingets Opmærksomhed paa Bekostning af Dagsordens-Gjenstanden, og heri tør

maaske Grunden søges til, at den ærede Forespørger, hvem man maa være forbunden for at have bragt Sagen paa Bane, ikke udførligere, end det skete, i sine Slutningsbemærkninger søgte at belyse de om Forespørgslens Gjenstand faldne Udtalelser.

Da disses Natur imidlertid højlig opfordre til en nærmere Belysning, og da Indsenderen heraf, som troer at have havt Lejlighed til at skaffe sig et saa paalideligt Kjendskab, som Nogen heri Landet, til Japans nuværende kommercielle som og politiske Forhold, hvorom han i Foraaret forelagde sine Landsmænd et lille Skrift netop i den Hensigt at paavise Nødvendigheden og Muligheden af en snarlig Opnaaelse af en Traktat med Japan, har modtaget en særlig Anmodning fra nærværende Tidsskrifts ærede Redaktør i ovennævnte Retning, har han saameget mindre villet unddrage sig forat meddele denne Belysning, som Tidsskriftets Opgave er udvidet til ogsaa at fremme vore handelspolitiske og handelsmaritime Interesser, blandt hvilke de østasiatiske spille en fremragende Rolle.

Thi paa en Tid, da der med Alles Bifald, om end desværre langt fra med Alles Understøttelse, fra forskellige Sider gjøres Anstrengelser for om muligt at supplere vor, ved Hertugdømmernes Tab, stærkt formindskede Handelsflaades Størrelse og Drægtighed — ikke alene for de dermed forbundne nationaløkonomiske Fordeles Skyld, men ogsaa i vor mere end nogensinde uundværlige Orlogsmarines velforstaaede Interesse — er det ingen ligegyldig Sag for Nationen, om et Fragtmarked, der, som det østasiatiske, i en Række af Aar har været søgt af og vist sig indbringende for Skibe under dansk Flag, efterhaanden lukker sig for dette. De Klager, som nu saa ofte høres om tiltagende Mangel paa lønnende Beskjeftigelse for vore Skibe i den kinesiske Kystfart, bevise, at en saadan Udelukkelse tager Overhaand; Farten selv er alligevel livligere og større,

end nogensinde, og vor Traktat med Kina har heldigen hævet enhver mulig tidligere Tvivl om vore Skibes Rettigheder i kinesiske Havne; Grunden dertil maa altsaa ligge i andre Forhold. Naar man erindrer, at Skibsbefragtere i Kina i Reglen ere Indfødte, meget entreprenante Folk, hvoraf Mange med Iver have kastet sig ind i det mellem Kinas og Japans tallose Befolkninger siden 1858 stadig stigende Handelsrøre, hvis almindeligste Befragtningsmaade er den maanedsvise, saa kan det ikke undre, at det danske Flag, der ikke tilstedes i Japan, nu mere end forhen vrages af disse Befragtere, der i Hertugdømmernes dem velbekjendte Skibe, forsaa vidt disse nu fare under preusisk Flag have faaet en betydelig Tilvæxt i det Antal Skibe, som de kunne benytte til Japanfarten; denne ønskes som oftest indeluttet i de maanedsvis befragtede Skibes Certepartier, og der ligger saaledes i disse Omstændigheder en naturlig Forklaring af den ovenberørte for os uheldige Fremtoning.

Men det er derved tillige givet, at ikkun Tilstedelsen af vort Handelsflag i Japan kan bevare det østasiatiske Fragtmarked for vore Rhedere; der er endog formelig *periculum in mora*; thi med Varigheden af dette ugunstige Forhold stiger Vanskeligheden ved at gjenoprette det tidligere gunstige; have Kineserne først glemt, at Dannebrog paa Mastetoppen er en Garanti for, at deres Varer, Superkargo og Kulier blive samvittighedsfuldt behandlede, saa er det for sildig; thi der er ingen Grund til at antage, at Hertugdømmernes Skibe og Skibsførere skulle blive mindre paalidelige under det preussiske Flag, end de forhen viste sig under det danske.

Det er bekjendt, at der foreløbig ikke gives noget andet Middel til at forskaffe sig Adgang til Japan for Handelsskibe, end en særlig Handels- og Skibsfartraktat; der har derfor ligesiden 1858, — da Nordameri-

kanere, Hollændere, Englændere*), Franskmand og Russere efter hinanden erhvervede, hvad Handel og Skibsfart angaar, omtrent ligelydende**) Traktater med Japan, og da en dansk Brig gjorde et kostbart, men uheldigt Forsøg paa at forvise sig om der i disse Traktater, saaledes som i den første engelsk-kinesiske af 1842, var stipuleret Noget til Fordel for andre søfarende Nationer, — blandt danske Rhedere været et levende Ønske om at se vort Land træde i Traktatforhold til Japan. Dette Ønske var og er saameget mere berettiget og naturligt, som det ogsaa er bekjendt, at der ligesiden samme Aar fra Taikunens, Japans verdslige Overherres, Side — den samme, der villig, endog med Imødekommenhed gik ind paa hine 5 Traktater — aldeles ingen Vanskeligheder har været lagt i Vejen for Afslutningen af slige Traktater. Hans Politik synes endog at gaa i Retning af at se dem forøgede, hvad man forklarer af den Modstand, han møder hos det gejstlige Parti i Landet, og som han for en Del mener at afvæbne ved at vise det, at de fremmede mellem hinanden konkurrerende Nationaliteter ere for mange til at det kan tænkes, at en enkelt af dem vil faa de Andres Samtykke til at undertrykke Japan. Der har heller ikke i denne ny japanske Handelsperiode, der egentlig indtraadte allerede i Aaret 1855 efter den nord-

*) Den engelsk-japanske Traktat er af 26de August 1858 og ikke, som det af et æret Rigsraadsmedlem blev anført, af 11te Juni 1859. Adskillige andre Unøjagtigheder, betræffende denne Traktat og Handelsforholdene i Japan fremkom fra samme Side, hvoriblandt den væsentligste er den, at alle Artikler kunne indføres. Men dette er ikke Tilfældet, og navnlig er Indførselen af Opium forbudt under streng Straf.

**) Det er et af de faa Lighedspunkter mellem Kina og Japan, at Traktaterne med fremmede Magter tillæmpes efter henholdsvis samme Mønster, og ikke anderledes, hvad der i høj Grad simplificerer de smaa Magters Underhandlinger med disse Lande om Traktater.

amerikanske Kommodore Perrys Besøg, nogensinde været nogen alvorlig Uenighed, end sige blodig Konflikt mellem den japanske Regjering og nogen af de fremmede Magter. Hvad der af enten den ene eller den anden Art er forefaldet i Japan siden hint Aar, hidrører fra enkelte, det geistlige Parti hengivne, Stormænds Vægning ved at bringe Traktaternes Bydende til Udførelse i de Provindser, der ere dem underlagte, Bestræbelser, som Taikunen hver Gang har desavoueret, men overladt de Fremmede selv at bekæmpe — hvad de ogsaa gjorde — da han selv følte sig for svag dertil. At Portugal, Preusen og endog Schweiz uden synderlig Anstrengelse i de senere Aar have erholdt Traktater med Japan, ere yderligere Beviser for Rigtigheden af denne Opfattelse af Forholdene. Disse Magter have, ligesom de andre større, hver for sig henvendt sig direkte til Taikunens Regjering, og hvad særlig Schweiz angaar, skyldes Ordningen udelukkende Hr. Lindau, dengang Agent for Urmagerforeningen i Genf, nu tillige Konsul for Schweiz i Nagasaki. Forinden hans Ankomst til Landet i 1862, kjendte Taikunen højst rimelig Intet til det lille Schweitzerfolks Tilværelse *).

Ligeoverfor disse Kjendsgjerninger kan det fra dansk Side foretagne i direkte Forsøgs slette Udfald kun forklares ved, at Hollænderne, til hvem man henvendte sig med Fuldmagt til Afslutning af en Traktat for Danmarks Vedkommende,

*) Japaneserne ere ligesom Schweitzerne store og heldige Frembringere af Kunstflidsgjenstande og meget lidet begjærlige efter fremmede Artikler af denne Art; snarere kan det Modsatte siges at være Tilfældet. Heller ikke Hollænderne begunstigede Schweitzerne i Japan; den bataviske Regjering afslog udtrykkelig en Begjæring om et Krigsskib til Afbenyttelse for Schweiz's Udsending, og denne maatte i dyre Domme befragte et hollandsk Koffardiskib i Kina til Overrejsen. Nu haves ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Shanghai og de vigtigste japanske Havne.

enten ikke vilde eller ikke kunde hjælpe os i denne Sag, det første: af en Grund, lignende den, der af den ærede Udenrigsminister anførtes for, at danske Rhedere ikke af ham ansaas tjente med at slesvigske Rhedere vedbleve at benytte Dannebrog; det sidste: fordi Hollænderne, som Følge af deres tidligere Stilling i Landet, mildest talt ere lidet ansete blandt Japaneserne, og fordi der paa Grund af Nærheden af deres bataviske Rige tillige næres en vis Frygt for dem*).

Men hvorledes det nu end maatte forholde sig med dette indirekte Forsøg, saa er det hidtil forblevet det eneste fra dansk Side; hverken i 1863 eller i 1864, da der herfra vare Gesandtskaber i det nærliggende Kina, benyttedes Lejligheden til en direkte Henvendelse til Jeddo; og saa stærk synes Troen at være paa en vis Utilbøjelighed hos Taikunen til at indlade sig med os — en Tro, der uheldigvis skriver sig fra hint hollandske Forsøg — at man heller ikke nu, skjøndt den ellefte Time er slaaet, tænker paa en direkte Henvendelse, men vil gjøre et nyt indirekte Forsøg gennem en Magt, som anses for eneraadende i Østasien, nemlig England; thi en dansk-kinesisk Konsul, der er engelsk Undersaat, Brite fra Top til Taa og Ven af den engelske Gesandt i Jeddo — Sir Harry Parkes, tidligere engelsk Konsular-Tolk, senere engelsk Konsul i Kina**) — kan og vil i Japan kun optræde paa Danmarks Vegne som Englænder og tænke paa at naa Maalet ved engelsk Indflydelse.

Desværre er der Udsigt til, at Sagen derved paany vil blive trukken i Langdrag; de Omstændigheder, som

*) Hollænderne vare indtil 1858 saa langt fra hjemme i Japan, at kun en halv Snes Stykker af dem, og det under de mest ydmygende Betingelser, turde opholde sig paa en lille Ø i Nagasaki-Fjorden, og derfra drive Handel med denne Bys Indbyggere, uden at kunne betræde selve Byens Grund eller nogetsomhelst andet Sted i det japanske Rige.

**) I hvilken sidste Egenskab han for ikke længe siden blev Ridder-

ledsage dette ny Forsøg, ere ialtfald ingenlunde gunstige, uagtet de ovenomtalte Mænd, vor Konsul i Shanghai, og den britiske Gesandt i Jeddo, personlig ere hævede over vor Roes og hver i sin Stilling fortræffelige Mennesker. Men den Første er Deltager i et, vistnok anset og rigt, Handelshus, der var og er Kinas største Opiumshandler, hvad der ikke er ubekjendt i Japan, hvor det har Agenturer, og den Sidste er vant til fra Kina, hvis Myndigheder siden 1860 pleje *bon gré mal gré* at bøje sig for de engelske Konsuler og Regjeringsagenter, at optræde med en vis Fordringsfuldhed, hvad der er uheldigt i Japan, hvor man endnu først skal lære at forstaa de engelske Kanoners Sprog, og hvor derfor Rivninger med de indfødte Myndigheder og deraf opstaaende Kulde i Regjeringsregionen mod engelske Andragender snart kunne indtræde*). Englænderne høre overhovedet til de i Japan for Tiden mindst velsete Fremmede, dels paa Grund af deres, der som andetsteds, noget hensynsløse Optræden i det Hele — Japaneseren er selv stolt, desuden lidenskabelig og hævnjerrig — dels som Følge af den fra deres Handel i Ostasien nu engang uadskillelige, vigtige Artikel: ostindisk Opium. Denne var tidligere, ligesom endnu i Japan, forbudt i Kina, hvor den blev *prima causa* til alle Ulykker og Stridigheder, indtil man endelig i 1858 aftvang Kejseren hans Samtykke til dens Indførelse, og det er derfor undskyldeligt, naar Japanesere, og Andre med dem, nære en vis Frygt for en Gjentakelse af den kinesiske Misère i deres Land, indtil ogsaa dette bøjer sig for de engelsk-ostindiske Opiums-Interesser**).

*) De efter Nedskrivningen af Ovenstaaende modtagne Postefterretninger tyde paa at dette allerede er sket.

**) Det er bekjendt, at Japaneserne ved Gesandtskaber til Nordamerika og Frankrig søge at skaffe sig Allibrede, og Meningen dermed er klar nok. Admiral Bille har i sin Omtale af Japan

Det er kun en slet Trøst, at man tænker paa at forberede Udsendelsen af et af vore Orlogsskibe til Japan i Løbet af næste Aar, for da i Nødsfald endelig for Alvor at fremme en dansk-japansk Traktats Istandbringelse ved Hjælp af et dermed følgende Gesandtskab; thi en lang, kostbar Tid vil derved atter spildes. Øvelsestogter ere vistnok ligesaa nyttige som nødvendige, og det er i højeste Grad bifaldsværdigt, at der gives vore Søofficerer rigelig Lejlighed til paa Verdenshavene at indsamle Erfaringer og Kundskaber, thi Danmark trænger fremfor Alt til et kraftigt Søværn; om et udrustet Krigsskib saaledes ad Aare blev udsendt til Kina og Japan, istedetfor andetsteds, og da blev benyttet til efter Traktatens Afslutning at vise Flaget og afhente vor Udsending, da kunde saadant være hensigtsmæssigt; men Marinens Øvelse er dog en Sag, der efter vore Forhold aldeles bør holdes ude fra Omsorgen for vor Handel og Skibsfart i alle de Tilfælde, hvor enten Marinen, eller disse sidste ville lide ved at der, som nu paatænkt, saa at sige skal slaas to Fluer med ét Smæk. Disse Tilfælde ere mange, maaske endog flere, end man almindeligvis troer; det foreliggende er sikkert et af dem. Desuden er den Tid forbi, da det enten var muligt eller nødvendigt ved Udvikling af dansk Magt eller Rang at lægge et Lod i Vægtskaalen; Indflydelse kan Danmark kun naa igjen ved en rigtig og klog Anvendelse af Landets Kræfter, baade de personlige og materielle, i alle Retninger.

i •Min Reise til Kina i 1864• ogsaa udtrykkelig advaret mod at bruge engelsk Indflydelse i Japan og henvist til den franske, som den mest nyttige. Men hvorfor skal en dansk-japansk Traktat absolut skyldes fremmed Indflydelse sin Tilblivelse? Ere vi ikke allerede uselvstændige nok?

Om Havaritilfælde.

Skipperforeningens Bestyrelse har troet, at det kunde have Interesse, om Foreningens Medlemmer indbyrdes meddelte hverandre de Erfaringer og Raad angaaende den rigtigste Fremgangsmaade, som en Skibfører har at følge i de flere vanskelige Tilfælde, hvori han saa ofte kan komme. For at gjøre en Begyndelse i saa Henseende, meddeles her nogle Bemærkninger angaaende Havaritilfælde og de dermed i Forbindelse staaende Ting. Det vilde være Bestyrelsen kjært, om Medlemmerne herefter vilde yde deres Bidrag til dette Øjemed, saaledes at man kunde ledsage enhver Aarsberetning med nogle Oplysninger eller Bemærkninger, grundede paa Erfaring, vedkommende saadanne Ting, som have Interesse for enhver Skibfører, saasom angaaende hvad Enhver især paa fremmede Steder maatte have bemærket at være gode Forsigtighedsregler ved Certepartier, Bjergningstilfælde o. s. v., eller hvilke ejendommelige Kutumer angaaende disse Forhold, der gjælde i fremmede Havne. Men uden saadan velvillig Assistance fra Medlemmernes Side vil Bestyrelsen imidlertid ikke i Længden se sig istand til at vedblive hermed.

De Optegnelser, som det saaledes maatte lykkes Skipperforeningens Bestyrelse at samle, og som ville have Interesse i en vid Kreds udenfor denne Forening, har Bestyrelsen velvilligt lovet at ville stille til Benyttelse

i nærværende Tidsskrift, og samtidigt med at optage det Første af disse Bidrag, griber Redaktionen da Lejligheden til paany at opfordre alle Skibsførere og Andre rundt i Landet til at indsende lignende Bidrag, Oplysninger eller Bemærkninger.

Bemærkninger om Havaritilfælde samt om hvorledes en Skibfører rettest bør forholde sig for at sikre sig sin Assurance.

1. Fremfor Alting maa Skipperen drage Omsorg for, at Skibet ved Rejsens Tiltrædelse er i god Orden og bestandig holdes deri under Rejsen, forsaavidt han og Mandskab formaar ved de Midler, der haves ombord. Det er Skipperens Pligt imod Rhederen, at gjøre denne opmærksom paa Alt, hvad der behøves til en forsvarlig Udrustning, og ikke at unnlade paa det mest indtrængende at anbefale Anskaffelsen heraf. Derhos bør Skipperen af al sin Magt modsætte sig, at Skibet overlastes. Ikke blot udsætter han herved paa en uforsvarlig Maade sit eget og Folkenes Liv for Fare, men han udsætter sig ogsaa for, at Assurance i Tilfælde af Forlis negtes. Thi ingen Assurance gjælder, naar Skibet ved Rejsens Tiltrædelse var usødygtigt eller ude af Stand til med Sikkerhed at foretage samme.

2. Det er af stor Vigtighed i alle Havaritilfælde, hvor Assurance-Erstatning søges, at Logbogen er ført ordentligt og fuldstændigt. Vor Lovgivnings Forskrifter herom findes i Frd. 10 Jan. 1840, af hvilken et Exemplar helst bør findes ombord i ethvert Skib.

Det falder naturligvis af sig selv, at man i Logbogen bemærker, hver Gang man opdager en sket Skade paa Skib, Takelage eller Ladning. Men Skipperen bør derhos ogsaa omhyggelig antegne i Logbogen alle extraordinære Omstændigheder og Tilfælde paa Rejsen, f. Ex. naar Skibet arbejder i usædvanlig Sø, en Braadsø

styrter over Dækket, Skibet gjør ualmindelige Overhalinger, kommer i Berøring med Is, træffes af Lynild o. s. v., men fremfor Alting maa Skipperen ikke forsømme at antegne i Logbogen, naar det antages, at Skibet har rørt ved Grunden.

Selv om Skipperen ikke i Øjeblikket er bleven nogen Skade vaer, bør han dog altid samvittighedsfuldt og nøjagtigt anføre de ovennævnte og lignende Omstændigheder, thi det er ikke sjelden Tilfældet, at Skade, som kan have sin Grund i dem, først opdages senere, f. Ex. at en Mast kan være knækket, Galion og Skjæg rippede, Lønningsstøtter brækkede, Stød og Naadder aabnede, ligesom og Skibet kan have begivet sig meget. Af samme Grund bør det ogsaa antegnes, saasnart Skibet bliver læk eller trækker mere Vand end sædvanligt. Pumperne skulle naturligvis altid passes vel, men navnlig under og efter haardt Vejr, høj Sø og de andre ovennævnte Omstændigheder.

Saasnart Skipperen bemærker en Skade paa Skib eller Gods, maa han strax anføre det i Logbogen under den Vagt, da den opdages, med Bemærkning om, fra hvilken af de ovennævnte Grunde den hidrører, om dette vides. Skulde Skipperen senere blive opmærksom paa Noget, som han har glemt at indføre i Logbogen, gjør han rigtigst i strax at indføre det med Bemærkning om, at det er forglemt at anføres under den eller den Dato eller Vagt. Dog maa der ikke overstreges eller skrives imellem Linierne i Logbogen.

Saasnart Skipperen kommer til Land, er det hans Pligt strax, og senest inden 24 Timer, at melde Protest, naar han har lidt, eller endog blot formoder at have lidt Skade paa Skib eller Ladning. Man skal ikke lægge Vægt paa at gjøre Protesten lang eller omstændelig ved Optagelsen af uvedkommende Ting, men den bør saa bestemt som mulig nævne de Omstændigheder (Storm, voldsom Sø, Støden, Isgang o. dsl.), ved hvilke Skaden

er bevirket, eller som man antager maa have bevirket den. Naar Protest er meldt, maa Skipperen drage Om-sorg for, at Søforklaring (engelsk extension of protest) afgives uden Ophold, navnlig medens han endnu har Mandskabet tilstede. Ved Søforklaringen begyndes der med at berette om Skibets Tilstand ved Afrejsen, hvorefter Skipperen og Mandskabet gjentager den Beretning om det Passerede, som allerede findes i Logbogen; men skulde han finde Noget at tilføje, som det er for-glemmt at anføre i den, kan dette antages til yderligere Forklaring. Fremdeles maa i Søforklaringen nævnes al den Skade og al det Tab, som Skipperen har Kundskab om, Alt hvad der er skyllet eller kastet over Bord, Alt hvad der er kappet, Alt hvad der senere er brugt til at reparere den opstaaede Skade med, saasom Vare-Rundholter, Tovværk, Sejl, Blokke etc. Sluttelig bør Skipperen i Søforklaringen udsige, om den skete Skade er ren Ulykke, ej bevirket ved Nogens Svig eller For-sømmelse, eller om den efter Skipperens Skjøn kan tilregnes Nogen, og da hvem. Det maa vel iagttages, at hvis Noget skulde forekomme i Søforklaringen, der har Udseende af ikke at stemme med Logbogen, maa Skipperen nøje fyldestgjørende gjøre Rede for Grundene til denne Uoverensstemmelse.

Ved Søforklaringens Affattelse kan Skipperen benytte sig af Mægleres eller Andres Hjælp, men han maa ikke slaa sig til Ro hermed og undlade selv at passe paa; han skal bestandig erindre, at det er ham og hans Folk, der skulle gjøre Ed paa Forklaringens Indhold, og at han og hans Folk bedst og alene vide, hvad der er passeret, ligesom han ogsaa maa vide, at Fejl eller Usandfærdigheder i Søforklaringen, der opdages bagefter, kunne svække dens Beviskraft, saaledes at den ikke vil kunne benyttes mod Assurandørerne. Er Skade sket, medens Lods har været tilstede, bør denne afhøres med

ved Søforklaringen. Jfr. i det Hele Konventionen 2 Apr. 1850 § 166.

Naar Skade er lidt, for hvilken der forventes Erstatning hos Assurandører, maa Skipperen, saasnart ske kan, lade foretage en Besigtelse af Skibet og den lidte Skade. Han maa drage Omsorg for, at saadan Besigtelse sker i lovlige Former; her i Landet skal den foretages af Synsmænd, udnævnte af Retten. Under Besigtelsesforretningen maa Skipperen ikke undlade selv at møde og drage Omsorg for, dels at Besigtelsen kommer til at medtage al den Skade, som er lidt, dels at det bestemt udtales, at Skaden hidrører fra de Søulykker, som ere nævnte i Protesten. Thi hvis det staar uklart, om Skaden er bevirket ved Søulykke, eller paa anden Maade, f. Ex. ved Slid og Ælde, kan ingen Assurance-Erstatning for den faas, ligesaa lidt som for den Skade, der ikke nævnes i Besigtelsen. Tages der den Bestemmelse, at Skibet skal repareres, maa Skipperen nøje paase, at Intet af Skaden forbigaas, ligesom han maa efter Evne modsætte sig for lav Vurdering; thi for det, som Regningerne over Skibets Ilandsættelse overstige Taxationsbeløbet, faas ingen Erstatning hos Assurandørerne (Conventionen 2 Apr. 1850 § 179, 182).

3. Havari er to Slags, nemlig enten Groshavari eller partikulært Havari. Groshavari finder Sted, naar en sket Skade eller havte Udgifter skulle fordeles paa baade Skib og Ladning og Fragt, i Forhold til Værdien af hver af disse. Hvad Skibet skal bidrage, maa Assurandørerne for det erstatte, — hvad Ladningen skal bidrage, Assurandørerne for den, — hvad Fragten skal bidrage, Assurandørerne for den. Partikulært Havari finder Sted, naar en sket Skade skal bæres alene af det, den rammer, altsaa — af Skibet (og dets Assurandører) alene, naar Skaden er sket paa det, — af Ladningen (og dens Assurandører) alene, naar den har lidt.

Hvornaar sket Skade eller havde Udgifter skulle behandles som Groshavari, kan ses i Conv. 2 Apr. 1850 § 218. I Almindelighed kan siges, at det er overalt, hvor Skipperen frivillig, for at undgaa større Ulykke, saasom Skibbrud eller Sammenstød, har maattet udkaste Gods, kappe Mast eller Tov, stikke Ankeret fra sig, indløbe i Nødshavn for at reparere, eller dsl. I alle andre Tilfælde, altsaa naar Skaden er tilføjet af Vindens og Havets Magt, Støden paa Grund eller dsl., som ikke er begrundet i Skipperens frivillige Beslutning, er det partikulært Havari.

Det kan altsaa hende, at Skibet først lider en Skade, der er partikulært Havari, f. Ex. Støden paa Grund, og at Skipperen derefter for at bjerge Skib og Ladning maa indløbe i Nødshavn; Udgifterne ved dette sidste blive da Groshavari.

Ved partikulært Havari gjælder hos os den Regel, at Assurandørerne ingen Erstatning give for Skade, bestaaende deri, at ved Søens eller Vindens Magt Mast brækker, Tovværk skamfles eller brister, Kjætting springer, Sejl skjøre, splittes eller flyve overbord eller dsl. Skade, som ved haardt Vejr foraarsages paa Skibets Skrog, der erstattes af Kompagniet ikkun med det Halve, forsaavidt den ikke rejser sig af Støden. Men er Skaden sket ved Støden eller Skibbrud, erstattes den hele Skade; dog faar man naturligvis aldrig mere end Forsikringssummen.

Overalt hvor Reparation foretages, sker der et Afdrag i Erstatningssummen af $\frac{1}{3}$ for Forskjellen imellem Gammelt og Nyt, dog ikke naar det er Skibets første Rejse.

Er Skaden saa betydelig, at det ikke kan betale sig at reparere (hvilket er Tilfældet, naar Skibet efter Istandsættelsen ikke er saa meget værd som Istandsættelsesomkostningerne lagte til Værdien af det beskadigede Skib), kondemneres Skibet og sælges for Assurandørernes

Regning. Disse betale da Assurancesummen, dog kun med et Fradrag af 2 pCt.

Af alt det Anførte vil det ses, at Rhederne altid maa tage en stor Part i Udgifterne ved ethvert Havari. Undertiden faas kun $\frac{1}{2}$ Skade erstattet, altid fradrages der ved Reparationerne $\frac{1}{2}$ for Forskjellen imellem Gammelt og Nyt o. s. v. o. s. v. Dertil kommer, at Rhederne lide ved, at Tiden hengaar med Reparationerne, og at Skibet altsaa ikke tjener Noget i den Tid. Et Havari er derfor, selv om Rhederen nok saa meget assurerer, altid en Ulykke for ham saavel som for Assurandørerne; begge Parter, baade Rheder og Assurandører, have den samme Interesse, nemlig at der gaas frem med den største Sparsommelighed, naar man nødes til at gjøre Havari.

Det hændes undertiden, naar en Skipper har gjort Havari, at da Havarikommissionærer, Loyds Agenter og andre Personer, der tjene Noget ved Havarierne, forsøge paa at indbilde Skipperen, at det er til Rhedernes Fordel, at Havariet gjøres stort, og vel endogsaa derfor stundom formaa Synsmænd til at erklære, at Ladningen maa udlosses, Kobberet rives af, nye Master indsættes, og meget Andet, som ikke er strengt nødvendigt. Peraf maa Skipperen ikke lade sig narre. Han maa bestandig erindre, hvad der ovenfor er sagt, nemlig at Rhederne komme til at tage en stor, ofte den største Andel i Udgifterne, og at det derfor aldrig kan være i deres Interesse, at Udgifterne gjøres større end højst nødvendigt. Hvor Rhederne ere saa nær, at Skipperen kan indhente deres Ordre, forinden han handler, bør han naturligvis gjøre det, og disse ere da dem, han alene adlyder. Men maa der handles, forinden Rhedernes Ordre kan indhentes, saa er det Skipperen, som baade har Myndigheden dertil og bærer Ansvarer derfor. De saakaldte Loyds Agenter, som ofte paa fremmede Steder give sig Mine af at besidde en vis Myndighed, under-

tiden endog true Skipperen med at melde ham for Loyds o. dsl., have aldeles ingen Myndighed, og Skipperen befries ikke i mindste Maade for noget Ansvar for sine Handlinger, fordi han har fulgt disse Herrers Raad. En anden Sag er det, hvis hans Assurandører virkelig have en egen Agent paa Stedet, da bør Skipperen høre dennes Raad; men dersom disse Raad skulde staa i Strid med, hvad Skipperen selv skjønner rigtigt, gjør han bedst i — efter at have ladet sig forevise Agentens Fuldmagt til at handle paa Assurandørernes Vegne — at tage skriftligt, hvad der er raadet ham, samt at Agenten paatager sig Ansvaret herfor. Det samme gjælder om Havarikommissionærer. Naar disse raade Skipperen til store Udgifter, kan han næsten altid være sikker paa, at de herved mere have deres egne Interesser for Øje, end Rhedernes eller Assurandørernes. Der fattes endog ikke Exempler paa, at slige Folk forsøge paa at bibringe Skipperen den Forestilling, at de have en indirekte Bemyndigelse fra Rhederen, eller staa i nøje og ven-skabelig Forretningsforbindelse med ham, eller nyde hans Tillid i en særdeles høj Grad, og andet saadant. Paa Alt dette skal Skipperen ikke lægge nogen Vægt.

En Kommissionær kan Skipperen i Havaritilfælde vel ikke undvære, men da det er yderst vigtigt, at denne er en hæderlig Mand, bør han, hvis det paa nogen Maade lader sig gjøre, f. Ex. pr. Telegraf, indhente Rhedernes Bestemmelse herom. Maa Valget gjøres strax, bør han helst søge Raad hos Mænd, som ikke ere interesserede i Havariet, f. Ex. Konsulerne, Øvrigheds-personer o. dsl.

Naar Skipperen er saa uheldig at strande eller at komme paa Grund, udfordres der fremfor Alt besindig Forsigtighed i at lytte til de Raad, der gives ham. Ofte ville disse være mere i Raadgivernes egen Interesse,

end i Skibets. Mangt et Skib, som en ringe Vindforandring eller anden Omstændighed vilde have frelst, er bleven liggende som Vrag, fordi Skipperen altfor hurtig har fulgt Raad om at kappe Master og Takkelage overbord. Det gjælder derfor her vel om at høre Andres Raad, men fornemlig om selv at fatte en fornuftig Beslutning.

En særdeles hyppig og vigtig Aarsag til Tab for Rhedere og Assurandører opstaar af, at Skipperen lader sig forlede til at indgaa ufordelaglige, til Optrækkeri grændsende Bjergningskontrakter, naar han behøver Andres Hjælp til at redde Skibet ud af en eller anden Nød. Ofte foranledigedes dette ved, at Skipperen ikke ret véd, hvad Loven foreskriver eller tillader i slige Tilfælde, og i Virkeligheden herske ogsaa flere urigtige Forestillinger derom hos Publikum.

Her i Landet maa der skjelnes imellem, om Skibet er kommet paa Stranden, eller det er i Nød ude i Søen paa landløse Grunde, eller mellem Is eller dsl.

I sidste Tilfælde gjælder det for Skipperen om, med Lempe og i al Mindelighed at komme til en fornuftig Akkord med Bjergerne. Thi det er en frivillig Sag at bjerge ude paa Søen, og Bjergerne kunne derfor frit slutte Kontrakt med Skipperen, uden at Øvrigheden kan blande sig deri. Dog, hvis man skulde have bevæget Skipperen til at gaa ind paa en aldeles urimelig høj Bjergeløn ved falske Forestillinger, eller endog ved Trudsel med ellers at ville lade ham og Folkene i Stikken eller dsl., kunne Domstolene omstøde en saadan Kontrakt.

I det første Tilfælde, nemlig naar Skibet er kommet paa Stranden, kan Ingen paatvinge Skipperen sin Hjælp. Men dersom han ikke kan hjælpe sig selv ved sit eget Mandskab, som efter Loven er forpligtet til at assistere ham i alle Maader, kan han fordre Hjælp fra Land. Det er nemlig ved Lovgivningen paalagt Strandbeboerne at yde Hjælp til Skibe, der komme paa Stranden, og de

kunne ikke vægre sig herved, fordi Skipperen ikke vil gaa ind paa de Vilkaar, de opstille; men de maa ligesaavel som Skipperen underkaste sig Øvrighedens (Amtmandens) Afgjørelse i Tilfælde af Uenighed om Bjergelønnens Størrelse. Skipperen kan gjerne forsøge paa at komme til en mindelig Overenskomst med Bjergerne, dersom disse ville gaa ind paa rimelige Vilkaar, men forekommer det ham, at de forlange for meget, gjør han bedst i ikke at gjøre nogen Akkord, thi Loven siger udtrykkelig, at Bjergningen ingenlunde maa udsættes, fordi Enighed om Bjergeløn ikke kan tilvejebringes, og at den fornødne Hjælp desuagtet uophødelig bør ydes, og Bjergelønnen da, forsaavidt ingen Overenskomst senere træffes, fastsættes af Øvrigheden.

Med Hensyn til Bestemmelsen af Bjergelønnen hedder det i Lovgivningen, at den i Almindelighed bør være **under** $\frac{1}{3}$, og mere eller mindre fjerne sig derfra efter det Forhold, hvori det Bjergedes Værdi staar til Faren og Møjen. Herefter kan Skipperen altsaa vide at rette sig. I Almindelighed kan der saaledes ikke være nogen Grund for Skipperen til at gaa ind paa en Kontrakt, hvorved der loves Bjergerne $\frac{1}{3}$, thi Øvrigheden vil ikke gaa højere, men i Almindelighed lavere, naar Bestemmelsen overlades til den. — I fremmede Lande gjælde maaske andre Regler, men i det Hele taget kan Skipperen gaa ud fra, at Lovgivningerne i alle civiliserede Lande ere rettede paa at beskytte ham imod Optrækkeri, og at Øvrighederne ville hjælpe ham til at modsætte sig overdrevne og ubillige Fordringer. Han bør derfor ikke frygte for at overlade Bjergelønnens Bestemmelse til Øvrigheden. Naar ublu Vilkaar stilles ham, vil Skipperen, naar det lader sig gjøre, i Reglen handle forsigtigst ved at afkræve tilstedeværende Øvrighedspersoner en bestemt Erklæring, om han behøver at finde sig i de tilbudne Vilkaar, eller om det staar ham frit for at lade Bjergelønnen bestemme bagefter

ved en Øvrigheds eller en Rets Skjøn; og dette sidste vil det da være forsvarligst overfor alle Vedkommende at vælge. Dersom Skipperen derimod finder, at Bjergerne byde antagelige Betingelser, kan han naturligvis meget vel indgaa Akkord med dem.

Til Slutning maa der mindes om, at Ovenstaaende vel indeholder Regler, som i Almindelighed slaa til, men det lader sig naturligvis ikke negte, at der kan forekomme Tilfælde, hvor de ikke passe. Det gjælder derfor altid om at bruge fornuftigt Skjøn. Ligesom det i Farer paa Søen gjælder om en hurtig Beslutning og rask Handlen, saaledes gjælder det i Land om, naar ske kan, at tage sig Tid til moden og besindig Overvejelse.

Bemærkninger om Amurlandet, dets Handel og Skibsfart.

Den paafaldende Mangel paa Lyst hos den storbritaniske Regjering til handlende at gribe ind i Udviklingen af visse evropæiske Begivenheder, der dog i høj Grad synes at maatte berøre dens Ære og Interesser, forklares af Englændere undertiden derved, at denne Ære og disse Interesser nuomstunder nærmest ere knyttede til eller betingede af de Fremskridt, Storbritaniens civilisatoriske Mission og kommercielle Bestræbelser i Asien kunne have, eller ventes at faa. At man virkelig i Downingstreet mere end nogensinde retter Blikket paa Ostindien, Kina og Japan, hver Gang en evropæisk Proces fængsler Opmærksomheden og kræver et Indlæg fra en engelsk Udenrigsministers Side, er saa meget sandsynligere, som der er en anden evropæisk Stormagt, der ogsaa i Asien søger sin civilisatoriske Mission. Medens Englændere med Kraft operere sydfra, arbejde Russere ligesaa energisk nordfra; Jernbaner, Telegrafledninger og Samfundstilstande, der tilstede Udvikling af Handel og Industri, følge i Sporene af de ledende og stridende Kæmper. Disse ville sikkerlig om kortere eller længere Tids Forløb mødes; men da de ere mægtige nok til paa Landjorden at holde hinanden Stangen, vil Følgen deraf neppe blive nogen anden, end at enhver af dem vil

mene i Asien da at have fundet Grændsen for sin kvantitative Udvidelse; den kvalitative vil derefter kunne begynde med ny Kraft, og den vidtudstrakte Verdensdels Delagtiggjørelse i den evropæiske Civilisations Goder indtræde efter en stor Maalestok. Asien er i denne Forstand vor Tidsalders Amerika.

De smaa Nationer spille i disse verdenshistoriske Dramaer som oftest enten forholdsvis ubetydelige eller aldeles stumme Roller; de søfarende iblandt dem, er der tilfaldet de første; men det kan og skal dog ikke kunne benegtes, at de Danske for deres Vedkommende have stræbt at gjøre Fyldest. Hvad Asien angaar, have vi i Kina rigelig benyttet den os af engelsk Magt aabnede Lejlighed til at give Bidrag til det internationale Samkvems Fremme; rigtignok venter Japan endnu paa Dannebrog, men Fragtfartsmarkedet i Amurlandet, som russisk Magt for faa Aar siden har aabnet, have vi forsøgt. Dette Marked synes imidlertid endnu at være temmelig ubekjendt blandt os; da det tillige er af en stadig voxende Betydning, ville nogle oplysende Bemærkninger derom neppe være uvelkomne.

Efterat Siberiens Statholder, Grev Muraviev, i Aaret 1854 uden allermindste Modstand fra nogen Side havde besat Amur-Floden lige til dennes Udløb i det Stræde, som adskiller Øen Sagalien fra Fastlandet, og hvis største Del dannes af den tartariske Havbugt, samt anlagt Nikolajevsk ved Mundingen af Floden og en Mængde Handels- og Militær-Stationer langs ad samme, lod den russiske Regjering sig i Aaret 1858 ved en af disse for det kinesiske Herredømme saa skjæbnsvangre Tientsien-Traktater afstaa hele det Gebet, der mod Syd og Øst omslutes af Japansøen og ovennævnte Havbugt, samt mod Nord og for Størstedelen mod Vest begrænses ved Amurfloden og dens Biflod Usuri; derefter enedes man i Peking ved Grændseregulerings-Traktaten af 14 Novbr. 1860 om den Linie, der fra Usuris Udspring til

Japansøens Viktoriabugt bestemmer Amurlandets øvrige Vestgrændse. Dette Gebet, der har en Længde fra Nord til Syd af over 150 Mile, og hvis Brede fra Øst til Vest vexler mellem 30 og 40 Mile, var en Del af Mantschuprovindsen Kirin, hvis tildels nomadiserende Indbyggere vare lidet talrige, ingen faste kinesiske Myndigheder taalte mellem sig og alene ved periodiske Tributer af ringe Værdi til Hoffet i Peking anerkjendte et Slags kinesisk Overhøjhed. Den nordlige Halvdel af Landet er skovbegroet Sletteland med et raat Klima; den sydlige Halvdel, der er forholdsvis mildt og frugtbart, gjennemskjæres paalangs mellem Usuri-Flodens og Søkystens Lavlande af en Bjergkjæde, som Kineserne kalde Sih-hi-ti. Russerne have allerede udrettet Meget til Landets Opkomst; ved Søkysten er der, foruden Nikolajevsk, anlagt Alexandroftsk ved Kastriesbugten, Konstantinofsk ved Barakutabugten og Vladivostok ved Viktoriabugten; Nikolajevsk er en fuldstændig Frihavn, og Stationerne ved den paa en Strækning af over 30 Mile fra Udløbet i Sommermaanederne sejlbare Amurflod, der yder herlig Jagt og Fiskeri, besøges for Tiden allerede af 30 à 40 Dampere, der for Størstedelen fare for Regjeringens Regning og tilhøre den.

Det sidstnævnte Forhold er betegnende for Tilstanden. Endnu ligger Landets industrielle og kommercielle Udvikling saagodtsom udelukkende i det Offentliges Hænder, og Forsyningen af de talrige Flod- og Søstationer, der hver har sit lille Opland, giver Impulsen til Hoved-Handelsforretningen i Landet; især behøves store Kvantiteter Mel, og det er naturligt, at Regjeringen i saa Henseende holder sig til russisk tørret Rugmel, hvis Anskaffelse og Overførsel til Nikolajevsk, eller nu og da en anden af Søstationerne, aarlig bortliciteres i Petersborg. Da Sejlskibe behøve 5 à 6 Maaneder for at gjøre Rejsen fra Østersøen til den tartariske Havbugt, og da Ankomsten dertil paa Grund af Isgang ikke bør finde

Sted førend i og efter Maj Maaned, begynde Afskibningerne helst ikke forinden December Maaned. Men Skibsfarten paa Nevafloden standses i Reglen meget tidligere af Vinteren, og Melet bringes da enten iforvejen paa mindre Fartøjer her til Danmark, hvorfra det expederes videre paa det mest passende Tidspunkt*), eller det indlades flere Uger for tidligt direkte fra Petersborg, i hvilket Tilfælde de lastede Skibe afvente den rette Afsejlingstid paa vore eller andre sikre Ankerpladse. Den første Fremgangsmaade, der i flere Henseender kommer vort Land tilgode, vil kunne blive den sædvanlige, dersom den paatænkte ny Havn nordfor Kronborg kommer til Udførelse, da denne formodentlig vil blive isfri hele Vinteren igjennem. At hverken Københavns eller Helsingørs nuværende Havne altid ere dette, er netop Aarsagen til, at den sidste Fremgangsmaade ogsaa benyttes, hvad der navnlig er Tilfældet i indeværende Aar paa Grund af forrige Aars uheldige Isforhold i Sundet, for hvis Gjentagelse man ikke har villet udsætte sig.

Til denne Melførsel til Amurlandet, som fortløber vore Skibsrhederes særdeles Opmærksomhed, hvad enten den foregaar fra Nevafloden eller fra Sundet, er der hidtil benyttet Skibe af den forskjelligste Drægtighed, fra 60 til over 200 Læster, deriblandt 4 eller 5 her i Kongeriget hjemmehørende, og der er, forsaa vidt vort Flag angaar, Anledning til at antage, at saavel Rhedere som Skibsførere som Befragteren — et heri Landet velbekendt petersborgsk Handelshus, der plejer at overtage Broderparten af de bortliciterede Leverancer til Amurlandet, — ere tilfredse med de gjensidig indvundne Erfaringer; thi vore Skibe have, i Modsætning til andre, gjort saavel heldige som hurtige Rejser. Fragtsatsen har været og

*) Ogsaa Rugen i uformalet Tilstand, til Tilvirkning paa vore Dampmøller, bringes undertiden hertil i samme Ojemed.

er mellem £ 4. 10 s. og £ 5 pr. Ton, hvoraf en Trediedel godtgjøres strax ved Konossementets Underskrift, en mindre Del, om ønskes, paa Bestemmelsesstedet til mulige Udgifter der, og Resten hæves her ved Vexel paa London, saasomt Attest for Ladningens rigtige Aflevering er kommen tilstede. Skibs- og Havne-Afgifter beregnes ikke i Nikolajevsk, og i Reglen bugseres Skibene, uden Bekostning for dem, af russiske Regjeringsdampere fra Kastriesbugten op til denne Losseplads. Der er ringe Bekostning og Ulejlighed forbunden med at forskaffe sig Ballast; hurtig Expedition samt Udbugsering mod et billigt Vederlag hører til Dagens Orden. Da Første-Klasse-Skibe af omtrent 150 Læsters Drægtighed forsaavidt særdeles egne sig for Farten, som der paa Barren i Amurflodens Munding ved Højvande ikke findes over 12 à 14 Fod Vand*) og man desuden, for Forsyningens Regelmæssigheds Skyld, fra russisk Side helst undgaar at betroe større Ladninger til ét Skib, er det en meget heldig Omstændighed, at denne Slags Skibe netop ere de fordelagtigste i den kinesiske Kystfart, hvortil de til Amurlandet udgaaende Skibe nærmest ere henviste med Hensyn til fremtidig Beskjæftigelse. Man har i saa Henseende Valget mellem: i Barakutabugten at hugge og laste Træ, som med nogen Fordel stedse kan sælges i Shanghai, eller strax og alene med Ballast at afgaa til den anden kinesiske Havn Niuchuang i Pechele Bugten, hvor, i Løbet af Foraaret og Sommeren, Fragtladning af Ærter, Bønner og Oliekager til en sydlig kinesisk Havn sædvanligvis kan faas til antagelig Fragt.

Naar man nu, trods alle disse gunstige Forhold, erfarer, at danske Skibe i indøværende Aar ikke ville blive benyttede i Amurfarten, saa kan Grunden dertil —

*) Skibe, der med Ladning ikke kunne flyde op til Nikolajevsk, blive derfor delvis lossede i Kastriesbugten.

— eftersom de fortrinsvis søges — alene ligge deri, at Tilbudet af Skibe til oversøisk Fragtfart hos os ikke svarer til Efterspørgslen. Her er altsaa et nyt Bevis paa Betydeligheden og Rigtigheden af at oprette nye Sejlskibs-Rhederier til Erstatning for de tilligemed Hertugdømmerne mistede Etablissementer af denne Art.

Som allerede antydningssvis berørt er den private fra Europa eller Nordamerika udgaaende Industri og Handel i Amurlandet endnu af ringe Betydning; den drives især fra Kalifornien, men dog ogsaa fra England og Hamborg, og selv herfra Landet er der foretaget mindre Spekulationer. En dansk Mand, som endnu færdes i hine fjerne Egne, gav ifjor følgende, Udgifveren af nærværende Tidsskrift velvillig meddeelte Oplysninger herom til Udenrigsministeriet:

Varetilførslen var i Aaret 1863 ringe. Af 10 Skibe, som forventedes, naaede 1 ikke sin Bestemmelse i rette Tid, hvorfor det overvintrede i Shanghai, 2 vare ladede med Dampskibs-Dele for Regjeringens Regning, og 1 vendte tilbage til St. Franzisko, hvorfra det kom, da Ejeren af Ladningen, en Amerikaner, ophævede sin Forretning i Nikolajevsk. Værdien af det Øvrige kan anslaaes til 700,000 Rdl. imod 1,850,000 Rdl., som indførtes i 1862. Krigen i Amerika, de derved bevirkede meget forhøjede Varepriser i Forbindelse med adskillige ugunstige Tidsomstændigheder i selve Amurlandet, maa betragtes som Grunden til den forholdsvis ringe Indførsel i 1863. Den kinesiske Regjering tillod desuden endnu ikke at handle med de Indfødte fra Songari Floden *); Oversvømmelser og Orkaner ødelagde en Del af Høsten, og i én Nat strandede over 40 større Flodfartøjer, som førte c. 160,000 Pund Mel, hvoraf saare lidet blev bjerget.

*) Denne Flod falder ca. 20 Mile vestlig for Usuri i Amur og dannes ved en Forening af en Mængde fra Bjergene mellem Mantschuriet og Mongoliet udspringende Vandløb.

Tømmerudførselen var i 1863 tilladt, i Begyndelsen af Sommeren mod en Afgift af 2 Rubler for en Stamme af c. 70 Fods Længde og 8 à 10 Tommers Diameter i Topenden, senere alene fra Barakuta-Bugten, hvor man har Valget mellem, enten at købe en Skovparcel paa c. 2 Td. Lands Størrelse til en Pris af 100 à 200 Rubler og lade samme afdrive, eller man betaler for hver Stamme paa Roden 50 Kop. for indtil 28' Længde, 1 Rubel for indtil 42' og 2 Rubler for større Længder, mindst 7" Diameter i Topenden.

Regjeringen har bekendtgjort, at den vil sælge Stenkul fra Jonquière-Bugten paa Sagalien Kysten til 5 Rubler pr. Ton i Pramme paa Skibssiden; men Ankerpladsen er meget slet og Kullene ere ikke af fortrinlig Sort.

Telegrafledningen fortsættes, og man var rykket frem indtil 60 geografiske Mile fra Nikolajevsk; en Del af denne Strækning er aaben for privat Benyttelse til en temmelig moderat Pris, men Sikkerheden og Hurtigheden er maadelig, saa at det undertiden hændes, at Folk, der melde sig pr. Telegraf, ankomme tidligere end deres Telegram. Ogsaa Postvæsenet lader, trods Regjeringens 30 Dampskibe, meget tilbage at ønske.

Om Udfaldet af et i 1862 foretaget Guldgravningsforsøg er der Intet bleven bekendt; derimod er der paa Byen Nikolajevsk Grund fundet Jernerts, dog hidtil i for ringe samlet Mængde til at Anlæg af Jernværker formenes at kunne betale sig.

Officerer i fremmed Tjeneste.

Det var vel ikke alene i Overbevisningen om den Nytte, det maa være for ethvert Vaaben, at enkelte af dets Officerer saavidt mulig gives Lejlighed til i fremmed Tjeneste at følge deres Vaabens Udvikling og til at samle nyttig Erfaring, at Marineministeriet i Foraaret lod forespørge hos forskjellige fremmede Magter om, hvorvidt man vilde være villig til at modtage enkelte af vore unge Officerer til Tjeneste i deres respektive Mariner, — men vel ogsaa for, under de sorgelige Udsigter, som stillede sig for vor Flaade, i det Hele at søge at skaffe noget af den Øvelse tilsøs tilveje for vore unge Officerer, uden hvilken Personellet inden føje Tid vilde have Udsigt til at være utjenstdygtigt. Paa denne Henvendelse til venskabelige Magter havde Ministeriet snart den Glæde at modtage flere imødekommende Svar; saaledes tilbød England at modtage 3 Officerer, Frankrig 8 og Italien 3, af hvilke 14 tilbødte Pladser Marinen imidlertid kun saa sig istand til at benytte de 11.

Da Interessen for Marinen i mange Retninger maa hefte sig til Personerne, skulle vi tillade os at meddele en Oversigt over deres hidtige forskjellige Skjæbne, hvoraf man formentlig vil erkjende, at de Summer, som saaledes ville blive anvendte paa dem, tør antages ej at blive ufrugtbringende.

Den 10de Marts afrejste otte Officerer, som Marineministeriet havde tilladt, for en Tid af tre Aar, at indtræde i den franske Marines Tjeneste.

Ifølge deres Indberetninger bleve de i Paris forestillede for Autoriteterne og modtagne med megen Forekommenhed af Marineministeren, Marquis Chasseloup-Laubat og Direktøren for det Personelle, Contre-Admiral de la Roncière, som Begge lovede, saavidt muligt, at imødekomme deres Ønsker med Hensyn til Udkommandoer. Dette skete ogsaa, efter at Enhver havde opgivet hvilken Slags Udkommando han ønskede.

Lieutenanterne Koch og Løitved afgik da efter Ordre den 24de Maj fra Toulon med Transportfregatten »la Rhône« til Alexandrien; herfra over Cairo til Suez, hvorfra de med Transportfregatten »l'Orne« gik videre til Saigon i Cochinkina. Da den franske Eskadre i de kinesisk-japanesiske Farvande imidlertid er temmelig overfyldt med Officerer, ere de foreløbig blevne embarkerede paa Admiral Roze's Flagskib Linieskibet »Duperré«, stationeret paa Saigon-Floden, for der at afvente Muligheden af anden Kommando.

Lieutenanterne Suenson og Gad bleve efter Ønske beordrede til Middelhavs-Eskadren, hvor den Kommanderende, Viceadmiral Bouët-Villaumez, ansatte Førstnævnte ombord i Pandserfregatten »l'Invincible« og Sidstnævnte paa Escadrens Aviso, Skruekorvetten »le Caton.«

Ombord i disse Skibe have de tvende Officerer været tilstede ved Ceremonierne i Villafranca i Anledning af Storfyrst-Tronfølgerens Død og Liges Ombordbringelse, have fulgt Kejseren af Frankrig til Afrikas Kyster under hans Besøg i Algier, have deltaget i de gjensidige Flaaderevuer og Festligheder i England og Frankrig og ere for Øjeblikket i Havn ved Ajaccio, hvorhen Middelhavs-Eskadren har forlagt sin Station, saalænge Koleraen raser i Toulon.

Lieutenant Olrik fik Ordre til Sejl-Fregatten »la Néréide«, der var bestemt til at føre Afløsningstropper, Emigranter og Ammunition til Kolonierne Bourbon og Ny-Kaledonien samt til Taïti. Den 3die Juni afseilede

Fregatten fra Brest og anløb i Slutningen af August Simonsbay ved Kap »det gode Haab«.

Lieutenant Bardenfleth fik Ordre til Skruetransportskibet »la Marne«, bestemt ut underlægges Eskadrechefen paa Mexiko's Vestkyst, samt til paa Vejen at anløbe Montevideo for at aflevere Officerer, Matroser og Proviant til den derværende franske Eskadre.

Til Montevideo ankom »la Marne« den 25de Juni.

Lieutenanterne Duus og Wandel fik Ordre at embarkere paa Skruetransportskibet »le Tarn«, bestemt til at overføre Brigadegeneral Donay samt endel Officerer og Soldater af Fremmedlegionen til Mexiko, for med dette at gjøre Overfarten, og da at melde sig til Tjeneste hos Admiral Bosse, Højstkommanderende for Eskadren i de nordamerikansk-mexikanske Farvande.

Efter at have anløbet forskjellige af de vestindiske Øer, ankom de tvende Officerer den 15de Juni til Vera-Cruz, hvor Lieutenant Wandel fik Ordre til at forrette Tjeneste i Hjulfregatten »le Magellan«, Flagskib for den paa Mexikos Kyst kommanderende Kaptajn Cloué, og hvor Lieutenant Duus modtog Ordre til Skrue-Avisoen »l'Adonis«, stationeret ved Carmen paa Mexikos Kyst.

De tvende Officerer, som af Marineministeriet havde faaet Tilladelse til for en Tid af tre Aar at indtræde i den engelske Marines Tjeneste, ankom den 23de April til London.

De bleve her forestillede for Lord Clarence Paget og for Chefen for det Personelle, Admiral Eden, og ligesom i Frankrig lovede man dem med megen Forekommenhed, med Hensyn til Udkommando at tage Hensyn til deres egne Ønsker.

Foreløbig blev Lieutenant Thalbitzer beordret ombord i Hjulfregatten »Terrible« og Lieutenant Fugl ombord i Hjulkorvetten »Sphinx«, de tvende Skibe, som

vare bestemte til at følge og assistere »Great Eastern« under Nedlæggelsen af det transatlantiske Telegraftov.

Endnu inden Tovet var bristet, havde Sphinx tabt de andre Skibe af Sigte og afgik da efter sin Bestemmelse til de nordamerikanske Farvande, for der at underlægge sig Eskadrechefens, Admiral Sir James Hopes, Kommando.

Efterat Tovet var bristet, gik »Terrible« ligeledes til Nordamerika, men vendte snart efter tilbage til England, for derfra at afgaa til Eskadren i Middelhavet. Chefen, Kapt. Napier, ønskede Lieut. Thalbitzer ansat som Lieut. ombord, da han hidtil kun havde været der som Midshipman. Dette blev imidlertid ikke bevilliget, hvorfor da Lieutenant Thalbitzer ansøgte om Kommando til Kina. I Slutningen af September fik han Ordre til at afgaa med Krigsskibet »Orontes« til Hongkong, for der at melde sig til Tjeneste i Flagskibet »Princess Royal.«

Lieutenant Bille, som havde faaet Tilladelse til for tre Aar at træde i italiensk Tjeneste, blev, efter at være forestillet for den italienske Marineminister i Turin, beordret ombord i Korvetten »Magenta.«

Korvetten er bestemt til Platastationen og overbringer et meget betydeligt Materiel til samme. Den afsejlede fra Genua i Juni Maaned.

Det vil saaledes ses, at man i de forskjellige Mariner med Beredvillighed og Imødekommen har modtaget vore Officerer og ved Udkommandoerne søgt at give dem Lejlighed til at opnaa et virkeligt Udbytte af deres der-værende Tjenestetid, til Nytte for dem selv og deres egen Marine. Kun maa det beklages, at saa faa Midler til dette Brug staa Ministeriet til Raadighed, thi Penge-trang er en uheldig Begyndelse for en ung Officer i fremmed Tjeneste. Foruden at trende af de i de engelske og italienske Mariner tilbudte Pladser have maattet

lades ubesatte, har ovennævnte Trang, trods Ministeriets imødekommende Anstrengelser, virkelig fra Begyndelsen beredt enkelte af de uformuende unge Mænd nogle Vanskeligheder.

Af deres indsendte Rapporter skulle vi efterhaanden, med Ministeriets Tilladelse, tage saadanne Uddrag, som vi maa antage ville kunne være af Nytte eller Interesse.

Af seneste Rapport fra Lieutenant Duus, dat. Tuspan (Mexiko) d. 1^o 65 ombord i »l'Adonis«, var dette Skib afvejlende stationeret udfør denne By og udfør Tampico for at være rede til at bringe Hjælp i Tilfælde af Overfald. Sejladsen der paa Kysten, siger han, er vanskelig paa Grund af den ofte meget stærke og uberegnelige Strøm, der vanskeliggjør Anduvningen af Floderne.

I Slutningen af September Maaned begynder NV Storme, der efter de franske Officerers Sigende skulle indtræffe temmelig regelmæssig 2 Gange om Ugen, og da Flodmundingerne ere de eneste Havne paa Kysten, og da Vandhøjden paa Flodbarrerne som oftest er meget lav, ere alle Krigsskibene og Kanonbaadene, som der have Station, nødte til under Stormene at søge rum Sø. Feberen har raset stærkt i den sidste Maaned, men uden at angribe Skibsmandskaberne.

Til Rio-Grande Stationen er sendt en forøget Styrke af mindre Krigsfartøjer for at iagttage en 50,000 Mand stærk Negerhær, som er sendt derhen af den amerikanske Regjering. Egnen, hvor den har opslaaet sin Lejr, er i høj Grad sumpet, saa at Negrene dø i Hobetal.

Af seneste Rapport fra Lieutenant Fugl, »Sphinx« 2^o 65 tilankers i »Shag harbour, Nova Scottia«:

»Efter at have forladt »Great Eastern« gik »Sphinx« til Halifax, hvorfra den beordredes til Sydvestkysten af Nova-Scottia for at foretage Opmaalinger i Farvandet omkring Kap Sable, der er meget farligt ved den derværende

stærke, skiftende Strøm med hyppige, tætte Taager, imellem en stor Mængde ubekjendte Skjær.»

Angaaende Haandvaaben: »Brugen af Pistoler er fuldkommen lagt tilside, derimod haves Revolvere, Coll's Patent, dog kun i ringe Antal; Huggert og Riffel er hele Besætningens Armering. Riflen er efter det Miniéske Princip, let og langtrækkende. Den er indrettet til at bære Mandens Huggert som Bajonet.»

Angaaende Renligheden ombord: »Hver enkelt Mand har sine bestemte Vaaben, som han skal holde i Orden; i Reglen pudses Haandvaaben hver Morgen og efterses ved Morgenmynstringen.

Løverdagen ombord er helliget til Skibets Hovedrengjøring, Alt afsæbes, skures og skræbes; om Læ males overalt med hvid Limfarve, og Skibet sættes i smukkeste Stand til den følgende Helligdag.

Brugen af hvid Limfarve om Læ er gennemgaaende i alle engelske Orlogsmænd og tjener til at give Skibet under Dækket et lyst, livligt og rent Udseende, hvilket for Banjernes Vedkommende hæves ved den Maade, hvorpaa disse ere indrettede.

Skjøndt den engelske Regjering ikke klæder Matrosen, ej heller forsyner ham med Paaklædningspenge, er han dog klædt paa en Maade, som ikke altid ses ombord i vore Orlogsmænd. Alle ere de fuldkommen ens klædte, og Paraden om Søndagen frembyder et smukt Skue.

Der er Reglement for Tøjets Snit; det leveres ombord i alenvis, og Manden maa selv sørge for at faa det syet. Den enkelte Mands Paaklædning overholdes strengt, og mindste Fejl eller Skjødesløshed i saa Henseende ved Paraden straffes med Overførelse paa den sorte Liste, hvis Følger ere en uforholdsmæssig Fortynding af Mandens Grog om Middagen, samt Opstilling paa Skandsen under det øvrige Mandskabs Fritid.»

Efterretninger for Søfarende.

a) Alle Retninger ere misvisende.

Samlede af Lieutenant A. Mourier.
(Efter »Hydr. Office«, »Annonces hydrogr.« og andre Kundgjørelser).

b) Længderne ere fra Greenwich Meridian.

A) Nye og forandrede Fyr.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Højde	Lysvidde		Højde	Farve m. m.	
Sverrig	Østkyst. Kalmar Sund	Fyr paa Grimskär	Fast	hvidt	Lindsefyr	4. Ord.	33 Fod	3 Mill	N 56 39 2 Ø 16 22 3		rodt og hvidt Skantel	ombygget.
do.	do. Øland	Fyr paa Borgholm	Fast	hvidt	"	5. Ord.	22 "	2 1/2 "	N 56 22 5 Ø 16 38 1			
do.	Vestkyst Skaggerak Kärringö	Fyr paa Måse-skär	Fast	rødt	"	2. Ord.	114 "	3 "	N 58 5 5 Ø 11 20	72 Fod	rød-malet af Jern	Stærkt Skin i VSV. Det tidligere anbragte Sømærke borttages.
Norge	Vestkyst Vestfjorden	Fyr paa Grytö	Fast	hvidt	"	3. Ord.	106 "	4-4 1/2 "	N 67 23 15 Ø 13 52 40			Paa SØ-Siden af Øen. Brænder fra 15/8-30/4.
	do.	" " Vaagö	Fast	rødt	"	"	"	"	"	"	"	tidligere hvidt.
Rusland	Riga Bugten Østersøen	" " Werder Ø, Moonsund	Fast	hvidt rødt	Lindsefyr	3. Ord.	94 "	2 1/2 "	N 58 33 58 Ø 23 21 20	93 "	mørke-bruunt	Hvidt mellem N 2/3 V og NNØ 1/4 Ø. Rødt mellem NNØ 1/3 Ø gjenn. Øst til SØ t. S.
	do.	Fyr paa Kunö	Omdr.	hvidt	do.	3. Ord.	92 "	2 1/2 "	N 58 5 50 Ø 23 59 34	93 "	rødt	Blink hvert halve Minut.
	do.	Wormsö Fyrt.	"	"	"	"	"	"	N 59 1 7 Ø 23 8	"	"	er bleven hvid malet.
Preussen	Danzig Bugt	Havnefyrene	"	"	"	"	"	"	"	"	"	det østligste og mindste er nu rødt.
England	Østkysten Lowestoft Rhed	Ledefyr gjenn Corton Gateway	2 faste	rode	Fyr	"	"	"	"	"	"	holdes overet i NV t. N.
	do. Floden	Fyrskib ved	2 faste	hvidt	Fyr	"	"	"	"	"	"	over hinanden. Man skal Nørn Fyrskibet

(Irland)	Vestkysten St. Georgs-Ka- nalen	Skerries Fyr	Extra	rødt	Lys	50					vises mellem V $\frac{3}{4}$ N og V t. S $\frac{1}{2}$ S over Ethel- og Coal-rock.
		do.									skjult mellem NNV og og NV $\frac{1}{2}$ N. Det røde Lys over Coal-rock er nu hvidt.
	Østkysten St. Georgs-Ka- nalen	Fyrskib ved Wicklow-Head Øverste Fyr paa Wicklow-Head	Fast	rødt	Fyr	39	2 $\frac{1}{4}$			Fyr skib	Wicklow-Head i NV t. V $\frac{3}{4}$ V, 12 Favne. slukkes samtidigt.
	do.	Fyrskib ved Kish-bank	Omdr.	hvidt	Fyr					Fyr skib	Blink hvert halve Min. (tidl. 3 faste Fyr.)
	do.	Fyret paa Ark- low-bank	Omdr.	hvidt	Fyr						Blink hvert halve Min. (istdf. hvert Min.)
Frankrig	Vestkysten Nordl. Atlanter- hav. Loiren	Fyr paa Pt. Ville es. Martin	Omdr.	rødt	Lindsefyr	3. Ord.	33	3	N 47 15 22 V 2 13 44	41 Fod	1,6 Kml. SV for St. Na- zaire Fyrtaarn.
	do.	Fyr paa Plateau de la Banche	Fast	rødt	Fyr		70	2 $\frac{1}{2}$	N 47 10 38 V 2 27 15		
	do. do. Gironde	Indseil. Fyr paa Pointe de Graves	Blus	hvidt							Med 7" Mellemrum i Retn. af Talais Fyr, men fast i Retn. af det nordl. Indløb.
	do	do. paa Isle Patiras	Blus	hvidt							med 4" Mellemrum.
Spanien	NV-kysten Nordl. Atlanter- hav Ferrol Havn	Fyr ved Ferrol	Fast	hvidt	Havnefyr		23	1 $\frac{1}{4}$	N 43 28 40 V 8 15 31	20 Fod	grønt

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Højde	Lys- ridde		Højde	Farve m.m.	
Spanien	NV-kysten Nordl. Atlanter- hav Pontevedra Bay	Fyr paa Øen Ons	Fast og Omdr.	hvidt	Lindsefyr	5. Ord	421 Fd.	3 Mil	N 42 22 30 V 8 55 6	35 Fod		P. Øens højeste Punkt, afvexlende m. Blink hvert 2det Minut.
	Sydskysten Bugten v. Kadix	Fyr ved Guada- lete-Floden	2 faste	røde	Indsej- lingsfyr							
	Sydskysten Middelhavet	Fyr v. Almeria Havn	Fast	hvidt	Lindsefyr	6. "	26 "	2 $\frac{1}{4}$ "	N 36 50 40 V 2 33 16	16 "	grønt	
	Østkysten (Mur- cia) Middelhavet	Fyr ved Port Porman	Fast	hvidt	Lindsefyr	5. "	162 "	2 $\frac{1}{4}$ "	N 37 34 15 V 0 49 31	27 "	gult	Udenfor Pt. Barco lig- ger en 13 Fods Pulle.
	do.	Fyr paa Kap Palos	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	1. "	263 "	5 $\frac{3}{4}$ "	N 37 37 30 V 0 39 58	165 "	blaa- graat	m. Blink hvert Min- 2' vestenf. Adm. Chart.
	Østkysten Palamos Bugt	Fyr paa Pt. Mo- lino	Fast	rodt	Lindsefyr	5. "	74 "	2 $\frac{1}{2}$ "	N 41 50 4 Ø 3 8 32	27 "	blaat	2 $\frac{1}{2}$ ' østenfor Plads i Adm. Chart.
	do.	Havnefyr ved Palamos	Fast	hvidt	Havnefyr	. . . .	33 "	. . . .	. . . . .	22 "		
Italien	Vestkysten Middelhavet	Fyr ved Livorno	Fast	hvidt	Lindsefyr	6. "	74 "	2 $\frac{1}{2}$ "	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Paa N-Enden af Yder- molen. Det faste grønne Fyr slukkes.
	Vestkysten	Havnefyr ved Port Ercole	Fast	hvidt	Havnefyr	. . . .	52 "	2 "	. . . . .	. . . . .	. . . . .	tæt v. Lividonia Pynt.
	do.	St. Stephano	do.	do.	do.	. . . .	108 "	2 $\frac{1}{2}$ "	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	do.	Talamone	do.	do.	do.	. . . .	98 "	2 $\frac{1}{2}$ "	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	do.	Giglio	do.	do.	do.	. . . .	18 "	1 $\frac{1}{2}$ "	. . . . .	. . . . .	. . . . .
do.	Fyrskib udenfor Bugten v. Neapel	Fyrskib udenfor Neapels Havn	Fast	grønt	Fyr	. . . .	. . . .	$\frac{1}{2}$ "	$\frac{1}{2}$ Kbl. ØSØ for Fyrtaarnet paa	Fyr skib	Bærer rød og hvid Ballon.	

	Sydøstkysten Port Gallipoli	Fyr paa Andrea Øen	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	3. Ord.	147	5	N 40 2 30 Ø 17 56 9	141	pyrami- dalsk	Blink hvert Minut 1' nordf. Adm. Gharts.
	Sicilien SV-kysten	Fyr paa Kap Granitola	Fast	hvidt	Lindsefyr	2.	123	4 $\frac{1}{2}$	N 37 33 40 Ø 12 36 51	110	.....	Skal formodentlig af- løse Fyret ved Pt. Sorello.
	Sydøstkysten	Fyr paa Isle of Currents, Kap Passaro	Fast	hvidt	Lindsefyr	5.	56	2 $\frac{3}{4}$	N 36 38 Ø 15 3 30	30		
Østerrig	Adriaterhavet Fastlandet lige overfor Veglia Øen	Fyr ved Port Segna	Fast	hvidt	Fyr	.....	.....	2	N 44 59 15 Ø 14 53 30			
	Øen Lossini Madonna Pynt	Fyr ved Port Cigale	Fast	hvidt	Lindsefyr	.....	32	2	N 44 31 45 Ø 14 26 30			
	Øen Lissa Østpynt	Fyr paa Pre- montore Pynt	Fast	hvidt	Lindsefyr	1.	125	Det faste 3 Mil Bluss. 3 $\frac{1}{2}$ Mil	N 43 4 15 Ø 16 15 20	92	hvidt Skantet	afvejlende med Blus hvert Minut.
Tyrkiet	Østkysten Salonik Bugten	Fyr paa Pt. Pa- nomi	2 faste	hvide	Fyr	.....	.....	2	.....	.....	.....	vertikalt over hinan- den. Tidligere eet fast rødt Fyr.
	Karamaniens K. (L. Asiens Sydøst- Bugt. v. Cypren)	Fyr ved Mersina	Fast	hvidt	Fyr	.....	.....	3 $\frac{1}{2}$	N 36 46 Ø 34 50	.....	.....	med Blus hvert 2det Minut. Tidligere 2 faste røde Fyre.
	Sorte Hav, Donaumunding Olinka Øen	Fyr ved St. George	Omdr.	hvidt og rødt	Lindsefyr	4.	.....	2 $\frac{1}{2}$	N 44 51 5 Ø 29 36 52	160	.....	Afvejlende røde og hvide Blink hvert Minut. Formærkelsen fuldstændig.
Kanariske Øer	Nordl. Atlanter- hav	Fyr paa Punto Delgada Øen Allegranza	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	4.	57	3 $\frac{1}{4}$	N 29 23 48 V 13 29 36	49	mørke- graat	Blink hvert halve Minut.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Apparat	Styrke	Højde	Lys- vidde		Højde	Farve m. m.	
Kanariske Øer	Nordl. Atlanter- hav	Fyr paa Punto Martino Øen Lobos	Fast	rødt	Lindsefyr	6. Ord.	95 Fd.	2½ Mill	N 28 45 25 V 13 49 4	21 Fod	mørke- guult	paa Toppen af Cerro Martino.
	do.	Fyr paa Isleta Peninsula Øen Gr. Canaria	Fast	hvidt	Lindsefyr	3. "	817 "	4½ "	N 28 11 V 15 25 16	30 "	mørke- graat	med afvejlende røde Blus hvert 2det Min.
Britisk Amerika	do. Nyfundland	Fyr paa Kap Race	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	m. Blink hvert halve Minut. Forhen fast Fyr.
	do. Sydkyst, Brunet Ø Fortune Bay	Fyr paa Kap Pine Head	Fast	hvidt	Lindsefyr	.....	408 "	6½ "	N 47 15 30 V 55 51 50	.....	.....	Forhen omdreielende. med Blus hver 10de Sekund.
	Ny-Skotland	Fyr paa Egg-Ø	Omdr.	rødt hvidt	Fyr	.....	85 "	3¾ "	N 44 39 51 V 62 51 32	.....	.....	afvejlende hvert Mi- nut; tændes 5te Nov. 1865.
	do.	Fyr paa Little Hope Islet	Omdr.	rødt	Fyr	.....	40 "	2¾ "	N 43 48 31 V 64 47 15	.....	.....	Blink hvert Minut; tændes 15de Nov. 1865.
Vestindien	Cap Breton Ø Sydkysten	Fyr paa Green- Ø, Madame-Øen	Fast	hvidt	Fyr	.....	70 "	3¾ "	N 45 28 51 V 60 53 40	.....	.....	tændes 25de Nov. 1865.
	Øerne St. Pierre og Miquelon	Fyr paa St Pierre og Miquelon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	brænde nu hele Aaret rundt.
Ostindien	Indiske Hav Malabar Kyst Sedashigur Bugt	Fyr paa Oyster- Klippen Port Karwar	Fast	hvidt	Lindsefyr	1. "	160 "	2½ "	N 14 49 15 Ø 74 2 45	40 "	rundt af hvid Granit	En sunken Klippe ligg mel. Oyster-Klip- pen o. Elefant-Øen m. Fyrt. i NV½ N, 1,6 Kml. af. Rød Bøie derved.

		guada Rev Bassein-Floden											
China	Østkysten Yangtsekiang	Fyr fra Baaken paa Kiu-T'Oan	2 faste	hvidt rødt	Fyr Fyr	.....	70 •	1½ •	N 31 16 20	.....	.....	.....	Kap Negrais N ¼ V. Pagoda Pt. N ¾ Ø. Porian Pt. NØ t. Ø. Midten af Diamond Øen NNØ.
	do. Yungfloden	Fyr paa Tsele Ø	Fast	hvidt	Fyr	.....	186 •	.....	N 29 59 22	.....	Skantet	.....	Baaken er rød- og hvidmalet og bær- rer paa Toppen en skinnende Messing- kuppel.
	do.	Fyr paa Pas-Yew Ø	Fast	rødt	Fyr	.....	153 •	.....	N 29 57 43	.....	Skantet	.....	paa Toppen af Øen.
Australien	Sydkysten Spencer Gulf	Fyrskib paa Ti- para Rev med 2 Fyr	Fast	hvidt	Fyr fra Stormast	.....	24 •	1¼ •	.....	Fyr	skib	.....	Ved Revets Sydende: Pt. Elizabeth SØ ¾ S
			Fast	rødt	Fyr fra Fokkemast	.....	12 •	¼ •	.....	.....	red- malet	.....	Long Point NØ t. Ø fører Ballon fra Stor- masten.
Ny-Zeeland	Nord-Øen Hauraki Bugt	Fyr paa Tiri - Tiri - Matangi Ø	Fast	hvidt	Lindsefyr	2. •	300 •	5¼ •	S 36 36 30	48 •	lyse- rødt	.....	.....
	Cooks Stræde Indløb til Po- rirua Havn	Fyr paa Mana- Øen	Fast	hvidt	Lindsefyr	2. •	450 •	4¾ •	S 41 5	70 •	.....	.....	paa NV-Enden af Øen.
	Banks Peninsula Port Littleton eller Port Cooper	Fyr paa Cachalot Head	Fast	hvidt	Lindsefyr	2. •	450 •	4¾ •	S 43 35 32	30 •	.....	.....	Fra SØen kun synligt fra V ¼ N gennem V og S t. SØ ¼ Ø.
	Port Otago	Fyr paa Tairoa Head	Fast	rødt	Lindsefyr	3. •	196 •	5 •	S 45 47	39 •	hvidt	.....	Fra SØen kun synligt fra V ¾ S gennem Syd til SØ.
Middle-Island Foveaux Stræde	Fyr paa Dog-Ø	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	1. •	150 •	4½ •	S 46 39 35	118 •	graa Steen	.....	.....	m. Blink hvert halve Minut.

B Sømærker og Bøjer, Signaler for Angivelse af Tid, for Is m. m.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Navn	Dybde	Pejlinger, Stedbestemmelse	
Danmark	Sejersø Dyb	Vager paa Bjarkes Grund	4 Fv.	1 Kabell. i SSV fra 13 Fods Pullen N. Br. 56° 5', ₅ Ø.Lgd. 10° 46', ₅	Har rød- og hvidstribet Stage og rød Ballon.
	do.	Vager paa Mosel-Grunden	25 Fod	2 Kabell. NØ for det Grundeste. N. Br. 56° 4', ₅ Ø.Lgd. 10° 50', ₅	Har rød- og hvidstribet Stage og hvid Ballon.
	Lille Belt	Vager ved Fredericia Skandse-Odde	16 "	.....	Har rød Stage og 1 Kost.
	Aarhus Bugt Middelgrunden	Baake paa Middelgrunden	Paa det Torre af Grunden	N. Br. 56° 3' Ø.Lgd. 10° 26', ₇	Den tidligere Træbaake er nu ombygget til en af Beton muret, 27 F høj Stenbaake eller Taarn, der er rødt o. hvidt tærnet o. fører Ballon p. Toppen.
	Østersøen Grønsund	Jernspidstønde for "Gl. Tolk	6 Fv.	1500 Alen Øst for Grundens 12 Fod N. Br. 54° 51', ₅ Ø.Lgd. 12° 15', ₅	Tonden er rødmalet, har rød Stage og rød Ballon.
			Alle Sømærker	.....	Alle Sømærker ere nu udlagte efter følgende Princip:
	Sundet og Drogden	Farvand. V-Sd.	Alle Mærker	.....	Rødmaalede Tønder m. røde Stager, og opad-bundne Koste eller uden Topbetegnelse.
	do. Ø-Sd.	do.	.....	Vagere m. hvide Stager, Ballon eller nedad-bundne Koste.	
	do. Begge Sd.	do.	.....	Rødt og hvidt horisontalt sribede og Ballon grønne.	
		Alle Vragtønder	.....	Topbetegnelsen er den tidligere Vinterbetegnelse. Mærkerne ens Vinter og Sommer.	

	Alandsnave	•Engelska•				
		Baake paa Klippen •Lansman•	.....	.....		sortmalet med 2 sorte Kugler paa Toppen.
	do.	Signaler for Fyr- skibene •Grundkal• og •Finngrund•	.....	.....		Fra Understens Fyrtaarn: Naar sort Bøje hejses: Finngrund Fyrskib borte • rød Kugle • Grundkal • •
	do.	.....	.....	.....		Fra Svartklubbens Fyrtaarn: Naar rød Kugle hejses: •I Øregrund Grepen er der Drivis, der standser Skibsfarten•.
	do.	.....	.....	Svenska Björn i N 51 V Svenska Högarna i S 54 V		I hosstaaende Pejlinger er opdaget en ny Grund med 19 Fods Dybde.
	Vestkysten Kattegattet og Sundet	Vagerne paa Svine- boderne, Pilhagen etc.	.....	.....		Have Stager og rød Topbetegnelse.
Rusland	Kronstadt Rhed	.....	.....	Telegrafens Beligg.: N. Br. 59° 59' 23" 9 Ø. Lgd. 1 ^t 59 ^m 3 ^s 3 i Tid.		Tids-Signaler: Hver Søgnedag, medens Skibsfarten varer, falder en Tidskugle fra Marinetelegrafens Mastetop, Kl. 11 ^t 59 ^m F.M., 12 ^t 0 ^m , 12 ^t 1 ^m E.M., Greenw. Middelkl. 5 Min. før det første Signal hejses Kuglen halvt op og $\frac{1}{2}$ Min. før ethvert Klokkesletssignal helt for. Hver Dag signaleres Kronstadts Middelmiddag med en Kugle, der hejses helt for 5 ^m før Signalet.
England	Riga Bugt Düna Munding	.....	.....	.....		Dybden paa Barren over Vest-Dünaens Munding er nu 15 Fod; Dybden af Kanalen fra Mun- dingen til Byen Riga er nu 14 $\frac{1}{2}$ Fod.
	Goodwin Sand SØ-Kysten	1. NØ Goodwin-Bøjen 2. Østl. do. 3. SØ do. 4. Sydl. do. 5. Deal bank Bøjen	12 Fv. 19 " 17 " 14 " 4 $\frac{1}{2}$ "	G.S. Fyrskib Nt. Ø $\frac{1}{4}$ Ø S. Foreland i Vt. S S. Sand Hd. Fyrsk. V $\frac{3}{4}$ S do. i S $\frac{1}{4}$ Ø		flyttet. Ligger $\frac{1}{2}$ Mil fra Fyrskibet. do. Fyrskibet fri vestenom Bøje Nr. 1. do. do. Ligger $\frac{1}{2}$ Mil fra Fyrskibet. do. • 3,9 Kvartmil fra Fyrskibet.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Navn	Dybde	Peilinger, Stedbestemmelse	
England	Goodwin Sand SØ-Kysten	6. Broadstairs-knoll- Bøjen	3½ Fv.	.....	flyttet 2 Kabellængder SØ hen.
		7. Goodwin-knoll do. 8. North-bar do.	.....	.....	sort istedetfor rød og hvid. rød og hvid istedetfor sort.
	do. Downs- Ramsgate Kanal	9. South-Fairway do. (ny Bøje)	16 Fod	.....	Har sorte og hvide vertikale Striber.
	Floden Humber	Upper-middle Bøje	.....	.....	flyttet 1½ Kml. ØSØ hen, som Følge af Grunden dens Forskydning.
Irland	Kanalen ved Needles Sydkysten	SV-Bøjen v. Shingles	.....	.....	er nu rød og kegledannet.
	Daunts-rock, Roberts- Head, Cork	Klokke- og Baake- Fartøj	12 Fv.	1½ Kabellængde SSV for Klippen	Ligger for 80 Fv. Kjæde. Fører Ballon 24 Fod højt. Fartøjet sort, •Daunts-rock• hvidmalet.
Spanien	Middelhavet Escombrera Bugt Cartagena	Klokkebøje ved Ind- sejlingen til Cartagena	6 "	Kap Tinoso i V ½ N Podadera Fyrt. i N ¼ V	Mindste Dybde paa Grunden er 8 Fod. Bøjen er rød og hvid
	Isla Grosa Bugt	Klokkebøje v. Grosa Banken	3 "	Hormiga Fyrt. i S ½ Ø Estacia do. i N V ¾	Grunden er Klippe, overflydt med 5½ Fod Vand. Bøjen rød og hvid.
Italien	Siciliens N Kyst Palermo	Klokkebøje paa Yder- enden af Molen ved Palermo	.....	.....	Molen forlænges ca. 250 danske Alen.
Tyrkiet	do. Vestkyst	Bøje p. Trapani Rhed	.....	.....	Ligger for Balata-Revet. Er rød og hvid.
	Strædes ved Dardanellerne	(Underseisk Kabel)	.....	.....	Nye Kabler ere nedlagte fra Kyst til Kyst.
Afrika	Vestkyst Floden Gambia	1. Rød Bøje ved Ind- løbet	.....	N. Br. 13° 41' 10'' V. Lgd. 16° 48' 15''	tæt ved Bird-spit-shoal.
		2. Stribet Farvands Bøje	.....	N. Br. 13° 36' 15'' V. Lgd. 16° 47' 30''	
		3. Sort Bøje paa Afrika-knol	.....	.....	Bøje Nr. 2 i SØ t. Ø, 10½ Kvartmill.

	Montevideo	gelske Krigsskib •Bombay•		English-bank Fyrskib Cerro Fyrt. NV t. V $\frac{1}{2}$ V Flores • N $\frac{1}{4}$ Ø	som Sømærke.
	SØ-Kysten St. Catherines Kanal (sydl.)	(Klippe)	9—10 Fod	Naufragados Fyr- taarn N $1^{\circ} 30'$ Ø (retv.) Pinheira Pynt i S 21° V (retv.)	
Ostindien	Bengalens Vestkyst Bombay	Sunket Skib ud- for Bombay	7 Fv. ved Lavvande	.....	Skibet staar paa Kjølen, $4\frac{1}{2}$ à 5 Kml. i SV for det yderste Fyrskib. Over Vraget 15 Fod ved L. V. Det agtes sprængt.
	Indiske Hav	(Et Rev) antages at ligge i .....	.....	S. Br. $39^{\circ} 52'$ Ø. Lgd. $35^{\circ} 13'$	
Australien	NØstkyst Blackwood Kanal	(Koral-Pulle)	.....	S. Br. $11^{\circ} 47' 10''$ Ø. Lgd. $143^{\circ} 41' 35''$	Engelsk Krigsskib •Salamander• har stødt paa Revet, der paa sit Grundeste har 7 Fod ved L. V. Det ligger 1 Kml. ØSØ for den øst- lige Deel af Middle-banks.
	Ny-Zeeland Nord-Øen	(Klippe) ved Gable- End Foreland	.....	G. E. F. i NNV $3\frac{1}{2}$ Kml. Whangara Øen i VSV, 3 Kml.	

Officielle Meddelelser.

1865.

6 Maj. Instrux for Fregatten Niels Juel paa et Togt til Middelhavet.

Formaalet for Expeditionen dobbelt, nemlig Besætningens, navnlig Artilleriskolens, Indøvelse, og samtidig Varetagelse af den danske Skibsfarts Interesser. Fregatten var beordret at anløbe følgende Steder: Lissabon, Marseille, Toulon, Livorno, Neapel, Messina, Athen, Konstantinopel, Smyrna, Alexandria, Malta, Algier, Malaga og Gibraltar.

Angaaende Handels- og Konsulatforholdene paa de Steder, hvor Fregatten kom hen, var Chefen beordret til efter sin Tilbagekomst at indgive Indberetning til Ministeriet, med Tilkjendegivende om, at ethvert derhen hørende Forslag vilde blive skjænket behørig Opmærksomhed, og for at komme til nøje Kjendskab om disse Forhold var det anbefalet ham jevnlig at konferere med de danske Skibsførere, han maatte træffe sammen med.

8 Maj. Stilles et Lokale paa Batteriet Lynetten til Disposition for Sundhedskommissionen for Staden Kjøbenhavn med Forstæder til Oprettelse af et Lazarethlokale.

11 Maj. Kapitajnlieutn. Hedemann til Chef for Dampskibet Slesvig, og til at forrette Tjeneste der ombord Lieutenanterne Tegner og T. Braëm.

15 Maj. Instrux for Lieutenant H. Garde som Chef for Opmaalingsexpeditionen ved Dampskibet Ægir:

Opmaalingen af Sundet fuldføres, hvorefter Opmaalingen af Farvandene mellem Sjælland og Smaalandene suppleres.

Sejlordre har Kapitajnlieutn. Bruun som Chef for 15 Maj
Korvetten Valkyrien som Kadetskib, til et Togt til Nord-
og Østersøen anløbende Nyborg og Christiansand.

Det bifaldes, at Fuldførelsen af Fregatten Peder 17 Maj.
Skram udsættes til Foraaret 1866.

Det bestemmes, at Projektilerne til de armstrongske
Kanoner ville ved ny Anskaffelser være at forsyne med
danske Brandrør af Træ.

Det bestemmes,

18 Maj.

at det 3die Sværanker paa Fregatten Peder Skram skal
anbringes som Rælingsanker saa agterligt som Om-
stændighederne tillade, og placeres saaledes, at det
kan falde fra sin Plads, samt at der skal medgives
Skibet 350 Favne 2" Ankerkjetting.

Ifølge allerh. Resolution tillades det Lieutenant W. 26 Maj.
C. A. Funch at anlægge og bære Kommandørkorset
af den persiske Sol- og Løve-Orden.

Efter at have modtaget Konstruktions- og Reglerings- 29 Maj.
Kommissionens Betænkning angaaende Generalrappor-
terne for Korvetterne Dagmar, Hekla og Thor har
Ministeriet bestemt:

Korvetten Dagmar:

At ved eventuel Udrustning medgives endnu 2 Stk.
riffede 18pundige Kanoner istedetfor 2 Stk. glatløbede
30pundige;

At Lugerne til Kulkasserne agterfra Maskinrummet
gjøres saameget større, at Kullene bekvemt kunne lempes
over Banjerne;

At Fokkestaget flyttes ud paa Bougsprydet.

Til Observation:

At Befæstelsen af Nathuset over Messens Skylight
gjøres solidere;

At Huller anbringes paa Forkanten af Ruffet paa hver Side iborde, for at forebygge Skamfling af de løbende Ender;

At et af Varespirene har en saadan Dimension, at deraf kan gjøres en Klyverbom.

At Nettet mellem Klyverbardunerne forandres saaledes, at det kun kommer til at række fra Nakken af Klyverbommen til tæt nedenfor Bougspryds-Æselshovedet;

At den Del af Krydsskjødet, som hviler i Skildpadderne paa Nokken af Bergineraaen, naar Skjødet er skoddet for, gjøres af Kjetting.

Korvetten Heimdal.

At Vinderebet til Skruens Optagelse forsynes med Gier;

At Skildpaddeskierne til Skruens Ophejsning sættes paa Siden af Bommen istedetfor under den.

Til Observation:

At Pander og Pandlejer i Maskinen efterses;

At Dækket efterses;

At Falderebet ved en eventuel Hovedreparation flyttes agterligere.

Korvetten Thor.

At til Beskyttelse af Krudt- og Granatmagasinerne anbringes Jernplader over disse;

At Apparatet til Skruens Ophejsning forandres saaledes som paa Korvetterne Dagmar og Heimdal.

Til Observation:

At Skumrørerne forlænges;

At Bunden efterses;

At Jerngods, navnlig stivsat Kjetting paa Topperne, undgaas saavidt muligt.

30 Maj.

»Chefen for Korvetten Valkyrien under Opholdet i Christianssand at opsøge de Mænd, der især have været fremtrædende ved Oprettelsen af en Mindestøtte for de

i Affæren ved Helgoland faldne og der jordede danske Krigere, og at bringe dem Ministeriets Tak og Erkjendtlighed, ligesom efter Omstændighederne at vise dem Gjestfrihed ombord.

Allerh. Reskript, at der allernaadigst er tillagt 6 Juni.
Generaladjutant for Søetaten, Orlogskapitajn C. L. C. Irminger Kontra-Admirals Karakter fra den 27de Maj d. A. at regne.

Fra 1ste Juli har Ministeriet approberet en for- 7 Juni.
andret Ordning af Sjouervæsenet ved Orlogsværftet, hvorefter der ansættes en Arbejderformand, der vil have under Ekvipagemesteren at antage og fordele samtlige Daglejere og at forestaa alle Arbejder, der udføres af disse, og som ikke særlig ere underlagte nogen af Værftets andre Arbejdsbestyrere, samt en Udtæller, der paa Sjouerskriverens Vegne besørger de daglige Udbetalinger paa Orlogsværftet, men hvortil ikke henhøre Regninger paa leveret Arbejde eller Materialier, hvilke derimod blive af Chefen for Orlogsværftet at indsende direkte til Ministeriet.

Fra samme Tid er oprettet et Marketenderi paa Orlogsværftet, hvoraf svares en aarlig Afgift, der skal anvendes til Gavn for Mandskabet, paa samme Maade som tidligere var bestemt for Overskudet af Øludsalget.

Skrivelse fra Marineministeriet til Dhrr. J. Bonnesen, J. Friis, Isaachsen, Knudtson, Lassen, Matthiesen, Mørch og Sagen i Christianssand:

»Den ærede Comité har under 2den dennes velvilligst meddelt Ministeriet, at Monumentet over de ved »Helgoland« faldne danske Krigere er oprejst paa deres Grav.

Christianssand By har ved at sætte denne Mindestøtte givet et nyt Bevis paa kjærlig Deltagelse og Brodersind, og det er med dyb Erkjendtligheds Følelse at jeg beder saavel Dem, mine Herrer, der have stillet Dem i Spidsen for denne smukke Gjerning, som

1865.

dem, der have deltaget deri, at modtage Ministeriets Tak og varme Anerkjendelse.»

7 Juni.

Efter at have modtaget Konstructions- og Reglerings-Kommissionens Betænkning angaaende Generalrapporterne for Skonnerterne Fylla og Diana har Ministeriet bestemt saaledes:

For Skonnerten Fylla:

At Skruen forandres saaledes som i Skonnerten Diana.

Til Observation ved Orlogsværftet:

Anbringelse af en Bænk over Ratlinen for at forhindre Ender i at komme i Hus i Blokkene.

Anbringelse af Sidelanterner paa Jollebommen.

For begge Skonnerter:

At der paa længere oversøiske Rejser skal medgives Læsejl til Forrejsningen.

At Forøgelse i Styrlastighed søges opnaaet ved at borttage Ballastjern af Forskibet.

At Armeringen bestemmes til 3 Stk. 18pundige riflede Kanoner, saa at den 60pundige 88½ Cent. Kanon bortfalder.

At Slæderne gjøres bredere og slæbende, saa at Rullerne under Raperten indrettes som ombord i Batteriet Rolf Krake.

At der istedetfor 2 Stk. 14 Fods Joller reglementeres 2 Stk. 17 Fods Joller for Skonnerterne.

Til Observation ved Orlogsværftet:

At Boltene til Stængejolleblokkene gjøres forsvarlige.

At Kanonlaasene have vist sig skjæve.

At Finkenetsklædet bør gaa ned saa langt som Finkenettet.

At Fastepart af Jernrakkerne til Underræerne flyttes cirka 4 Tommer ned for at lette Strygningen af Stængerne.

Efter at have modtaget Konstruktions- og Reglerings-Kommissionens under Et afgivne Betænkning angaaende Generalrapporterne for Skonnerterne Absalon og Esbern Snare, har Ministeriet bestemt saaledes:

For at afbjælpe endel af den slette Styring under Sejl og den stærke Luvjerrighed skulle til Forsøg paa en af Skonnerterne efter Orlogsværftets nærmere Bestemmelse Masterne gives mindre Heldning, Stormasten flyttes noget forligere og Sprydet forlænges.

At Spygatterne gjøres større og at alle Lugkarrene forhøjes saaledes som foreslaaet og som de lokale Forhold tillade det.

At Arméringen bestemmes til 2 Stk. 18pundige riflede Kanoner, den ene agter, den anden midtskibs og 1 Stk. 12pundig riflet Kanon forude.

At Kjælderen til Kanonernes Gods anvendes til Kuglekiste og omvendt, saaledes som sket i f. A. ombord i Skonnerten Esbern Snare.

At Entrenet reglementeres.

At istedetfor 1 Patentglas under Slæden til den agterste Kanon 1 Patentglas anbringes paa hver Side af Slæden.

At Skjødtallier anvendes til Storsejlet istedetfor Bom, hvoraf vil følge, at Skruens Opbejsning indrettes paa en anden Maade end nu.

Til Observation ved Orlogsværftet:

Eftersyn af Vaterklosetterne, Dækket og Døren om Læ.

Det bestemmes:

- at nøjagtig Prøve foretages med ethvert nyt Skib ved dettes første Udrustning under Tilsyn af Værftets tekniske Embedsmænd til Bestemmelse af Maximum af Skibets Hurtighed i søgaaende Stand;
- at der forelægges Ministeriet Udkast til Skemaer, der ved at udfyldes kunne give en anskuelig og ens-

artet Oversigt over de ved Prøverne vundne Resultater.

Allerhøjest resolveret, at Konstabel af Artilleriet Corp. 2. Afdel. 3. Comp. Nr. 9 Peter Augustinus Rasmussen benaades med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Allerhøjest resolveret, at det allernaadigst tillades Lieutenant O. Baron Gyldencrone at anlægge og bære Kommandørkorset af den persiske Sol- og Løve-Orden.

Allerhøjest resolveret, at den ved allerhøjeste Resolution af 8de Februar 1835 tagne Bestemmelse om, at en Søofficer kommanderes til at fungere ved Overbestyrelsen af Toldkrydsvæsenet for en Tid af 3 Aar ophæves, dog at ved en eventuel ny Besættelse af denne Post, Valget sker blandt de i aktiv Tjeneste staaende Søofficerer, som maatte attraa en saadan Ansættelse, samt at Tjenesten som Næstkommanderende ved Overbestyrelsen af Krydstoldvæsenet ligesom hidtil besættes med en yngre Søofficer for en Tid af 3 Aar ad Gangen.

17 Juni. Det tillades Handelshuset H. Puggaard & Komp. at benytte Dokken paa Christianshavn til Eftersyn af Fregatten Havfruen og Korvetten Najaden.

21 Juni. Allerhøjest resolveret, at det allernaadigst tillades Kapitajnlieutenant Hedemann at anlægge og bære Dekorationen som Kommandør af den russiske Stanislaus-Ordens 2den Afdeling, og Licutenanterne I. C. Tegner og T. Braëm som Riddere af samme Ordens 3die Klasse.

(Fortsættes).

Tabet af Als*).

Af E. Bluhme, Lieutenant i Marinen.

I Anledning af Tabet af Als har der af Krigsministeriet været nedsat en Undersøgelser-Kommission.

Om Resultatet og Virkningerne af denne Kommissions Virksomhed vides ikke Andet, end hvad der foreligger Offenheden i en Artikel, betitlet »Tabet af Als« og meddelt »Tidsskrift for Krigsvæsen« af Major Ravn, en af nævnte Kommissions Medlemmer, og til hvis Udarbejdelse Majoren med Krigsministeriets Tilladelse har benyttet de i nævnte Kommission vundne Oplysninger.

*) Nærværende Artikel, som ikke hørte hjemme i et Dagblad, har ikke kunnet komme frem før i dette 2det Hefte af Tidsskriftet. — Efter at den var sendt til Trykkeriet, bragte 7de Hefte af Tidsskrift for Krigsvæsen nogle yderligere Bemærkninger fra Major Ravn i Anledning af Tabet af Als, hvilke ere fremkaldte ved et Par Skrivelser fra Orlogkapitajnerne Muxoll og Rothe. Efter at have gennemlæst disse Major Ravns nye Oplysninger og Bemærkninger, finder jeg imidlertid ingen Grund til at forandre eller tilføje Noget til det alt Skrevne. Skulde Major Ravns nye Indlæg yderligere imødegaas, vilde det være ved at udhæve nogle andre Sætninger end dem, han udhæver, eller blot ved at vende de af ham udhævede mod hans egen Argumentation. Men da jeg ikke gaar ud fra, at Tingene her gjælder en Strid om Ord eller en Krigsretsprocedure angaaende enkelte Personers eller Delingers særlige Andel i Kampen, skal jeg ikke videre indlade mig paa dette ny Indlæg i Sagen, idet jeg trøster mig til, at Enhver efter at have læst de forskellige Indlæg forhaabentlig maa kunne tilægge sig en ret Opfattelse af de militære Forhold under, Forberedelserne til og Ledelsen af det Forsvar, som var antroet den Del af vort Lands Krigsstyrke, der var samlet paa og omkring Als.

I samme Anledning har der under Marineministeriet ifølge Andragende fra tvende af de ved Als kommanderende Søofficerer været optaget et Generalkrigsforhør, om hvis Resultat der endnu ikke vides andet end, at der, som naturlig Følge af det indgivne Andragende og den derefter faldne kongelige Resolution, skal nedsættes en Krigsret i denne Sag.

Major Ravn har i sin til de i Kommissionen vundne Oplysninger støttede Fremstilling tillige benyttet andre Kilder og ledsaget den med sine egne Anskuelser og Bemærkninger. Majoren har derved selv stillet sig den Opgave, at meddele Læserne et saadant Overblik over den hele Begivenhed, at man ikke alene sættes istand til at følge Kampens Gang, men ogsaa til at forstaa de tagne Dispositioner, Mangler eller Fuldkommenheder, Kampens Ledelse og de Begivenheder, der nødvendigt udviklede sig deraf.

Denne Opgave har Majoren ikke løst. Istedetfor den vejledende Kritik over hele Kommandoens Færd før og under Slaget, som Ingen bedre end Majoren, der selv havde siddet i Undersøgelses-Kommissionen og som med Ministeriets Tilladelse havde alle Oplysninger til sin Raadighed, kunde give os, have vi kun faaet en ensidig affattet Fremstilling, hvis Formaal synes at have været: 1) at kaste Ansvar for Øens Tab over paa »Rolf Krake» eller paa Marinen og 2) at vise, at alt hvad Armeen gjorde var saare godt, og at, selv om der hist og her skulde have fundet en ringe Svaghed Sted, da fandt dette sin fyldestgjørende Undskyldning i Omstændighederne.

Den første Hensigt finder allerede sit Udtryk i den med de eneste fede Typer i hele Afhandlingen særlige Udhævelse af den Andel, der i Forsvaret var tiltænkt Søstyrken, den særlige Udhævelse af »Rolf Krakets» Ordre foruden et citeret Uddrag af Bestemmelserne i samme Retning.

Opmærksomheden spændes ved denne Udhæven særlig mod »Rolf Krake», og saasnart man har læst disse Linjer, er man alt paa det Rene med, at »Rolf

Krake« eller Marinen tabte Als. Fra det overlegne Standpunkt, hvorfra Majoren forudsættes at se Tingen, burde man være mere forsigtig; thi det maa dog erindres, at tvende af de ved Als kommanderende Søofficerer have forlangt en Krigsret nedsat for at undersøge deres Forhold ved denne Lejlighed, og at det altsaa er mindre heldigt, om Nogen især med en halvofficiel Karakter staar frem og næsten foregriber Krigsrettens Dom, og derved stiller Rettens Medlemmer under et ubehageligt Tryk af en i Forvejen dannet offentlig Mening; man burde saameget mere erindre det, som disse tvende Officerer ere de Eneste, der under hele denne ulykkelige Krig i saa Henseende have holdt sig Krigsartiklerne efterrettelige, idet disse byde (vistnok ogsaa for Armeen, ialfald Sædvane), at man efter en uheldig Affære selv skal forlange Krigsret.

Vistnok kunde det passe i Majorens Fremstilling særlig at udhæve disse Bestemmelser, ikke for at kaste en Skygge paa »Rolf Krake«, men for at henlede Opmærksomheden paa den mærkelige Kjendsgjerning, at disse Bestemmelser synes at være de eneste, der røbe nogen virkelig Omsorg for Forsvaret af Kjær Halvø, eller at i alt Fald hele Forsvaret syntes ene at være baseret paa den betimelige Tilstedeværelse af Forposten »Rolf Krake«.

Har det ikke blandt Andet været Majorens Hensigt særlig at stille »Rolf Krake« blot, burde han dog idetmindste efter at have antydnet, som han gjør, at den har vist Malkonduite, have vist samme Æmhed mod den som mod sine Egne: En Del af et Regiment kommer i Deroute; strax begiver Majoren sig derhen, undersøger hvorledes man der forklarer Derouten, og giver os da som undskyldende Aarsag for Vedkommende, at man til Regimentet netop havde faaet en stor Mængde Rekruter.

Hvorvidt »Rolf Krake« skulde trænge til nogen Undskyldning for sin Adfærd, skal jeg ikke tillade mig at

ylre nogen Mening om; hvorvidt der i givent Fald kan anføres nogen f. Ex. modsigende Ordre, Mangel paa tilbørlig Underretning om tagne Beslutninger og Dispositioner, Mangel paa Kundskab om den overhængende Fare, Vanskeligheden ved under »Rolf Krakes» virkelige Forhold at gribe det Rette, Mangel paa Forbindelse med Kommandoen eller Tropperne under Slaget, almindelige Dispositioner, som i det Hele lagde mere Vægt paa Retræte end paa Angreb eller Forsvar eller Andet, det veed jeg ikke; men, naar Majoren antyder Malkonduite og her ingen undskyldende Aarsager anfører, medens han andetsteds strax har fundet saadanne, da er dette atter en uheldig Skygge paa den Sag, som snart formodentlig vil komme for Krigsretten.

Men af større Betydning end disse Sagen uvedkommende Overflødigheder er den ene store Hovedmangel ved Artiklen: Mangelen paa en upartisk vejledende Kritik af de tagne Dispositioner og Kampens Ledelse, hvoraf Følgen for Majorens Læsere har været en aldeles fejlagtig Opfattelse af de virkelige Forhold. At supplere Majorens Artikel med en saadan Vejledning tør jeg naturligvis ikke paatage mig, og det vilde vel være vanskelig for Enhver, som ikke har de samme Oplysninger til Raadighed som han, men idet jeg støtter mig til hans egne Meddelelser, vil jeg dog ved at antyde nogle af de Spørgsmaal, som man kunde have ventet undersøgte af Majoren, prøve paa at lede Læseren henimod en formentlig rettere Opfattelse af Sagen:

Foruden nogle Dragoner og nogle faa Feltbatterier var der paa Als 12 Batailloner. Hvorfor vare de opstillede som de vare: Fire Batailloner helt tilbage, de to i Vollerup, de andre to i Sundsmark og Ulkebøl. Strækningen Kjørvig til Syd (hvor langt?) for Sønderborg var besat af fire Batailloner; hvorledes de vare fordelte, staar her ikke noget om, men de have rimeligvis ligget i Sønderborg, Ulkebøl, Sundsmark og Klintinge; to Ba-

tailloner vare sendt bort til Nordlandet, og saa var der tilbage til at modtage Angrebet, til at forsvare den Del af Øen, hvor Sandsynligheden talte for, at Overgangen vilde ske og hvor den skete — altsaa kun to Batailloner, 4de Regiment. Artilleriet, 3 Batterier, stod bag Linjerne i Vollerup og i Sundsmark, $\frac{1}{2}$ Batteri paa Nordlandet og kun $\frac{1}{2}$ Batteri paa Kjær Halvø. Rytteriet laa i Lambjerg og paa Nordlandet.

Hvorfor var Opstillingen saaledes? hvorfor var Kjær Halvø, hvor man maatte vente, at Angrebet vilde ske, ikke bedre besat?

Det kan neppe henregnes til, hvad vi tilsøs kalde en Konduitesag, her at opstille sine Tropper paa rette Maade; thi der syntes Intet at vælge imellem. Paa Spidsen af Kjær Halvø var det naturligste Sted at gaa iland, da Fjenden der paa begge Sider kunde støtte sig til Søen, og kun havde at frembyde en lille Front, medens vore Tropper maatte brede sig og fra Sundeved vilde blive beskudte i Flanken. At Opstillingen som den var, idetmindste ikke kan falde Marinen tillast, tror jeg at turde paastaa; thi uagtet Majoren Intet oplyser herom, har vistnok Marinen alt meget tidligt henledt Kommandoens Opmærksomhed paa, at Als burde sættes i Forsvarsstand netop imod en Overgang paa dette Sted, hvor den syntes mest sandsyning, og end ydermere har den itide og gjentagne Gange tilbudt ikke alene et ikke ringe Antal Kanoner, men endog Officerer og Mandskab til deres Betjening og Anbringelse i dertil opkastede Jordværker. I Arnekils Skov og omkring Ulkebøl Nørremark burde vist endel have været anbragte; men havde der navnlig paa Nordlandet ved Dragene mellem Sandvig, Bundsø, Melssø og Melsvig været plantet nogle af Marinens tilbudte Kanoner, kunde man idetmindste have beholdt en Bataillon, ja vel et helt Regiment, mere paa Kjær Halvø. Rigtignok ser man, at det var betænkt at

trække Tropperne tilbage fra Nordlandet, naar der sammesteds var anlagt Batterier »til Eskadrens Støtte«. Majoren tager vist forresten fejl deri: Eskadren kan dog vel ikke have anmodet om Kanoner iland til sin Støtte; dem havde den der ingen Brug for; derimod var der Brug for dem mod en mulig udført Overgang; men dertil var det jo rigtignok nødvendig, at de vare paa Plads i rette Tid.

Hvorfor var hele Opstillingen saa tilbagerykket? Fordi, siger Majoren, Kommandoen paa Als maatte tage Hensyn til den Eventualitet, at en Overskibning kunde ske fra Vemmingbund til Kysten mellem Sønderborg og Sønderskoven, hvor i strategisk Henseende det farligste Angrebepunkt laa, idet en Landgang her paa en alvorlig Maade truede Divisionens Forbindelse med Høruphav og Retræten til Kegenæs; og saameget mere maatte der tages Hensyn til denne Eventualitet ved Fordelingen og Opstillingen, som denne Del af Kysten hørte til den Strækning, hvis Dækning ikke var overtaget af Marinen.

Imidlertid betragter Majoren en Overgang mellem Sønderborg og Sønderskoven egenlig ikke som sandsynlig. Nej, vistnok var den det ikke; thi for det Første kunde Fjenden vanskelig ansamle Baade i Vemmingbund, for det Andet kunde Krigsfartøjerne, her hvor der var Manøvfrihed, lægge en Overgang store Hindringer i Vejen, og for det Tredje vilde Fjenden komme iland paa en aaben Strand, hvor han uden Støtte hverken i Ryggen eller til Siderne med Lethed vilde kunne beskydes af Artilleriet og kastes tilbage i Stranden. Naar man altsaa alligevel valgte denne Stilling, synes deraf at fremgaa, at det særlig er Retræten, man har havt for Øje, hvilket end yderligere synes at fremgaa af den med særligt Tryk fremhævede Bestemmelse, at Søforsvaret, foruden at sikre Alsfjord og den nordligste Del af Alssund, tillige skulde dække Stillingens højre Flanke og, hvad der vist er for-

glemt at anføre, optage forsprængte Tropper i Augustenborg Fjord. Hovedsagelig var det »Rolf Krake«, der skulde udføre Alt dette; men uagtet den blandt andet altsaa skulde sikre Alssunds nordlige Del og trods »den Assistance, som Kommandoen var berettiget til at vente af Søforsvaret«, ser man ikke, at nogen Aftale har været gjort om, eller blot Spørgsmaal fremsat om, f. Ex. hvorvidt »Rolf Krake« kunde eller skulde gaa ind i Alssund, eller hvorledes man i det Hele havde tænkt sig Assistenten. Var det fordi man egentlig ansaa det for ligegyldigt, hvorledes den bar sig ad, da man dog var overbevist om at maatte trække sig tilbage?

Hvormeget man ved de tagne Dispositioner har taget Hensyn til Søstyrken, ses iøvrigt bedst af Majorens egne Ord: »Naar Kommandoen paa Als . . . ansaa den fornævnte Styrke under Oberst Faaborg for tilstrækkelig til det første Forsvar af Kyststrækningen Arnkilsøre—Kjærvig, saa beroede dette paa den Assistance, som Kommandoen var berettiget til at vente af Søforsvaret etc.« Men — endnu den 26de Juni om Middagen var det ikke afgjort, hvorvidt »Rolf Krake« skulde til Augustenborgfjord eller til Fænøsund. Batteriet laa da i Hørup Hav og afgik til Nordenden af Als for endnu der at afvente nærmere Ordre. Og denne afgjørende Ordre fik det først om Aftenen den 26de. Majoren siger rigtignok, at der alt findes en Skrivelse af 25de, ifølge hvilken »Rolf Krake« skulde være bestemt til Arnkilsøre. Men selv i saa Fald, blev da Opstillingen af Tropperne ikke bestemt før den Tid? I det Øjeblik da Vaabenhvilen udløb? Det var noget sent. Jeg antager, at den maa have været fastsat længe før, og altsaa uden Hensyn til Søstyrken; thi saa ukjendt kunde Kommandoen dog ikke være med sin Søstyrke, at den jo maatte vide, at denne ved en Overgang i Alssund vilde være betydningsløs, saafremt ikke idetmindste »Rolf Krake« var tilstede. Da nu »Rolf Krake« tidligst den 25de er bleven medtaget i

Beregningen, maa Opstillingen altsaa have været fastsat uden Hensyn til Søstyrken. Rigtignok henviser Majoren til nogle Skrivelser af 2den Maj og en af 22de Juni; men af disse synes rigtignok de første, som Majoren lægger Vægt paa, at være noget gamle for at tages i Betragtning ved de helt nye Dispositioner, som Gjenudbrudet af Fjendtlighederne jo nødvendig maatte fremkalde.

Endelig maa man undre sig over, at Majoren alene holder sig til Skrivelser og ikke anfører en eneste Beslutning fra alle de Krigsraad, som maa have været afholdt under Vaabenhvilen med Søstyrkens højere Officerer, og som jo saa meget mere nødvendig maa have været afholdt med dem, som man jo ikke ansaa »Eskadrechefen ved Als for at være Kommandoen underlagt«.

Men selv om hele Forsvaret virkelig fra Begyndelsen var baseret paa »Rolf Krake« eller paa Søstyrken, maa man, — uagtet Majoren siger: »Da Eskadrechefen ved Als ikke var Kommandoen paa Als underordnet, saa kunde selvfølgelig Intet befales af Kommandoen angaaende Marinestyrkens Virksomhed«, — rigtignok undre sig over, at Kommandoen, selv om den intet kunde befale (hvilket dog vistnok er for meget sagt), ikke havde større Interesse af, hvorledes dens tagne Dispositioner vilde blive udførte, end at den ikke itide har forsikkret sig herom, saa at det først er bagefter, at man erkjender hvad »Rolf Krake« foretog sig og burde have foretaget sig saavel om Dagen som om Natten. Kan man som Kommanderende saaledes kaste Ansvarret fra sig?

Og hvorfor var det netop 4de Regiment, hvem det var overladt at bevogte den store og mest udsatte Kjær Halvø! Som forklarende Undskyldning for de mange Krigsfanger af dette Regiment og for nogle Kompagniers Deroute anfører Majoren, at Regimentet nylig havde modtaget 400 Rekruter, der her kom første Gang i Ilden. Men dette maatte Kommandoen jo vide forinden

Slaget; hvorfor var da den vigtigste og mest fremskudte Post overdraget til dette Regiment?

Endelig angives der som Grund for Opstillingen, at den omhandlede Kyststrækning mellem Sønderborg og Sønderskoven hørte til den Del, hvis Dækning ikke var overtagen af Marinen. Men hvorfor var den det da ikke? Saafremt man, uden at overdrage Søstyrken mere, blot havde forrykket Udgangs- og Endepunkterne af denne Kyststrækning lidt, nemlig overladt Søstyrken den Kyststrækning, hvor man var vis paa, at den kunde manøvrere: fra Sønderborg østenom Øen indtil Arnkilsøre — istedetfor fra Sønderskoven indtil Storeskoven, da vilde man have vunden: 1) Ikke at have overdraget Søstyrken mere, end hvad man med al rimelig Grund maatte antage at den kunde udføre, idet den kun vilde have Farvande, hvor den kunde manøvrere, og hvorved den ikke blev afdragen fra sit Hverv for at støtte Flanker eller optage forsprængte Soldater; 2) at hele Troppestykken undtagen noget Artilleri og Kavalleri sydost for Sønderborg kunde trækkes op paa Kjær-Halvø, og Alt der benyttes til Forsvaret; 3) at Forposter og Piketter kunde besættes langt stærkere; 4) at man ikke behøvede at sende Tropper til Nordlandet og 5) at man ikke behøvede at overlade den allervigtigste Del af Forsvaret til en Deling, »der ikke var Kommandoen paa Als underlagt, og over hvis Virksomhed den selvfølgelig Intet kunde befale.«

Disse Betragtninger over de tagne Dispositioner kunde vistnok føres videre; jeg tør imidlertid ikke indlade mig derpaa, og det er desuden ogsaa overflødig. Thi er min Opfattelse rigtig i Principet, maa hermed ogsaa være tilstrækkelig sagt for at gjøre det indlysende, at Marinen idetmindste ikke kan paabyrdes noget Ansvar for den Modtagelse, der var Fjenden forud beredt, naar han kom til Als.

Naturligst vilde det være efter at have set, hvorledes Opstillingen var, at undersøge, hvorledes Stykken da

blev benyttet under Kampen. Jeg skal imidlertid ikke vove mig ind paa en saadan Undersøgelse; dels vilde den for Øjeblikket ikke være til nogen Nytte, og dels vilde det paa Grund af den forestaaende Krigsret være utidigt at anstille Betragtninger over »Rolf Krakes» specielle Andel i Kampen.

Enkelte af de Oplysninger, som Majoren giver, maa jeg dog tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, blot ved at stille dem sammen:

»Paa Slaget 2«, hedder det, »bleve samtlige Baade (Fjendens) ved Stationerne A, B og C trukne ned i Vandet af deres Besætninger indtil omtrent 100 Alen fra Kysten, hvor Dybden først tillod, at Mandskabet steg i Baadene, og nu roedes af alle Kræfter imod Als' Kyst. I nogen Afstand fra denne sprang Tropperne atter i Vandet og løb i Land.«

»Det 4de Regiments Forposter vare, som vi allerede tidligere have bemærket, aarvaagne og opmærksomme.«

»Imellem 7 og 11 Minuter variere Angivelserne om Tiden, som medgik til Overfarten«.

»Paa Sandbjerg Slot slog Klokken 2, da det første Geværskud faldt fra Feldtvagt Nr 3«.

»Et Øjeblik efter var saavel Geværilden som Kanonilden levende over hele vor Linje.«

»Sundets Brede ved A er 900 Alen«.

Regner man nu dette efter, maa man vist indrømme, at før Kl. 2 10 M. kan den første fjendtlige Soldat ikke have sat sin Fod iland, selv om Natten havde været rolig; men mod en levende Gevær- (og Kanonild) tør det vist antages, at Klokken har været $2\frac{1}{4}$ før en betydeligere Styrke har været iland. Lad os imidlertid antage, at Kl. 2 10 M. har den første Styrke været iland fra A og D. Ved B og C altsaa Kl. 2 12 M og 2 15 M.;

»Natten var til Held for Fjenden meget mørk, saa mørk, siger en Deltager i Angrebet, at man ikke kunde se ti Skridt fra sig.«

»Kl. 1 $\frac{3}{4}$ opdagede en Deling af Feltvagt Nr. 1 en lang mørk Stribe over 2000 Alen ude paa Fjorden, og nogle Minuter efter saas den at bestaa af en Mængde Baade i Bevægelse mod Øen.« »Ilden aabnedes imod dem paa 800 Alen!«

»Alligevel kunde Besætningen i Kanonplacement Nr. 1 ikke komme til Skud med sin Kanon, da den af denne fjendtlige Deling, blev tvungen til at forlade Stillingen; først efter nogen Modstand tvang Fjenden Feltvagt Nr. 1 til at vige tilbage og tage Stilling i Skovens Nordkant, hvor den vedblev en kraftig Modstand, der vistnok vilde have haft en ikke ringe Virkning, saafremt Arbejdskommandoen paa 100 Mand, som stod der fra 18de Regiment ikke, foranlediget ved at dets Fører havde misforstaaet de givne Ordre, havde ladet sine Vaaben blive hjemme. Det maatte gaa tilbage over en halv Mil.

Placement Nr. 2 gjorde 50 til 60 Skud; Placement 2 b gjorde 16 Skud. Feltvagt Nr. 2 blev angreben fra C og tagen tilfange; endel af den undkom og sluttede sig til Feltvagt Nr. 3, der omtrent samtidig blev angreben fra B; Feltvagt Nr. 3 assisteredes af Feltvagt Nr. 4, som i denne mørke Nat Klokkeren 2 havde indtaget Dagstillingen; men efter nogen Modstand blev den tvungen tilbage til en Stilling langs det østlige Hegn af Skovfogdens Jordlod; her rallierede Fjenden sig og tog saa Feltvagt Nr. 3 tilfange. Nogle undkom og naaede Arnkils Skovs Vestkant, hvor de sluttede sig til det fremrykkende 7de Kompagni, som »allerede Kl. 2 10 M. fandt Fjenden i Besiddelse af Skovfogdens østlige Hegn.« 5te Kompagni traf ligeledes Fjenden allerede Kl. 2 10 M. paa Skovens nordlige Kant.

I 20 Minuter vedligeholdte 7de Kompagni Kampen i Skovens vestlige Udkant, hvorefter tidligst, altsaa Kl. 2 $\frac{1}{2}$, Retræten fortsattes indtil Gaarden Nr. 1; saavel dette Kompagni som 5te Kompagni maatte under denne Re-

træte bestaa en haard Kamp; Resterne sluttede sig sammen ved Gaarden Nr. 1 og fortsatte herfra Skridt for Skridt Retræten indtil Gaarden Nr. 5, hvor 2 Kompagnier af 18de Regiment rykkede frem, da, først da, Kl. 4 om Morgenen fik de Afløsning.

»Under Regimentskommandørens Fraværelse havde 8de Kompagni modtaget en direkte Ordre fra Brigaden til at besætte et Gjærde nogle hundrede Alen syd for Skoven;

»da Kompagniet senere, vel omtrent Kl. 3 $\frac{1}{4}$, gik frem til Angreb imod Skovens sydlige Udkant, modtoges det af en saa heftig Ild, at det kom i Uorden.»

Mere end en halv Time kan man vel ikke antage, at Kompagniet har ligget bag dette Gjærde, inden det gik frem til Angreb, saameget mere som Fjenden neppe før 2 $\frac{3}{4}$ har været i Skovens sydvestlige Del, hvorhen han først kunde komme da 7de Kompagni tidligst 2 $\frac{1}{2}$ blev kastet fra sin Stilling i Skovens vestlige Udkant ved Skovfogedhuset. Rimeligere er det dog, at 8de Kompagni ikke har ligget saa længe bag Gjærdet, men at det meget hurtigt efter at være ankommen er gaaet frem til det Angreb, der mod en saa stor Overmagt, som allerede var tilstede, maatte ende uheldigt. Klokken har vistnok altsaa været allerede over 3, da 8de Kompagni rykkede frem i Ilden; og dette synes saa meget rimeligere at slutte, som det ikke kan antages, at 6te Kompagni er rykket frem mere end højst et Kvarter efter 8de Kompagni; thi det var Brigadeadjudanten, der gav 8de Kompagni Ordre til at rykke frem, og Brigadekommandøren selv, som gav direkte Ordre til 6te Kompagni at rykke frem som Soutien for hint; men under sin Fremrykning traf det allerede det tilbageviggende 8de Kompagni, altsaa henimod Klokken 3 $\frac{1}{2}$.

Før Klokken 3 kan det altsaa i Virkeligheden ikke antages, at 8de og 6te Kompagnier, med hvilket sidste formodentlig Regimentskommandøren var, ere komne i Ilden.

»I samme Øjeblik, som de fjendtlige Baade opda-

gedes, blev der givet Ordre til at tænde Baunen Nr. 6, hvilket ogsaa strax udførtes; det er oplyst, at Baunerne Nr. 7 og Nr. 5 ligeledes ere blevne tændte strax ved Skydningens Begyndelse eller omtrent Kl. 2.»

Uagtet jeg intet særligt Kjendskab har til de for nogen af de tvende Krigs-Undersøgelseskommissioner fremkomne Oplysninger, troer jeg dog, at man idetmindste hos den ene Kommission vil kunne faa oplyst, at dengang Baunerne tændtes, var Rolf Krake ikke alene let men igang under fuld Fart. Ved at maale Afstanden fra den i Majorens Kaart for Rolf Krake angivne Plads til det Sted, hvor den har begyndt Skydningen, vil man ikke kunne faa over 8000 Alen. Rolf Krake løb formodentlig med 8 Miles Fart, men lad os for Sikkerhed kun regne 6 Mil, giver dette for 8000 Alen 27 Minutter. At den skulde kunne gjøre det paa 10 Minutter, hvilket Majoren anfører som et Udsagn af Chefen til afdøde Oberst Faaborg, maa man jo have indset var umuligt. Senest Klokken 2½ er da, ifølge de vundne Oplysningers Klokkesletter, Rolf Krake ankommen paa Kamppladsen.

Et andet Sted siger Majoren rigtignok: »En delvis Afbrydning i Overgangen fandt Sted omtrent Kl. 3, da »Rolf Krake«, der ogsaa om Natten laa inde i Avgustenburg-Fjord, først kom tilsyne Nord for Allsund«.

Er Rolf Krake først kommen tilsyne Kl. 3, kan Baunernes Antændelse etc. etc. altsaa først være sket Kl. 2½. Det Rette vil man maaske komme nærmere ved at antage, at Rolf Krake er ankommen mellem 2½ og 2¾; thi jo senere den er ankommen, desto senere maa jo Skydningen og øvrige Allarmering være sket.

Altsaa:

Rolf Krake var paa Kamppladsen senest Kl. 2 40 M.

Tidligst Kl. 3 ankom Regimentskommandøren med 6te og 8de Kompagnier af det Regiment, hvem Bevogtningen af Kjær Halvø var anbeføret, paa Kamppladsen.

Først Kl. 4 kom de første Delinger af selve Armeens Hovedstyrke i Ilden.

Armeen synes mig saaledes ikke at have nogen sær Berettigelse til at bebrejde Marinen eller Rolf Krake sendrægtig Ankomst paa Kampladsen; men i øvrigt var jo Tiden, paa hvilken disse forskjellige Delinger mødte Fjenden, naturligvis afhængig af deres Nattestationer. For den ene Deling som for den anden maatte disse Stationer jo være Kommandoen bekendte. Begivenhederne, som de fulgte og udviklede sig, altsaa forudsete.

Saaledes som Majoren har gjort det for en enkelt Deling, kunde man nu ogsaa for andre Delinger eller for Kommandoen opstille »Hvis'er« og »Saa'er«, og hvem, der hidtil har beskæftiget sig med at udfinde, hvad der vilde være sket, hvis »Rolf Krake« havde gjort det eller det, kunde nu til Afvevling henvises til lignende Spørgsmaal for Landstyrkens Virksomhed, hvilke det efter det Foregaaende vel neppe vilde falde vanskelig at stille.

Majorens Artikel, som den foreligger, var idetmindste overflødig. Arme og Flaade have under Krigen staaet ved hinandens Side, have lidt sammen og baaren Ulykkerne sammen: de burde da og efter Krigen i Fællesskab kunne have baaren den Bitterhed, som født af Folkets Sorg vendte sig mod dem.

De kunde saameget bedre have baaret Ulykkens Følger med hinanden, som Bebrejdelse kom fra det Folk, der var uberettiget til at bebrejde dem Noget. Thi Arme og Flaade, som de vare under Krigen, vare skabte af Folket selv, vare udgaaede af selve Folket og vare dengang, som de til alle Tider ville være det, netop Udtrykket for Folkets Krigerdygtighed og Evne til at værne om sine Rettigheder. Er Folket usøvant, saa bliver Flaaden derefter. Krigeraand og Krigerfærdighed bringes ikke tilveje ved Reglementer og ved Procentberegninger af fremmede Landes Institutioner. Den Aand, som skaber en Flaade og en Arme til Værn om Landet,

den maa bo i Folket, den maa vækkes hos Barnet, den maa udvikles i Ungdommen: de militære Institutioner skulle kun styrke den hos Manden og give den praktisk Anvendelighed i Livet eller — den maa pludselig gennemstrømme Nationen født af Begejstringen.

At der af Søstyrken ved Als som andetsteds er begaaet Fejl, vil Marinen vist ikke benægte, men til at fremdrage dem synes mig ikke at Officerer af Armeen kunne være særlig kaldede. Enhver feje for sin Dør. Det vil Marinen forhaabentlig nok gjøre, som den altid har gjort, — man efterse Tidsskriftets tidligere Aargange, — uden at behøve at vælte noget af det Ansvar, der vistnok tilkommer den for Als og andre Affærer, over paa Armeen. At Armeen vil gjøre det samme, tvivle vi ikke paa, men med sin Fremstilling »Tabet af Als« har Major Ravn været saa uheldig, at man af den har uddraget den Slutning, at det var Marinens Skyld, at Als blev tabt.

Den Ting er sagt før; men saameget mere burde Major Ravn, naar han vilde paatage sig at stille Sagen frem i sit rette Lys, netop have erindret om, at ligesaavel som det var Napoleon, der vandt Slaget ved Jena, var det Napoleon, der tabte Slaget ved Waterloo; — da det ikke lykkedes Kommandoen at forhindre Overgangen, saa skete den, da det ikke lykkedes Kommandoen at forhindre, at Als blev tagen, saa blev den tagen.

Man har — Majoren ogsaa —, for at overdrage Marinen Ansvaret, endog villet gjøre gjældende, at Eskadren ved Als var uafhængig. Det er ikke Tilfældet; den var stillet til Raadighed. Eskadre-Chefen var ikke ombord i noget Krigsskib vel netop for altid at kunne være til Tjeneste for Kommandoen. Han havde en Damper til sit Brug for, naar Tiden tillod det, at kunne inspicere alle ham underlagte Stationer og Skibe, eller, om man ønskede det, for at kunne føre disse Delinger i Kampen. Har der altsaa ikke været den rette Sammenarbejden tilstede, da maa Fejlen dog nødvendigvis

have ligget der, hvor den øverste Kommando laa. Den første Betingelse for at kunne kommandere er den, at forstaa at kommandere.

Det var Kommandoens Sag at benytte den Søstyrke, som var stillet til dens Raadighed, saaledes som den skulde benyttes; blev den det ikke, maa Kommandoen selv bære Ansvaret derfor eller ialtfald kunne drage Vedkommende til Regnskab. Det var Majorens Sag at vise os, hvorledes Kommandoen i saa Henseende havde stillet sig. Om den itide havde taget alle fornødne Hensyn, om den havde tilstrækkelig Søstyrke til hvad den tænkte sig udført, om den havde sørget for Kommunikations-Midler med Søstyrken under Slaget, om den havde taget fornødne Dispositioner for det Tilfælde, at det ikke lykkedes denne dens Forpost paa Søen at udføre de den paadragne Hverv. Disse er ikke uvigtige Punkter at faa oplyste. Hvis Rolf Krake f. Ex. havde faaet en Ende i Skruen eller gaaet sin Maskine varm, eller andet Uheld som f. Ex. Taage var indtruffen, saa at den derved i det afgjørende Øjeblik havde været forhindret i at manøvrere, hvilket nærliggende Tilfælde jo ikke alene maa have været forudset, men hvorpaa Marinen havde henledet Kommandoens Opmærksomhed, — skulde Als dog lige godt have været forsvaret, eller det maatte konsekvent have heddet: »Da Marinen fik en Ende i Skruen« eller »da Marinen gik sig varm«, saa blev Als taget.

Med en Rolf Krake har Marinen aldrig kunnet paatage sig at forhindre Overgangen; havde vi her som andetsteds havt tilstrækkelige og hensigtsmæssige Fartøjer bevæbnede med kraftigt Skyts og førte af dygtige og veløvede Besætninger — kort havde vort Lands Forsvar været baseret mere paa Flaaden end det i mange Tider har været, men som det i gamle Dage var, da kunde Marinen vistnok have forhindret saavel Overgangen som andre Uheld i denne Krig; — men som det nu er, maa Armeen tage idetmindste sin Del af Ansvaret! —

Lystsejlad.

Af P. Bruun, Lieutenant i Marinen.

Man hører saa ofte klage over vor Tids Ungdom. Alle Ældre gaa omkring i en stadig og tiltagende Forundring over den opvoxende Slægt, under det stadige Omkvæd: »det var rigtignok ikke saaledes da jeg var ung.« Man forundrer sig over at høre Ungdommen føre Ordet, politisere, kritisere og spotte, man undres ved at se Drengene og unge Mennesker vise saa liden Interesse for ungdommelig Leg og Færden i det Fri, man beklager deres sygelige Tilstand, deres svage og spinkle Legeme, kort sagt man er i høj Grad forbavset over at unge Mennesker egentlig slet ikke mere ere unge. Er nu denne Forbavselse berettiget, navnlig naar den udtales af den Ældre?

Hertil maa vistnok svares Nej. Thi skjøndt Enhver tilvisse maa være enig med de Ældre i disse Anskuelser af Nutidens Ungdom, mener jeg rigtignok, at det maa være aldeles uden Forundring. Som man saar, saa høster man, som Opdragelsen er, saaledes maa Ungdommen blive, aldeles naturligt som Aarsag og Virkning.

Jeg skal ikke trætte Læseren med en vidtløftig Kritik over Nutidens Opdragelsessystem, skjøndt, Gud ved, det er et righoldigt Stof; jeg vil kun hentyde til en enkelt Side af samme:

I den kortest mulige Tid at stuve en Dreng propfuld med Visdom af al mulig Slags, aldeles uden Hensyn til om han i legemlig Henseende udvikles, eller i aandelig Henseende modnes under denne Pakningsproces: det kaldes herhjemme at opdrage, det mene de Ældste i Menigheden er at udvikle en sund Sjæl i et sundt Legeme, — og dette er dog vel Hovedopgaven ved al Opdragelse.

Derfor, der er sandelig ingen Grund til Forundring for de Ældre over den Ungdom som ej er ung, den er jo deres eget Værk. Giv Ungdommen den nødvendige Legemsudvikling! Væk itide Lyst og Sands for gavnlig Leg! Kvæl ikke alt ungdommeligt Mod i Skolens kvalme Luft og under Kundskabernes Masse; men del med Retfærdighed Tiden imellem Legemets og Aandens Udvikling, og et stort Fremskridt vil være gjort i Ungdommens Opdragelse og fremtidige Udsigt til jordisk Lykke, der dog især afhænger af Sundheden.

Den i legemlig Henseende forsømte Dreng føler som ungt Menneske ingen Lyst til at deltage i Legemsøvelse, Vaabenbrug eller anden gavnlig Adspredelse, der andetsteds, f. Ex. i England, spille en saa stor Rolle i Ungdommens Fornøjelser; han søger at bilde sig selv og Andre ind, at han er hævet over Sligt, han kalder dem tidsspildende, medens Sandheden er, at han ikke duer dertil; han er og bliver kun et svageligt Stuemenneske, uduelig til al praktisk Gjerning i Livet, og altfor ofte ensidig i sin Betragtning og Opfattelse af det.

Os Danske er der i Særdeleshed en Slags »Sport« eller Ungdomsøvelse, som Naturen selv anviser; det er Lystsejladsen.

Det danske Folk er en Sønation (burde idetmindste være det). »Dansken fra Arilds Tid husvant plasker tilsøs«, sige vore Digtere o: om vore Forfædre; men nu, hvor forandret! For den store Masse af os har »Du Danskes Vei til Roes og Magt, mørkladne Hav« slet-

ingen Tilløkkelser; man bliver helst paa det Tørre og betragter det i Almindelighed som en Begivenhed, naar man engang imellem maa ud paa det Vaade — Lystsejlad! — Ironi: »hvem finder dog paa Sligt!» Man kunde jo gjerne blive vaad og forkjølet i den skarpe Luft, Toilettet derangeret, de nye Benklæder ødelagte, haard Hud i de fine Hænder etc. etc. Saadan gaar Talen, og som Talen gaar, fældes Dommen over en af de nyttigste og for en Sønation naturligste Adspredelser, en Adspredelse som hæder Legemet og styrker Nerverne, øver Øjet og vækker Interessen for Søen og for de rige Velstandskilder, som den tilbyder.

Hvad vare vel vi Danske uden Havet? Det Hav, som vore Forfædre pløjede, og om hvis rige Høst Erindringen endnu efter Aarhundreder lever i vore skønne Sagaer og ærefulde Minder. Det Hav, som endnu bærer vort Flag til de fjerneste Kyster, og som mildt og kjærligt omfavner vort lille skønne Land? Det Hav skulde vi ikke elske?

Fra hver en Bølge, som bryder sig mod Kysten lyder det jo til os: »Kom! Følg os! Ved os 'er Danmarks Navn hidtil baaret vidt omkring, ved os kan det endnu frelses fra Forglemmelsens Mærke!»

Man kan vanskeligt tænke sig heldigere Forhold til Lystsejlad, end netop de, som vore Belter, Fjorde og Sunde frembyde: et Farvand, som i Skjønhed søger sin Lige, hvor der næsten aldrig findes andet end smult Vande, og i hvilket en tryk Ankerplads altid haves ved Haanden; og dog er her ingen Sands for denne Fornøjelse!

Forsigtige Fædre og ømme Mødre tillade nødigt de kjære Børn at komme i Nærheden af Vand, i det Højeste skulde det være for at vaske sig, men sejle! Nej, paa ingen Maade! og saa kommer den gamle Historie om En eller Anden, som paa en eller anden Maade, for saa og saa mange Aar siden, ku'd sejle etc. »Nej! min Søn skal rigtignok ikke sejle, førend han forstaar det«

ad modum: Drengen som ej vilde i Vandet, førend han kunde svømme. Forsigtighed er en Borgermesterdyd, og hørte der ikke andre Dyder til for at blive Borgermester, kunde vi aldrig komme i Forlegenhed for den Artikel. En forsigtig Fader, en velstaaende Borger i Kjøbenhavn, har jeg hørt yttre sig saaledes: „Jeg har været en stor Cujon alle mine Dage, det har jeg befundet mig vel ved og jeg haaber, at min Søn skal blive det samme; saa hytter han sig nok — derpaa gaar nu min Opdragelse ud“.

Slige Udtalelser høres vel sjældent; men selv om de ikke udtales med en saa kynisk Uforbeholdenhed, ere dog lignende Principer desværre kun altfor ofte Grundlaget for Forældrenes sygelige Omsorg for deres Børn.

Se til England, der langt fra har det til Lystsejlad indbydende og gunstige Farvand omkring sine Strande som vi: Engelske Lystfartøjer gennemfare alle Have, og Tusinde og atter Tusinde af dem vrimle langs Britaniens Kyster, udviklende en Djærvhedens, Dygtighedens, Selvfølelsens Aand, hvis Virkninger spores igjennem hele Nationen og gjennem al dens Gjærning. Hvor øde ser det derimod ikke ud langs vore Strande? Den ene smukke Villa ligger ved den anden tæt ved Søen, Bølgerne lege mod Stranden og stænke deres Skum lige ind i Haven, gennem den aabne Dør lyder deres lokkende Sang; men selv hos Den, som skylder Havet al sin Rigdom, søger Øjet forgjæves Lystbaad: Hans Tak til Elementet er et Landsted ved Stranden: Derfra beundrer han og hans Sønner Søen: Søen ser saa prægtig ud og saa frisk, men — derved bliver det; man kjender ikke den herlige, oplivende og forfriskende Følelse, i en god og hurtigsejlende Baad at stryge hen over Bølgerne; man ved knap, hvorledes vor egen smukke Kyst ser ud fra Søen — dog jo! man har Dampskibet, og kan jo der daglig faa sin Lyst styret for 24 Sk. pro persona, og det er jo baade en nem og billig Maade; hvad behøves der vel Mere?

At Søofficererne fremfor Andre bør gaa i Spidsen i Alt, hvad der angaar Lystsejlds, er en Selvfølge, og man tør vel nok sige, at det er en Søofficers Pligt af al Formue og først og fremmest ved Exemplets Magt at søge at udbrede Lyst til og Interesse for Sagen. Men desforuden har denne for Marinen endnu en særlig og aldeles overvejende Betydning, idet et nøje Kjendskab til vore Farvande er en uundværlig Betingelse for at en dansk Søofficer tilfulde kan gjøre sin Pligt under en eventuel Krig i vore egne Farvande — og paa Muligheden af en saadan, især en Forsvarskrig, bør vi være fuldt beredte nu mere end nogensinde før. Man tro ikke, at en dygtig Lods klarer Sagen; det er en af disse store traditionelle Løgne fra den Tid, da man ansaa det for farligt for Staten at have gode Kaart over sine Farvande, som det gjælder at faa udryddet, uagtet den næsten er lyst i Kuld og Kjøen af selve Instruktions og Reglementer.

Hvorledes kan noget Helt, Energisk, Dygtigt præsteres af en Orlogsmand, naar Kommandoen, maaske netop i det afgjørende Øjeblik, gaar ud af Chefens Haand og over i Lodsens? — Lodsen være saa flink og saa dygtig, han være vil, saa kjender han dog kun Farvandet, men Skibet og Artilleriet, som skal benyttes mod Fjenden i Forbindelse med Stilling og Manøvrer, det kjender han dog ikke, og Resultatet af en Kamp under selv den dygtigste Lods's Førelse maa derfor nødvendigvis blive tarveligt. Og naar nu Lodsen er mindre flink, mindre modig eller mindre bestemt under de ham uvante Forhold, hvad saa? Mon det da ikke bagefter kommer til at hedde: Lodsen vilde ikke tage Skibet igjennem — Lodsen mente ikke at kunde gjøre dette eller hint etc. Man er nødt til at følge Lodsens Anvisning selv om man er overbevist om, at det, som Lodsen vægrer sig ved at udføre, ingentunde er en Umulighed — og det i sine egne Farvande, i hvilke man maaske aldrig før har været. Man mindes her uvilkaarligt en Yttring af Ka-

pitajn Duntzfeldt i hans Piece om »Rolf Krake» saalydende: »I Sundet (Alssund) havde jeg ikke været siden forrige Krig, og Chefen, saavidt jeg mindes, aldrig.« Disse Ord, som sikkert den største Del af Marinens Officerer kunne gjøre til sine, og som her udtales af en Officer, der bestandig har vist en høj Grad af Interesse for sit Fag, bestandig har faret tilsøs og aldrig holdt sig tilbage, synes os at indeholde en indtrængende Opfordring til Marineministeriet og til Repræsentationen, om at søge at raade Bod paa denne Tilstand, søge at gjøre det muligt for Officererne at lære vore egne Farvande at kjende og saaledes arbejde henimod det Maal, det vistnok endnu fjerne, men dog sikkert opnaaelige Maal: at danske Orlogsmænd i danske Farvande kunne klare sig uden Lods.

Til dette Maal fører kun en Vej, og det er Lystsejladsen; at fremme og udvikle den vil i højeste Grad være i Marinens og Landets velforstaaede Interesse.

»Det maa tidligt krøges, som god Krog skal vorde,« siger Ordsproget, og det kan i fuldeste Maade anvendes her.

Kun den, som fra Ungdommen af med Iver og Lyst i sit Kald tidligt og sildigt færdes i vore Farvande, bliver som hjemme der, bliver selv »bekjendt Mand«, bliver først egentlig da til det, som Staten burde fordre, at den Mand skal være, som den betror Kommandoen af sine Skibe, den Mand, paa hvem Ansvarret skal og bør hvile. For Søofficeren er derfor Lystsejladsen i Ordets egentligste Forstand »ej blot til Lyst«, og den unge Officer som ej føler Lyst til denne nyttige Beskjæftigelse, eller anser det for overflødigt eller ham uvedkommende at lære vore Farvande at kjende — ja! han er vistnok kommen paa en fejl Hylde her i Samfundet og burde rettest søge sig en anden Livsstilling.

Men heldigvis mangler Lysten ikke blandt vore unge Officerer — kun Midlerne til at tilfredsstille den,

dem skorter det svært paa. Sagen har nemlig hidtil aldrig nydt den Understøttelse og den Opmuntring fra Regjeringens Side, som den havde Krav paa, og man har i høj Grad misforstaaet og undervurderet Betydningen af, gennem et tilstrækkeligt Antal af velsejlende og handelige Lystfartøjer at forøge Officerskorpsets militære Dygtighed, og gennem Lystsejladsen i det Hele at vække Folkets Interesse for Søen og specielt for Marinen. Adskillige Gange have Officererne ansøgt Ministeriet om at faa de nødvendige Fartøjer til at besejle vore Farvande stillede til Disposition. Man har fremhævet den Gavn, som saadanne Fartøjer vilde stifte, og man har ment, at Lystsejladsen var en værdig og passende Anvendelse af den Tid, som de faa Udkommandoer i saa rigeligt Maal stille til Officerernes Raadighed. Ansøgningerne vare ikke altid uden Resultat, og det sidste, fremkommen rigtignok under de trange Kaar efter Krigen, henligger nu paa Værftet i Form af Lystkutteren «Olaf Rye»: Indbegrebet af alle Udyder og en fuldstændig Parodi paa et Lystfartøj. Det er ikke meget opmuntrende; men vi skulle jo altid bede og aldrig blive trætte. Vi bede altsaa atter og bede af Hjertet: Giv Officererne Midlerne til at besejle vore Farvande, lad enhver Opmuntring til Lystsejlads blive dem tildel, indskrænk for dens Skyld selv Landtjenesten til det mindst Mulige og hold Officererne om muligt altid ude paa Kryds imellem vore Øer, naar ikke større Kommandoer kalde dem bort.

Først naar Sagen paa saadan Maade med Alvor og Kraft føres igjennem, kan der fra Regjeringens Side stilles Fordringer til Officererne i Retning af Lokalkjendskab, Fordringer, som da sikkerlig ville blive tilfredstillende. Og paa saadan Maade bør Marinen gaa foran og sætte et godt og følgeværdigt Exempel, et Exempel, der sikkert vil blive efterfulgt, saa vist som Aanden ej er død, den Aand «som over Nordens Hav fløj ungdomskjæk og staa omgjordet!»

Om et nyt Registrerings- og Maalings-System for danske Skibe.

(Meddelt ifølge Opfordring af Tidsskriftets Redaktion og med Samtykke af Skibsmaalings-Kommissionens Formand ved Lieutenant A. Schnejder, kongl. Skibsmaaler.)

Iblandt de Reformers i Skibsfarts-Lovgivningen, som i en lang Aarrække have staaet paa Dagsordenen, indtage de ovenanførte Spørgsmaal en temmelig fremragende Plads; saaledes blev der om Registrerings-Sagen allerede i Begyndelsen af Trediverne afgivet en stor Mængde Betænkninger fra forskjellige Avtoriteter, men skjøndt der dengang fra Etatsraad L. N. Hvidts Haand forelaa et efter Datidens Forhold fortrinligt Lov-Udkast, blev Sagen henlagt indtil Aaret 1850, da der atter rørtes ved den, men ogsaa denne Gang uden Resultat.

Aarsagen hertil kan ikke søges deri, at man fandt det Bestaaende tilfredsstillende, tvertimod have saagodt-som Alle, der forstode sig paa disse Sager, bestandig været enige i, at de gjældende Bestemmelser vare i høj Grad forældede og mangelfulde; derimod maa Aarsagen vistnok søges dels i Spørgsmaalets temmelig udviklede Beskaffenhed, der foraarsagede at det ikke stod ganske klart for Bestyrelsen, hvilke Formaal Registreringen egentlig havde, samt paa hvilken Måade denne her i Landet paa den mest hensigtssvarende Måade kunde gennemføres — og dels maaske ogsaa fordi det stred imod visse Interesser at faa et velordnet System indført.

Skibsmaalings-Reformen har derimod ikkun været paa Bane siden Aaret 1858, saa at denne forholdsvis maa betragtes som et helt ungdommeligt Spørgsmaal.

I de fleste fremmede Søstater er der imidlertid som bekjendt i de senere Aar fremkommet mer eller mindre fuldstændige Lovsamlinger, der vedrøre Skibsfartsforholdene i Almindelighed. Jeg skal saaledes nævne den engelske Merchant Shipping Act 1854 (med senere tilkomne Amendment Acts af 1855 og 1862), der kan opstilles som et Mønster for, hvorledes en Lovsamling angaaende Søfartsforholdene bør være affattet. Den omfatter saaledes: Loven om Bestyrelsen (Board of Trade) og Bestyrelses-Forholdene, Skibs-Registreringen og Maalingen, alle Slags Skibs-Ejendoms- og Omsætnings-Forhold; Befragtnings-, Havari-, Strandings- og Paasejlings-Lovene, Lovene angaaende Skibsførernes, Styrmandenes, Maskin-officerernes og Mandskabets Pligter og Rettigheder, Passager-Lovene, Lods- og Fyr-Lovene, Sparekasse-Loven for Søfolk, samt Loven for Retsplejen m. Fl.

Som en Efterligning heraf i flere vigtige Retninger kan vistnok den norske Søfarts-Lov af 24de Marts 1860 betragtes; den er selvfølgelig bleven modificeret efter de lokale Forhold og med Udeladelse af flere af de ovenfor omtalte Forhold; ogsaa denne Lov maa anses som et fortrinligt Arbejde, og det skyldes formentlig for en ikke ringe Del samme i Forbindelse med den særdeles hensigtssvarende Ordning af Skibs-Assurance-Væsenet, at Norges Skibsfart i de senere Aar har taget et saa overordentlig stort Opsving.

Idetmindste nogle af disse Forhold ere erkjendte at være mer eller mindre forsømte heri Landet, og Hensigten med disse Linjer er derfor at henlede det maritime Publikums Opmærksomhed paa, at der nu er en sikker Udsigt til at faa en tidssvarende Ordning tilvejebragt med Hensyn til tvende af disse Forhold, nemlig Registrerings- og Skibsmaalings-Væsenet, der skjøndt mindre vigtig, dog ikke kan frakjendes Betydning med

Ilensyn til Udviklingen af Handelsmarinen, hvilken Orlogsmarinen paa enhver Maade bør støtte for derved selv at opnaa en sikrere Grundvold, hvorpaa den kan bygge sin Fremtid. Den materielle Udvikling af Landets Kræfter er jo det Maal, som der for Tiden hovedsagelig bør søges hen til, og efter den store Afgang, som den danske Handelsflaade har lidt ved Hertugdømmernes Adskillelse fra Moderlandet, er der al mulig Anledning til at der stræbes efter at forøge Handelsflaadens Størrelse. Den fremtidige Sikkerhed for at ethvert Skib, som fører det danske Flag, i Virkeligheden er et dansk Skib, kan kun tjene til at forøge Flagets Anseelse, idet det forhaabenlig nu om muligt mere end tidligere vil blive Bestræbelsen for enhver Fører af et saadant Skib i alle Maader at handle saaledes, at Flagets Ære hævdnes.

I.

Efterat Registrerings-Sagen paany i Aaret 1860 var bleven bragt paa Bane, kan dens historiske Gang til Dato i Korthed fremstilles saaledes:

Foranlediget ved flere i Aarene 1860 og 61 indkomne Andragender og Betænkninger fra Kjøbenhavns Grosserer-Societetets Komite og Skibsmaalings-Kontoret om Forandringer af de bestaaende Registrerings- og Skibsmaalings-Systemer, nedsatte Overtoldbestyrelsen, efterat de fornødne vidtløftige Forarbejder vare blevne tilendebragte, i Begyndelsen af dette Aar en Kommission til Undersøgelse og Drøftelse af alle de hermed i Forbindelse staaende Forhold. Denne Kommission, der bestod af sø-, handels- og skibsbygningskyndige Mænd, saavel af Privat- som af Embeds-Standen, fuldendte sine Arbejder i Marts Maaned d. A. ved at indsende tvende Udkast til Lov desangaaende, hvorover Betænkninger senere ere afgivne af de forskjellige Avtoriteter, som have havt eller ville faa med disse Sager at gjøre.

Da Lov-Udkastene efter Forlydende i det Hele ere erklærede for anbefalelige, kan det forventes at Generaldirek-

toratet for Skattevæsenet, under hvis Ressort disse Bestyrelsesgrene henhøre, saasnart Omstændighederne tillade det, vil foranledige, at Udkastene forelægges de lovgivende Forsamlinger. Disse Spørgsmaal ville altsaa snart blive underkastede en offentlig Debat, hvilket de ingensinde tidligere ere blevne, og Øjeblikket synes saaledes at være kommet til at give en Fremstilling af det, der søges opnaaet ved disse Reforme.

Medens Skibs-Registreringen i flere fremmede Stater i en lang Aarrække har været ordnet ved omhyggeligt udarbejdede Love, har man heri Landet saagodtsom alene været henvist til mer eller mindre forældede Bestemmelser, der langtfra opfylde de Fordringer, som bør stilles til et velordnet og paalideligt Registrerings-System.

En Hovedmangel derved har saaledes været, at der ikke er bleven ført tilstrækkelig Kontrol med at ethvert i Registret opført Skib virkelig har haft Ret til at føre det danske Flag og til at nyde de dermed forbundne Begunstigelser, eller med at ethvert Skib, som med Rette fører det danske Flag, forefindes opført i Registret; tilige har Skibs-Registrenes skematiske Inddeling og Reglerne for deres Førelse været højst utilfredsstillende; som Følge heraf lade de kommercielle og statistiske Oplysninger, som Skibs-Registrene for Tiden afgive, Meget tilbage at ønske. Disse Oplysninger indskrænke sig nemlig til at give en simpel Oversigt over Antallet og Læstedrægtigheden af de ved hvert Toldsted hjemmehørende Skibe, samt til ved Opsummering af hele Antallet og den totale Læstedrægtighed, sammenlignet med de tilsvarende Momenter for det foregaaende Aar, at vise den aarlige totale Tilvæxt eller Forringelse. En væsentlig Mangel har det endvidere været, at der ikke er bleven ført noget General-Register over alle danske Skibe. Det er indlysende, at mange nyttige Oplysninger ikkun ved Hjælp af et saadant Register kunne erholdes, ligesom ogsaa kun derved den fornødne Orden og Paalidelighed

kan tilvejebringes og vedligeholdes. De ovenanførte Mangler i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibsregistrene blive reviderede hvert for sig og samtidig med Told-Regnskaberne, altsaa først efter et Aars Forløb, have bevirket, at Revisionens Arbejder, trods den Omhyggelighed og Samvittighedsfuldhed, hvormed de udføres, ikke have kunnet bringe en bedre Orden tilveje. De nuværende Skibs-Registre have derfor aldrig kunnet vinde Betydning i nogensomhelst Henseende.

For nu at raade Bod herpaa har Kommissionen bragt et System i Forslag, der, saavidt Forholdene tillade det, er i Overensstemmelse med det engelske Registrerings-System, hvis første Begyndelse daterer sig fra Navigations-Akten af 1660, og hvis Hovedformaal antages at være følgende:

1) At Optagelsen af et Skib i et Register udgjør det internationale og lovlige Bevis for Skibets Berettigelse til at føre det nationale Flag.

2) At Registrene til enhver Tid skulle kunne yde fuldstændig paalidelige og udtømmende Oplysninger om ethvert Skibs særegne Beskaffenhed, samt om Handelsflaadens Størrelse m. v.

3) At Indførelsen i Registeret af en dertil efter de fremlagte Ejendoms-Dokumenter berettiget Ejer bliver det retslige Bevis for denne Ejendomsret til det registrerede Skib, samt at alle senere Ejendomsforandringer og Omsætninger, saasom Optagelse af Laan etc., for at faa retslig Gyldighed skulle registreres — kort sagt, at de autoriserede Register-Protokoller tillige ere Skibs-Pante-Bøger.

Med Hensyn til Punkt 1 opstaar for vort Lands Vedkommende atter flere Spørgsmaal, nemlig: om hvilke Betingelserne bør være, for at et Skib skal kunne betragtes som dansk; om hvilke Bevisligheder, der i saa Henseende og forinden Registreringen kan foretages, bør tilvejebringes; samt endelig, hvormed det under Skibets Fart i Ind- og

Udlandet skal bevises, at Skibet er berettiget til at føre det danske Flag.

Angaaende de forannævnte Betingelser har der stedse været delte Meninger, hvilket ogsaa nylig viste sig under Forhandlingerne i Rigsraadet om nogle af Regjeringen truffne Bestemmelser med Hensyn til Behandlingen af slesvigske og holstenske Skibe, som vedblivende fare under dansk Flag. Da dette Spørgsmaal er af største Vigtighed, maa det være mig tilladt at gaa noget tilbage i Tiden, for at man deraf kan se, efter hvilke Regler Regjeringen hidtil i saa Henseende er gaaet frem. Forholdene have nu været saaledes, at det kun i Krigstider er bleven anset for uundgaalig nødvendigt, at der til Betryggelse for den danske Skibsfart blev truffen en klar og bestemt Ordning. Dette skete saaledes under det første franske Kejserriges Krige ved en kongl. Plakat af 9de Maj 1803 om hvorledes de Handlende og Søfarende sig have at forholde i Tilfælde af Krig mellem Sømagterne, samt senere ved en Forordning af 9de April 1810. Disse Forordningers forældede Bestemmelser sattes atter i Kraft ved en Bekjendtgjørelse fra Udenrigsministeriet af 20de April 1854 under Krigen imellem Vestmagterne og Rusland.

Ifølge disse Forordninger skulle under Søkrige følgende Skibspapirer stedse følge med Skibene, dels som Ejendomsbeviser og dels som Legitimations-Dokumenter for danske Skibe i Udlandet: 1) Skibs-Certifikat (som udstedes af Øvrigheden) til Bevisliggjørelse for Ejerens lovlige Adkomst til Skibet; 2) Bil- eller Bygnings-Brevet, samt, hvis Skibet er bleven afhændet, tillige 3) Kjøbe-Kontrakt eller Skjøde. Istedetfor Bilbrev, hvis Skibet er bleven købt som Prise, træder Kondemnations-Akten, eller og i visse Tilfælde af Ombygning, Rekonstruktions-Brevet; 4) Kongl. Søpas (efter Plakat af 9de Maj 1803 latinsk Søpas, som udstedes af Regjeringen); 5) Maalebrevet (som udstedes af Toldvæsenet); 6) Skipperens

Borgerbrev; 7) Ekvipagerullen eller Folkelisten; 8) Certepartierne eller Konossementer for Ladningen; 9) Told-Klarerings-Beviset.

Af ovenanførte Dokumenter medføres eller udstedes der for danske Skibe under Fredsforhold ikkun: 1) Bilbrevet eller Skjødet; 2) Maalebrevet; 3) Skipperens Borgerbrev; 4) Mandskabslisten; 5) Told-Klarerings-Beviset, samt 6) de fornødne Ladningsdokumenter. Som et ydre Hovedkjendetegn paa at Skibet er dansk, skal det endvidere stedse være paabrændt med Ordene: »Dansk Ejendom«; men dette Mærke har aldrig kunnet vinde synderlig Betydning eller Anerkjendelse ligeoverfor fremmede Nationer, hvilket vel maa forklares deraf, at det er umuligt at skjønne, hvorvidt Mærket er indbrændt af rette Vedkommende eller ikke.

Efter de foranførte kongl. Forordninger, som med Hensyn til Betingelserne for et Rederis Berettigelse til at eje et dansk Skib ikke senere ere blevne ophævede, ere Fordringerne, som endnu bør opfyldes forinden et Skib kan blive registreret som »Dansk Ejendom«: at Rederne eller Ejerne, forsaavidt de ikke ere indfødte, skulle være i Besiddelse af dansk Indfødsret, samt være bosiddende indenfor det danske Riges Grændser.

I Fredstider ere disse Bestemmelser blevne omgaaede paa forskjellig Maade, navnlig er det ikke bleven paaset og overholdt, at Medejerne ogsaa skulle være danske Undersaatter. Af Avtoriteterne er Sligt ikke bleven paa-talt, og det er ogsaa ganske vist, at under fredelige Forhold kan det være fordelagtigst for den danske Skibsfart, at Friheden i saa Henseende indskrænkes saa lidt som muligt; men uheldigvis kan man jo ikke altid leve i Fred, og da de store Søstater ogsaa i disse Forhold have indrettet sig saaledes, at de i Freden ere parate til Krigen, gjør en saa lille Stat som Danmark upaatvivleligt rettest i snarest muligt at følge dette Exempel. Da en Krig, som Erfaringen viser, dertil sjeldent lader sig

beregne forud, er det ogsaa klart, at man altid vil komme for sent ved først at lade en saadan Lov træde i Kraft ved Udbrudet af Krigen. Under de sidste evropæiske Krige (1854—56) viste det sig saaledes, at det latinske Søpas eller Skibscertifikat ikke for noget Skib, som af en eller anden Grund var bleven anholdt af en Orlogsmænd eller beslaglagt i en af de krigsførende Magters Havne, afgav nogensomhelst Betyggelse som Erstatning for den med dets Erhvervelse forbundne betydelige Udgift og Ulejlighed. Det viste sig tillige, at den Omstændighed, at et ældre Bilbrev eller Skjøde forefandtes ombord, i flere Tilfælde gav Anledning til, at et Skib, der bevislig var kjøbt af danske Undersaatter forinden Krigen Udbrud, blev beslaglagt, i et enkelt Tilfælde endog kondemneret, uagtet Skibet var forsynet med latinsk Søpas, og der derhos fra den danske Regjerings Side blev nedlagt bestemt Protest derimod. Saadanne Tilfælde synes at maatte afgive aldeles afgjørende Beviser ikke blot for, at der maa være noget helt Forkert ved de gjældende Bestemmelser, men ogsaa for, at man bør følge de Regler, som de større søfarende Nationer have opstillet for Skibes Berettigelse til at føre det nationale Flag; Regler, som derved have faaet en international Betydning af største Vigtighed for det danske Flags Uantastelighed under fremtidige Søkrige.

Ved Traktater er det vel nu bragt dertil, at danske Skibe næsten overalt i Udlandet ere tillagte Rettigheder og underkastede samme Behandling som de fremmede Staters egne Skibe, men da det samme tillige finder Sted med de fleste andre Søstaters Skibe, har Nationaliteten rigtignok for Tiden faaet mindre Betydning, men der er dog Tilfælde, hvor det selv i Fredstid fremdeles er af Vigtighed for en Skibsfører at kunne fremlægge tilstrækkelig betryggende og afgjørende Bevisligheder for, at hans Skib har Ret til at føre det danske Flag. Herhen høre de enkelte Tilfælde, hvori danske Skibe paa

Grund af traktatlige Forhold ere begunstigede fremfor andre Nationers Skibe, saaledes som i den indirekte Fart paa Frankrig, hvor Skibsafgifterne for vore Skibe omtrent ere det Halve pr. Tonneaux af hvad andre Skibe, endog engelske, maa betale. I de kinesiske Farvande have danske Skibe saaledes ogsaa Rettigheder, hvoraf andre Nationers Skibe ikke ere i Besiddelse, saasom til at drive cabotage og til at indlade og udlosse i de forskjellige Havne. Endvidere vil den, der vil have Varer ad Søvejen bragte til et andet Sted, naturligvis helst søge at befragte et saadant Skib, som saavel med Hensyn til Skibets Godhed som til dets Førers og Mandskabs Dygtighed og Paalidelighed, tilbyder ham den største Sikkerhed for, at Varerne overbringes baade i ubeskadiget Tilstand og med størst mulig Hurtighed. Enkelte Nationers Skibe ere i denne Henseende mere søgte end Andres, og navnlig finder heldigvis dette endnu Sted med danske Skibe; det vil ogsaa derfor være af Vigtighed, at Skibsføreren har Beviset for Skibets danske Nationalitet paa rede Haand. Det samme finder Sted, som tidligere nævnt, i endnu højere Grad i Krigstilfælde, hvor det efter Folkeretten kun er tilladt de neutrale Magters Skibe at besejle de krigsførende Magters Havne, og selv dette kun under Betingelse af, at Havnen ikke er blokeret, hvilken Blokade nu (jfr. Deklarationen af 16de April 1856) for at kunne forlanges respekteret maa være effektiv, det vil sige, understøttet med det til Havnens Spærring fornødne Antal Krigsskibe. Fremdeles er Reglen, at frit Skib giver fri Ladning, forsaavidt denne ikke bestaar af Krigskontrebande, anerkjendt som endnu gjældende.

Nationalitetens Betydning bør sikkert derfor ikke underkjendes, og navnlig for nærværende Tid, hvor der paa Grund af Hertugdømmernes Adskillelse hersker nogen Forvirring med det danske Flags Førelse, er det dobbelt vigtigt, at der snarest mulig fastsættes klare og ufravigelige Betingelser for Skibes Berettigelse til at føre dette

Flag, og at disse, hvilket alt tidligere er nævnt, søges bragte i Overensstemmelse med de Regler, som man i saa Henseende i Almindelighed følger i de fremmede Søstater.

Disse Betingelser ere saaledes for Englands Vedkommende ifølge M. S. A. 1854 Part II, Art. 18 følgende: »At intet Skib anses for at være et britisk Skib, medmindre det tilhører Ejere, som ere indfødte britiske Undersaatter, eller Personer, der ere naturaliserede eller have faaet Borgerret ved Borgerbrevs Meddelelse; eller medmindre det ejes af en Korporation, stiftet i Riget, underkastet dets Love, og som tillige har Hovedsædet for Forretningerne i Storbritanien eller dets Besiddelser. En indfødt Undersaat, som har aflagt Troskabsed til en fremmed Souveræn eller Stat, er ikke berettiget til at være Ejer af et saadant Skib, medmindre han senere har aflagt Troskabseden til Hendes Majestæt, og tillige vedbliver, medens han er Ejer, at være bosiddende indenfor Rigets Grændser. Fra den sidstnævnte Betingelse gjøres dog en Undtagelse for det Tilfælde, at han er Medlem af et britisk Faktori eller Deltager i et saadant Handelshus, som i Virkeligheden fører Forretning fra en Plads i det britiske Rige, idet han da kan have Bopæl i Udlandet.«

Den eneste Betingelse for et Skibs Ret til at føre det engelske Flag er altsaa, at Ejerne skulle staa i Troskabs- eller undersaatlig Forhold til den britiske Krone og være underkastede de engelske Love, altsaa, med den ovenanførte Undtagelse, tillige bosiddende i det britiske Rige; men denne Betingelse fordres derfor ogsaa i England opfyldt med den allerstørste Strenghed.

For Norges Vedkommende er, ifølge Lov af 24de Marts 1860, Betingelsen for, at et Skib kan anses som »Norsk Ejendom«, at det udelukkende ejes af norske Borgere, hvorved forstaas ikke blot Enhver, som er født og opholder sig i det norske Rige, men ogsaa enhver

Udlænding, der har nedsat sig i Norge og etableret sig der saaledes, at det kan forudsættes, at hans Mening er at have fast Ophold i Riget, og ikke, at Opholdet kun er eller bliver midlertidigt. Skibe, tilhørende Aktieselskaber, anses som tilhørende norske Borgere, naar Selskabets Bestyrelse har sit Sæde i Norge og bestaar af norske Borgere, der ere Aktieejere.

Efter disse Bestemmelser maa det anses som en ufravigelig Regel, at Ejeren eller Ejerne skulle være bosiddende i det norske Rige; derimod anses det ikke for nødvendigt, at en Ejer, skjøndt ikke indfødt, skal være i Besiddelse af noget egentligt Borgerskab.

Ifølge de senere derom førte Forhandlinger er, efter sikkert Forlydende, herefter foreslaaet følgende Betingelser for et Skibs Berettigelse til at føre det danske Flag:

»At Skibets Ejer, foruden at være bosiddende indenfor det danske Monarkis Grændser, skal være indfødt dansk Undersaat, eller, forsaavidt han ikke er dette, være meddelt Indfødsret, Borgerskab eller Næringsbevis.

I Tilfælde af flere Ejere skulle de samme Regler være gjældende, dog med den Undtagelse, at kun den bestyrende Ejer behøver at være bosiddende i Riget.

Træder en Ejer i undersaatlig Forhold til nogen fremmed Stat eller Souveræn, fortaber han sin Ret til at lade sit Skib fare under det danske Flag.

For Foreninger og Aktieselskaber er det tilstrækkeligt, at Bestyrelsen har sit Sæde i det danske Rige, samt bestaar af danske Undersaatter; saadanne Korporationer skulle selvfølgelig tillige være underkastede Rigets Love.»

Spørgsmaalet om, hvorvidt det som hidtil ogsaa fremtidig skal være forbudt, at Konsuler og Told-Embedsmænd samt Skibsmæglere eje eller have Part i Skibe, er derimod ikke bleven berørt af Kommissionen.

Det vil heraf ses, at man har afvejet noget fra det engelske Forbillede, idet en tilsvarende Bestemmelse om at et Medlem af et Faktori o. s. v., som ikke er bosiddende i det engelske Rige, kan være Ejer af et britisk Skib, ikke er medoptagen, da den ikke har nogen praktisk Betydning, saaledes som vore Handelsforhold ere. Derimod er man gaaet noget videre i en anden Retning, nemlig ved at tilstede, at Medejere kunne være bosiddende udenfor Riget, en Udvidelse, som imidlertid synes meget betænkelig. Dette vil ligeledes om end i en mindre Grad være Tilfældet med Bestemmelsen om at Besiddelse af Borgerskab eller Næringsbevis skal være tilstrækkeligt for at en Skibsreder kan anses som dansk Undersaat, forsaavidt det maatte forholde sig rigtigt, saaledes som det er mig meddelt, at der trods Bestemmelserne i Næringsloven tiltaas Udlændinge en meget let Adgang til heri Landet at tage Borgerskab ved Bevilling, der ofte skal gives efter et ganske kort Ophold heri Riget, eller endogsaa uden noget foregaaende Ophold. Borgerskab meddeles nu tillige uden at det bliver paaset, at Borgerskabstageren, paa den Tid det meddeles ham, har Bopæl hvor det tages eller beholder Bopæl paa dette Sted. En Eølge heraf vil blive at under en udbrudt Søkrig, i hvilken Danmark er neutral, ville de krigsførende Magters Undersaatte søge at erhverve dansk Borgerskab, for derved at faa deres Skibe under det danske Flag; og dette vil da ikke kunne forhindres, medmindre der, ligesom under Krigen imellem Vestmagterne og Rusland, udstædes Forbud mod at naturalisere Skibe tilhørende Personer, der før en Krigs Udbrud have staaet i undersaatligt Forhold til en af de krigsførende Magter, og som først efter dette Tidspunkt have erholdt dansk Borgerret.

Endvidere maa bemærkes, at da Betegnelsen »Foreninger« er et temmelig vidtstvævende Begreb, synes Bestemmelsen herom at burde bortfalde, saameget mere

som den paa Grund af Bestemmelsen om Medejerne ikke kan anses for fornøden.

Det maa vistnok saaledes indrømmes, at Kommissionen ved de antydede Betingelser er gaaet saa vidt, som det paa Grund af det internationale Forhold, der i saa Henseende bør finde Sted, paa nogen Maade er muligt.

Vel er det i et Rigsraads-Møde i Oktober Maaned d. A. fra nogle Medlemmers Side bleven søgt gjort gjældende, at Redere bosiddende i Hertugdømmerne skulle, i Henhold til Fredstraktatens Art. 19, i et Tidsrum af 6 Aar være berettigede til at lade deres Skibe fare under dansk Flag; men denne Paastand blev, saa forekommer det idetmindste mig, fuldstændig gjendreven fra Regjeringens Side, idet det godtgjordes, at Meningens med den citerede traktatlige Bestemmelse kun kunde være den, at naar en for Tiden i Hertugdømmerne bosiddende Skibsejer inden det foranførte Tidsrum behørig godtgjør at være overflyttet til det danske Monarki, skal han være berettiget til at faa sit Skib opført i et dansk Skibsregister uden derfor at behøve at søge Borgerskab eller fornyet Indfødsret.

Var den førstnævnte Fortolkning rigtig, er det ogsaa øjensynligt, at den tilsigtede Lov vilde tabe al sin Betydning ligeoverfor Udlandet hvad Sikkerheden angaar for, at et Skib, som forsynet med Nationalitets-Dokumenter farer under dansk Flag, i Virkeligheden tilhører danske Undersaatter. At der findes slesvigske Skibsførere, navnlig for de mindre Skibe, som af andre Hensyn end egen Fordel vedblivende ønske at fare under dansk Flag, er ganske vist, men alene af Hensyn til disse Enkelte at sætte de virkelige danske Skibes Sikkerhed paa Spil under en udbrudt Søkrig, synes vanskelig at kunne forsvares. Overhovedet kan Danmark vistnok ikke have nogensomhelst sand Interesse af, at Skibe, som tilhøre Redere bosiddende udenfor det nu-

værende danske Riges Grændser, og som dertil sjældent eller aldrig besøge vore Havne, fare under det danske Flag.

Et Skib vil altsaa herefter være at anse som »Dansk Ejendom», endskjøndt det kan være bygget i Udlandet og maaske er bemanded med Udlændinge, naar det blot bevislig ejes af danske Undersaatter; men da dette er den eneste Betingelse, er det aldeles nødvendigt, at der udstedes klare og ufravigelige Bestemmelser for de Bevisligheder, som i saa Henseende bør ndfordres.

Kommissionen har nu i saa Henseende foreslaaet, at en egenhændig underskrevet Erklæring paa Tro og Love skal afgives af enhver Ejer af et Skib, som skal registreres, eller af en Part i et saadant Skib. Denne Erklæring skal indeholde en Forklaring dels om Deklarantens Berettigelse til at være Ejer af et dansk Skib, og dels om Tiden naar og Stedet hvor Skibet er bygget, eller, hvis Skibet er bygget i Udlandet, uden at det kan oplyses, hvor det er bygget — da Skibets fremmede Navn; Erklæringen skal tillige indeholde Oplysning om, hvor stor Part Deklaranten har i Skibet, samt en Bevidnelse om, at med hans Vidende Ingen, der ikke er berettiget dertil, har Part i Skibet. Dersom et Aktieselskab skal registreres som Ejer, bliver Erklæringen at afgive af Selskabets lovlige Befuldmægtigede, og skal, foruden de ovenanførte Oplysninger, tillige indeholde en Forklaring om de nærmere Omstændigheder med Hensyn til Selskabets Stiftelse og Forretning. Ved den første Registrering af et Skib skal denne Erklæring bilægges med Skibsbygnings-Attesten (Bilbrevet), eller, naar Skibet ikke er bygget i den danske Stat, med Købebrevet eller andet Dokument, hvorved sammes Overgang fra fremmed til dansk Eje bevises.

Efterat disse Bevisligheder ere blevne fremlagte og befundne i Orden, kan Registreringen foregaa, dog skal forinden, ved den første Registrering, Skibet maales af

Toldvæsenet. Idet jeg angaaende Maalings-Reformen forhaabentlig senere vil faa Lejlighed til at udtale mig, skal jeg her kun bemærke, at Kommissionen har foreslaaet, at Revisionen af Maalingsforretningerne og den derpaa følgende Udstædelse af Nationalitets-Dokumentet, samt Førelsen af General-Registret skulle foretages af og samles under en sagkyndig Avtoritet, hvilket hensigtsmæssigt vil kunne ske ved, at et af de i Kjøbenhavn bestaaende Told-Kontorer overgaar til at blive et for hele Landet fælles Hoved-Registrerings-Kontor. En saadan Foranstaltning er formentlig aldeles nødvendig, idet nemlig Maalingerne og Registreringen her i Landet i de fleste Tilfælde vil blive udført af den samme Toldembedsmand, medens der derimod i England findes særegne Embedsmænd for hver af disse Forretninger; den vil ogsaa tjene til at frembringe større Ensformighed, og i det Hele give forøget Garanti for Paalideligheden. Herefter vil, forsaavidt Maalingerne og Registreringen er foregaaet udenfor Kjøbenhavn, en Maalingsforretning indeholdende en Beskrivelse af Skibet, dets Maaling og Drægtigheds-Beregning, tilligemed en Beretning over de fornødne Data for Registreringen, blive at indsende af det paagjældende Steds Registrerings-Kontor. Disse Data ere: Skibets Navn, Slags og Hjemsted; Oplysning om, hvor Skibet er bygget, samt om Ejers Adkomst; den eller de registrerede Ejer eller Ejers Navn og nærmere Betegnelse, og det Forhold, hvori enhver i Registret indført Ejer er interesseret i Skibet. Efterat derpaa de fornødne Undersøgelser ere foretagne af Hoved-Registrerings Kontoret, indføres Skibet i General-Registret, og Nationalitets-Dokumentet, som er foreslaaet benævnt Nationalitets- og Registrerings-Certifikat, udstedes for dernæst snarest muligt at tilstilles Registrerings-Kontoret for Skibets Hjemsted, der, efterat have foranstaltet Skibsmaalet samt General-Registreringsnummeret indhuggede i en Bjælke i Storlugen, har at udlevere Certifikatet til Ejeren

af Skibet. Ethvert registreret Skib tildeles ved denne Lejlighed et saadant Nummer, hvorved det kan kjendes uafhængig af dets Navn og øvrige Beskrivelse; og da Numrene ere fortløbende, vil man deraf stedse holdes i Kundskab om Antallet af registrerede danske Skibe. Nationalitets- og Registrerings-Certifikatet udstedes efter en lovbestemt Formular og vil komme til at indeholde en fuldstændig Beskrivelse af Skibet, dets Hovedmaal og Drægtighed, Ejerens og Førers Navne, kort sagt, Skibets Signalement. Det tidligere Maalebrev vil saaledes blive indbefattet deri, og af Hensyn til det danske Sprogs ringe Udbredelse vil Certifikatet tillige komme til at indeholde et Uddrag af de ovenanførte Momenter saavel i det engelske som i det franske Sprog. Skjøndt det er foreskrevet, at Ejerens Navn skal paaføres Certifikatet, vil det ligesaalidet som det tidligere Maalebrev faa retslig Gyldighed som Ejendoms Bevis; dets Formaal er alene at bevise Skibets Nationalitet, Drægtighed og Identitet, det skal derfor stedse følge med Skibet. Da et saadant Dokument er i stadig Brug under Omstændigheder, der gjør det meget udsat for at lide Overlast, er det foreslaaet, at Pergament skal anvendes dertil. Saafremt Udkastet hertil vedtages, vil fremtidig ethvert registreret dansk Skib, saavel i Freds- som i Krigstid, foruden med dette Dokument kun være at forsyne med Mandskabs-Listen, Toldklarings-Beviset og de fornødne Ladnings-Dokumenter; hvilket netop vil blive det samme Antal og Slags Skibs-Papirer, hvormed ethvert engelsk Skib skal være forsynet.

Som vigtigere Detail-Bestemmelser for dette Dokument, kan anføres, at naar et Certifikat forlægges eller paa anden Maade gaaer tabt, kan, naar Tabet godtgjøres, paa Andragende derom et nyt Certifikat meddeles. Ved Forandring af Ejer eller Fører bliver ikke noget nyt Certifikat at udstede, medmindre Ejerne ønske det. Ved Navneforandring af Skibe skal nyt Certifikat udstedes;

men saadan Forandring tilstedes kun i Tilfælde af Ejer-skifte, eller naar Skibet paa Grund af Ombygning eller deslige skal omregistreres. Da der hidtil i saa Henseende har hersket en ubegrændset Frihed, bemærkes, at Kommissionen herom i sine Motiver anfører, at naar et Skib først er registreret i en dansk Havn, bør Ejeren ikke kunne forandre Navnet, da dette kan give og har givet Anledning til Misbrug, saasom til Unddragelse af et eller andet Ansvar, og hvorved altsaa Retssikkerheden paa Søen kan lide Indskrænkning, hvilket selvfølgelig paa ingen Maade bør begunstiges af Avtoriteterne. Ifølge den engelske Registrerings-Lov kan ingensinde Forandring foretages med Navnet af et registreret britisk Skib.

Ligesom hidtil skulle de danske Konsuler i Udlandet kunne udstede Interims-Nationalitets-Certifikater, men disse skulle, medmindre Regjeringen paa Andragende derom tilsteder en Udvidelse, kun have Gyldighed i to Aar. Det har nemlig medført flere Misligheder, at de af Konsulerne udstedte Interims-Certifikater ikke have haft en begrændset Gyldighed; flere store Skibe fare for Tiden i de transatlantiske Farvande paa Grund heraf under dansk Flag uden at være berettigede dertil, hvorfor de heller ikke findes opførte i noget dansk Skibsregister. Til en Sammenligning med, hvorledes dette Spørgsmaal er bleven opfattet i Udlandet, skal jeg tillade mig at anføre, at et Interims-Register-Certifikat, udstedt af en engelsk Konsul, ikkun har Gyldighed i 6 Maaneder, samt at efter svensk og norsk kgl. Anordning gjælder et slikt Certifikat kun for Skibets direkte Hjemrejse.

Særdeles ønskeligt vilde det i mange Retninger være, om man samtidig med den foreslaaede Forandring af Skibs-Hoveddokumentet, ogsaa indførte en mere tidsvarende Ordning med Hensyn til et andet vigtigt Skibs-Dokument, nemlig Skibsbygningsattesten eller Bilbrevet. For Indholdet af danske Bilbreve findes Bestemmelser i

Forordningen af 18de Marts 1776, 3dje Post, § 9, men disse Bestemmelser ere dels ikke hensigtssvarende, og dels blive de ikke overholdte; saaledes findes nu disse Dokumenter udfærdigede fra de forskjellige Steder i Landet paa en højst forskjellig Maade, snart beediget og snart ikke. Ogsaa findes i de tilsvarende engelske og norske Love nogle Bestemmelser desangaaende; Formen og Indholdet af det i England gjældende Bilbrev (builders certificate) med ringe Modifikation vil formentlig hensigtsmæssig kunne tages til Efterligning ved en eventuel Forandring af danske Bilbreve.

Af Udkastets Detailbestemmelser for Registreringen kan fremdeles nævnes, at det ikke som tidligere skal være nødvendigt, at et Skib registreres i Ejersens Hjemsted, eller nærved dette. Valget i saa Henseende er frit overladt til Ejeren. Registrerede Skibe kunne endvidere, for muligt at lette Salget eller af andre Grunde, paa Andragende derom af Ejeren eller Ejernø, overføres fra et Register til et andet. Naar nogen væsentlig Forandring foretages med et registreret Skib, skal Skibet ommaales, omregistreres og gives nyt Certifikat; men i Tilfælde af mindre Forandringer, saasom i Størrelsen af Maskinrummet eller af andre indesluttede Rum, eller ved Tilsætninger eller Borttagelsen af et Ruf eller anden Paabygning, som ikke har nogen Indflydelse paa Skibets oprindelige Hoveddimensioner, bliver Certifikatet ikkun at give en Paategning om Forandringen. Fartøjer af under 10 Tons (c. 5 Kom. Lstr.) Drægtighed behøve ikke, forsaavidt de kun gaa i indenrigsk Fart, at registreres efter Udkastets Bestemmelser. Det samme gjælder om Skibe, som alt ere registrerede forinden Lovens Ikrafttræden, med mindre deres Maalebrevs Gyldighed af en eller anden Grund er udløben. Ommaaling og Omregistrering bliver saaledes foreløbig en frivillig Sag, men da de ved Ommaalingen efter det ny System udkomne Drægtigheder, med Undtagelse af enkelte større meget fyldige Skibe,

samt Skibe med større Opbygninger paa Dækket, ville blive mindre end de tilsvarende tidligere Læstedrægtigheder (Nedsættelsen kan efter et Middelforhold ansættes til 3 à 5%), og tidligere registrerede Skibe, som ikke forlanges ommaalte og omregistrerede, tillige ville gaa tabt af de Fordele, som Besiddelsen af det ny Nationalitets Certifikat med den deri anførte Tonnage i engelske tons register, upaatvivleligt i Udlandet, og navnlig i England med dets Kolonier, vil komme til at yde, kan det med Grund forventes, at de danske Redere og Skibsførere, saasnart det er dem muligt, ville forlange deres Skibe ommaalte og omregistrerede. Dette vil atter have tilfølge, at Indtægterne, som ville tilflyde Statskassen for Maalingen og Certifikatets Meddelelse (Afgifterne bestaar af en Stempelafgift som for de tidligere Maalebrevne, samt af en Afgift for Maalingen af 8 Sk. pr. Ton, hvis Skibet ikke forhen har været maalt, i modsat Fald ikkun det Halve) meget nær ville opveje de Udgifter, som ville medføres af de nye Systemers Indførelse.

Endelig ville de autoriserede Register-Protokoller, der stedse skulle forblive ved de resp. Registrerings-Kontorer, daglig til en bestemt Tid være tilgængelige for Publikum, ligesom ogsaa Uddrag heraf ville kunne erholdes mod en ringe Kjendelse til Statskassen.

Allerede af det Foregaaende fremgaar formentlig, at Registreringens andet Hovedformaal »At Registrene til enhver Tid skulle kunne yde fuldstændig paalidelige og udtømmende Oplysninger om ethvert Skibs særegne Beskaffenhed, samt om Handelsflaadens Størrelse m. v.», vil kunne forventes opnaaet ved det af Kommissionen givne Udkast, der iøvrigt indeholder flere mindre betydende dertil sigtende Bestemmelser. Saaledes vil den fornødne Orden blive vedligeholdt ved maanedlige Indberetninger fra Registrerings-Kontorene, samt, forsaavidt Forandringer ske i Udlandet, ved Indberetninger fra Konsulerne. Det, der med Sikkerhed kan forudsiges at

ville blive opnaaet ved de lokale Skibsregistre er, at man fremtidig vil være istand til at efterfølge ethvert Skibs Historie ligefra dets første Oprindelse, nemlig om Stedet hvor, Tiden naar, af hvad Materiale, af hvem og for hvis Regning Skibet er bygget, om dets event. Ombygninger og Salg o. s. v. Af General-Registret vil man kunne erfare, i hvilket Eorhold danske Skibe bygges i Ind- eller Udlandet, den aarlige Tilvæxt eller Tabet af Skibe for hele Riget, hvorfra Skibene ere tilkøbte, eller hvortil de ere solgte, hvormange Skibe, der ere gaaede tabte ved Forlis, Ophugning eller paa anden Maade, med flere andre saavel i statistisk som i kommerciel Henseende interessante Oplysninger.

Endvidere ville forskjellige Avtoriteter og navnlig Udenrigsministeriet, der ofte har Lejlighed til at ønske en aldeles paalidelig Oplysning om et eller andet Skib, hvilket det hidtil har savnet, ved Uddrag af General-Registret øjeblikkelig kunne erholde enhver fornøden Oplysning om ethvert i Riget hjemmehørende og indregistreret Skib.

For forskjellige Overtrædelser af Udkastets Bestemmelser har Kommissionen foreslaaet Bøder, der i Forhold til Størrelsen af de tilsvarende Bøder i den engelske Lov, ere meget lavt ansatte; men da det er bleven oplyst, at den i Toldsager foreskrevne Procesform er den bekosteligste Art af Civilproces, og dertil aldeles u hensigtsmæssig, hvor der er Spørgsmaal om at oplyse og straffe Lovovertrædelser, vilde det være særdeles uheldigt, om disse skulde blive paatalte efter de derom i Toldanordningerne gjældende Bestemmelser. Der er saameget mindre Anledning til at anvende disse Bestemmelser paa de her omhandlede Gjenstande, som der ikke er nogen nærmere Forbindelse mellem samme og den egentlige Toldlovgivning, om det end maa erkjendes, at det er hensigtsmæssigst, at de som hidtil forblive henlagte

under Toldautoriteterne. Efter hvad jeg har bragt i Erfaring, vil det være langt mere betryggende for det Offentlige, og langt mindre bekosteligt baade for det Offentlige og for de Private og derhos langt simplere at bestemme, at Overtrædelser, forsaavidt de ikke egne sig til justitiel Paataale, skulle være Gjenstand for samme Behandling som offentlige Politisager, og paataales paa Forlangende af Toldbestyrelsen, der ogsaa maa kunne tage Bestemmelse om deres Appel fra det Offentliges Side.

Til den engelske Skibs-Registrerings tredje Hovedformaal, nemlig: „At Indførelsen i Registret af en dertil, ifølge de fremlagte Ejendoms-Dokumenter, berettiget Ejer, bliver det retslige Bevis for dennes Ejendomsret til det registrede Skib, samt at alle senere Ejendomsforandringer og Omsætninger, saasom Optagelse af Laan paa Skibet etc. for at faa retslig Gyldighed skulle registreres — kort sagt, at de autoriserede Register-Protokoller tillige ere Skibs-Pante-Bøger“, har Kommissionen intet Hensyn kunnet tage; den har herom kun bemærket, at den har udeladt de Afsnit af den engelske Lov, der handler om Skjøde og Panteforhold med hvad dermed staar i Forbindelse, navnlig paa Grund af de i denne Henseende væsentlig forskjellige Retsforhold, der finde Sted i de to Lande, idet Skibe ikke hos os, saaledes som i England, udelukkende betragtes som urørlig Ejendom. Kommissionen er derfor gaaet ud fra den Forudsætning, at Alt, hvad der vedrører de nævnte Forhold, hellere maatte ordnes ved en senere udarbejdet særlig Lov, der kunde slutte sig til de to Love om Registreringen.

Af samme Grunde, og da jeg dertil maa beklage ikke at være i Besiddelse af tilstrækkelige juridiske Kundskaber til at have en fuldstændig begrundet Mening om disse temmelig indviklede Forhold, skal jeg kun

tillade mig at fremkomme med nogle faa Bemærkninger desangaaende, i det Haab at maaske derved mere Kyn- diges Opmærksomhed vil blive henledet paa dette saare vigtige Punkt.

De fornødne Bestemmelser for de engelske Register-Protokollers Benyttelse som Skibs-Pante-Bøger forefindes i §§ 55—83 af M. S. A, 1854, saasom om Fremgangsmaaden ved Salg af registrerede Skibe eller Parter i saadanne (Ejendommen i ethvert britisk Skib tænkes delt i 64 Parter) saavel til engelske Undersaatter som til Udlændige; om Fremgangsmaaden i Tilfælde af Ejerens Død, Fallit o. s. v., samt om Panteforholdene, hvorledes et registreret Skib eller en Part i et saadant kan stilles som Sikkerhed for et Laan. For ethvert af de forskjellige Omsætningsforhold findes trykte Blanketter, som, med Vidners Underskrift, udfyldes af Deklaranten, og som, efterat deres Indhold ere blevne optegnede i Register-Protokollerne, gives Paategning derom af Registratoren. Kun de paa saadan Maade udfærdigede Dokumenter betragtes af de engelske Domstole som havende fuld retslig Gyldighed. Register-Protokollerne ere derfor skematisk inddelte efter de forskjellige Omsætningsforhold, saaledes at enhver Gjæld, der hviler paa et Skib, kan registreres, og derpaa atter udslettes, naar Gjælden er afgjort, eller naar Pantet er indløst; enhver saadan Udsjættelse anses som lovligt Bevis for, at den tidligere Fordring ikke længere hæfter paa det paagjældende Skib. Ved et Blik nedad Siden af et Blad i en saadan Register-Protokol kan man øjeblikkelig lære det registrerede Skibs Ejendoms-Historie at kjende, hvorvidt det er behæftet med Gjæld o. s. v. Medens denne Ordning vistnok oprindeligt er truffen til Forebyggelse af Bedragerier, og dette Øjemed, efter hvad Erfaringen har vist, kan siges at være naat, kan det paa den anden Side ikke nægtes, at den i enkelte Til-

fælde kan være temmelig besværlig for Ejerne, navnlig paa Grund af de Formaliteter, som for de forskjellige Transaktioner fordres strengt opfyldte, og som, hvis de ikke overholdes, kunne bevirke, at et iøvrigt fuldstændig legalt Foretagende mister sin retslige Gyldighed. Det kan maaske være rigtigt ikke at undlade at bemærke, at det engelske Registrerings-System ikke medfører nogen ligefrem Forpligtelse for, at Enhver, der har Penge staaende i et Skib, skal lade et saadant Forhold registrere; er dette af en eller anden Grund imod Vedkommendes Ønske, er der Intet til Hinder for at han undlader at gjøre det, men han opgiver da ogsaa i saa Fald ethvert Middel til at kunne gjøre sit Krav gjældende ad retslig Vej.

Lignende Systemer, dog mindre fuldstændige og hensigtsmæssige, ere iøvrigt indførte i flere fremmede Søstater, saaledes t. Ex. ogsaa for flere Aar siden i Preussen.

Da det omhandlede Registrerings-Udkast er udarbejdet saaledes, at det uden at underkastes nogen egentlig Forandring, alene ved en Tillægs-Lov, som omhandler alle de forannævnte Forhold, vil kunne suppleres saaledes, at disse Love i Forening nøje ville komme til at svare til den fuldstændige engelske Lov, vil et saadant Systems Overførelse paa vore Skibs-Ejendoms-Forhold, forsaavidt Udkastet uden væsentligere Forandringer skulde blive vedtaget, uden nogensomhelst Vanskelighed kunne ske, saasnt en saadan Fordring maatte blive opstillet.

Systemets Indførelse synes at maatte kunne medføre store Fordele for den danske Skibsfart, navnlig ved den deraf opnaaede større Betyggelse for Ejendoms-Sikkerheden i Skibe, ligesom den ogsaa maa kunne lette Afgjørelsen af enhver Kvæstion, som maatte opstaa paa Grund af Arv, Fallit m. v.; heller ikke synes

Benyttelsen af juridisk eller anden Assistance i saa Fald at kunne blive saa nødvendig som nu; den vil vistnok derfor blive besparende baade med Hensyn til Tid og til Penge, og vil sandsynligvis af disse Grunde komme til at bidrage til at ogsaa mindre formuende Mænd tage Part i Skibe, og derved gjøre deres Formue frugtbringende paa en for Landets materielle Udvikling særdeles heldig Maade.

Bliver til Behov af forspørgende
 time Forhold i nogle europæiske Lande

2

De fleste af de i den foregående Afdeling nævnte Skibe, som er registreret i de forskellige Lande, er af den Art, som kaldes "Købsmandsskibe", og som er bestemt til at transportere gods og passagerer. Disse Skibe er i Regelen af mindre Størrelse, og deres Rejser er begrænset til de nærmeliggende Havne. De fleste af disse Skibe er dog i Stand til at sejle til de fjernere Havne, og de fleste af dem er udstyret med alle de Nødvendigheder, som er nødvendige for en sejlads.

De fleste af de i den foregående Afdeling nævnte Skibe, som er registreret i de forskellige Lande, er af den Art, som kaldes "Købsmandsskibe", og som er bestemt til at transportere gods og passagerer. Disse Skibe er i Regelen af mindre Størrelse, og deres Rejser er begrænset til de nærmeliggende Havne. De fleste af disse Skibe er dog i Stand til at sejle til de fjernere Havne, og de fleste af dem er udstyret med alle de Nødvendigheder, som er nødvendige for en sejlads.

De fleste af de i den foregående Afdeling nævnte Skibe, som er registreret i de forskellige Lande, er af den Art, som kaldes "Købsmandsskibe", og som er bestemt til at transportere gods og passagerer. Disse Skibe er i Regelen af mindre Størrelse, og deres Rejser er begrænset til de nærmeliggende Havne. De fleste af disse Skibe er dog i Stand til at sejle til de fjernere Havne, og de fleste af dem er udstyret med alle de Nødvendigheder, som er nødvendige for en sejlads.

Bidrag til Belysning af forskellige handelsmari- time Forhold i nogle europæiske Havne.

Som alt i 1ste Hefte meddelt indgav vi ved Overtagelsen af Redaktionen af dette Tidsskrift Ansøgning til Udenrigsministeriet om, at dette, saafremt det antog, at et Skrift af nærværende Tidsskrifts Natur vilde kunne stifte Nytte, vilde understøtte dets Virksomhed ved at stille Indberetninger fra vore Konsuler angaaende Handels- og Skibsfarts-Forhold til vor Raadighed, og for at præcisere vor Tanke, tillode vi os at opgive for Udenrigsministeriet forskellige Spørgsmaal, som vi i Søværnets Interesse ønskede at faa besvarede. Velvilligst tilstod Udenrigsministeriet vort Andragende, og Hr. Legationsraad Grimur Thomsen, Chef for det handelspolitiske Departement, har med megen Forekommenhed ladet os tilflyde Oplysninger, som tilsigtede en Besvarelse paa de i vort Andragende stillede Spørgsmaal.

Følgende Meddelelser, som forhaabentlig stadig ville kunne blive forøgede med lignende her i Tidsskriftet, støtte sig til disse Konsulat-Indberetninger.

Nantes er et betydeligt Marked for saavel kunstige som naturlige Gjødningsstoffer, blandt hvilke sidste især peruansk Guano stærkt indføres, og Pladsen har flere store Rafnaderier, som forarbejde Raasukker; følgelig beskæftiger Indførselen en Del større Skibe, medens

Udførselen, der bestaar i Jordbrugs-Frembringelser — blandt andet spiller Oplandets Kvægopdræt en fremragende Rolle — og Salt, ikkun fordrer mindre Skibe. Det franske Flag er som nationalt begunstiget; men blandt fremmede Nationers fragtsøgende Skibe søger man først og fremmest saadanne, som med gode Klasse-Egenskaber forene de billigste Fragt-Fordringer. Skibsbyggerierne ere udstrakte og beskjæftige sig saavel med Jern- som med Træskibs-Konstruktioner; de levere Skibe af alle Dimensioner, det være sig til Handels- eller Krigsbrug, og arbejde altsaa for Regjerings-Regning saavel som for Private. Foruden den franske er det især den italienske Regjering, der slutter Kontrakter med Skibsbyggerne i Nantes. Fiskepladsene i Bretagnes Kystfarvande besøges aarlig af en Del Fiskefartøjer, der høre hjemme i Havnen; det sker i Tiden fra Maj til Oktbr., og Udbyttet tjener fornemmelig som Raastof for de flere Etablissementer i Byen, der beskjæftige sig med at tilberede Næringsstoffer til Opbevaring. Fra Udhavnen St. Nazaire underholder et i Nantes domicileret Selskab med Regjeringens Understøttelse en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Frankrige og Mexiko, et Foretagende, som synes at befæste og udvide sig mere og mere.

I den evropæiske Fart paa Bordeaux tage danske Skibe en ikke ringe Del. Den sædvanlige Størrelse paa mellem 50 à 100 Læster er hensigtsmæssig, fordi Skibe af denne Drægtighed, i Mangel af direkte til danske Havne bestemte Ladninger, i Reglen finde Anvendelse ved at føre Ladninger til andre Havne ved Nord- og Østersøen, hvorfra de atter kunne opnaa Trælastfragt til Bordeaux eller Kornfragt til England. Den oversøiske Fart paa Bordeaux kan ikke sjelden beskjæftige større danske Skibe; dette er især Tilfældet i Earten til og fra Sydamerika og Kalifornien, sjeldnere i den til de østasiatiske Farvande. Det tør endog antages, at

hurtigsejlende danske Første-Klasse Skibe under lige Omstændigheder stedse ville kunne paaregne et bestemt Fortrin fra Befragternes Side, da den danske Handelsmarine i Frankrig nyder velbegrunderet Anseelse fra gammel Tid. Hurtigheden er især et vigtigt Moment i Farten paa Buenos-Ayres, hvorhen Vin-Udførselen er betydelig og i stærk Stigning. Det bekendte compagnie des messageries impériales har i Bordeaux et Kontor, der underholder en regelmæssig Post- og Dampskibsforbindelse med Brasiljen, hvad der blandt andet har haft til Følge, at Pladsen i de senere Aar er bleven et Oplagssted og Marked for Brasil-Kaffe. Skibsbyggeriet drives ligesom i Nantes i stort Omfang, baade for privat og for offentlig Regning; man bygger smukke og solide Skibe, men de blive dyrere end lignende, som bygges i Danmark. Til Skibs-Udbredinger haves hensigtsmæssige indtil for de største Handels-Sejlskibe passende Anstalter.

Havre yder ikkun sjelden Lejlighed til Anvendelse af danske Skibe; sker det, er det i Farten paa Nord- og Østersøen til lave Fragtsatser mellem 10 og 15 Francs pr. Ton, medens Konkurrencen med franske Skibe ikke anses mulig for saadanne eller andre fremmede Skibe i den oversøiske Fart, der omfatter de forenede Stater, Brasiljen La Platastaterne, Sydhavet og flere andre fjerne Egne. Man har rigtignok i de senere Aar set Bremer-skibe paa 1000 à 1200 Tons blive benyttede i Farten fra Havre til Ny-York, men det skete, dels som en Følge af de ved den nordamerikanske Borgerkrig indtraadte exceptionelle Forhold, dels fordi det hovedsageligen hver Gang drejede sig om at befordre tyske Udvandrere. Men saasnart nordamerikanske Redere gjenoptage Bomuldsførselen fra deres Havne til Havre, hvad der kan forventes snart at ville ske, ville deres Skibe endog udelukke franske Skibe af denne Fart, fordi de tage saagodtsom en hvilkensomhelst Returfragt. Derimod kan

det vel hende, at danske i Brasiljen fragtsøgende Skibe antage Fragt med Kaffe, Sukker etc. til Havre; men i saadanne Tilfælde maa de nøjes med én saa meget lavere Fragtsats i Forhold til den, franske Skibe betinger sig, som Indførsels-Afgifterne af Varerne ere højere under det fremmede, end under det nationale Flag. Den eneste danske Udførselsartikel, som kan anvendes i Frankerig i større Omfang, er Korn; dette er dog kun Tilfældet efter en mangelfuld Høst i Frankerig og da kun forsaavidt Hvede og Raps angaar, eftersom dansk Byg og Havre sjeldent have kunnet faa Indpas. Men i de sidstforløbne tre Aar har Høsten været tilstrækkelig i Frankerig, og man har iaar ikkun hørt om enkelte Raps-Ladningers Ankomst til Caen i danske Fortøjer. Fiskeriet paa Kysterne er forbeholdt franske Fiskere alene, og hvad Storfiskeriet i fremmede Farvande angaar, da er Indførselen af dets Frembringelser, ved Præmier til Gunst for Fiskeri under fransk Flag, betydelig vanskeliggjort under fremmed Flag.

Belfast i Irland har længe været bekjendt for sine Skibsbyggerier. Nuomstunder bygges der næsten udelukkende Jernskibe for Damparten, medens Sejlskibe, der ere bestemte for lange Rejser, saasom Ostindien og Kina, bygges dels af Jern og dels af Træ. Brugen af Staal istedetfor Jern er dog ogsaa indført i alle disse Konstruktioner og synes hurtig at ville faa en overvejende Anvendelse, da dette Materiale er 30 pCt. lettere end Jern, og man altsaa ved Hjælp af samme kan opnaa en henholdsvis større Drægtighed eller mindre Dyb-gaaende end hidtil. Dette gjælder især med Hensyn til Dampskibe, naar disses vigtigste Maskindele tildannes af Staal. Man mener derfor ogsaa i Belfast, at der mere end nogensinde er Udsigt til at Dampskibe inden faa Aars Forløb ville fortrænge Sejlskibene fra alle vigtigere og større Farter.

Odessa's Havn dannes af en østlig mod Nord ud-gaaende Mole og en vestlig, der strækker sig mod Øst.

Mellem begges Endepunkter er en Aabning for ind- og udgaaende Skibe, men denne er for stor, og da nu tillige den østlige Mole ikke er ført langt nok ud, yder Havnen ikke tilstrækkelig Beskyttelse mod østlige og sydøstlige Storme. Den høje Søgang, disse Vindretninger forarsage, naar helt ind i Havnen. Dybden i denne er nu meget forskjellig, vxlende mellem 12 og 23 Fod. Der har nemlig i de sidste 7 Aar paa flere Steder i Havnen fundet en betydelig Tilsanding Sted, tildels som en Følge af mangfoldige Ballastudkastninger i Nærheden af Havnemundingen, hvilke Strømmen efterhaanden fører indenfor denne. Størst er Dybden langs den østlige Mole, hvis Kaj i sin hele Længde dog er forbeholdt Dampskibe og saadanne Sejlskibe, der hidføre Maskiner eller andre tunge Gjenstande, til hvis Losning en derværende Kran er nødvendig. Alle andre Skibe maa enten ankre op midt i Havnen eller paa Reden, og paa begge Steder fortøjes baade for og agter. Ballast tør vel kun udkastes ved Kap Fontaines Fyrtaarn, omtrent 7 Quartmile sydfor Havnen, men mange Skibe unddrage sig denne Forpligtelse og bidrage ved Udkastning i Nærheden af Havnemundingen til den omtalte Tilsanding. Hvad der af Ballast nødvendigvis maa forblive ombord indtil Fortøjningen for mindst to Ankre har fundet Sted, losses ved Hjælp af Pramme. Disse ere i Odessa forsynede med Dæk og Rig, gode Trosser og Ankre, og ere i det Hele stærkt byggede, skjøndt af Naaetræ, og godt udhalede. Ved Skibenes Tillastning spille disse Fartøjer, der føre mellem 100 og 400 Td. Hvede hvert, en vigtig Rolle. De lastes ved den vestlige Mole, lægges paa Siden af Skibet og tømmes over i dette ved Hjælp af Kurve. Det er ikkun Skibe af ringe Drægtighed, der paa denne Maade kunne fuldføre deres Tillastning i Havnen; de allerfleste maa nøjes med at paabegynde den der og fuldføre den paa Reden, — 1 à 3 Quartmile fra Land eftersom deres Dybgaaende er — og Skibe

paa over 500 Tons, Dampskibe undtagen, maa losse og lade Alt paa Reden ved Hjælp af Prammene. Er Vejret godt, befæstes disse ved det ladende Skib langs Siden, men i modsat FaId fortøje de sig agter for samme for egne Ankere, og blæser det da op til Storm, maa deres Mandskaber flygte ombord i Skibene. Da der paa Reden ikke haves over 5 à 6 Favne Vand, er Søgangen ved sydøstlige Storme saa kort og høj der, at Fortøjninger ofte sønderslides; Skibe og Pramme kastes da mellem hverandre paa Land. Totale Forlis forekomme derfor ikke sjelden paa denne Ankerplads.

Imidlertid er man nu betænkt paa at raade Bod paa alle disse store Ulemper, saavidt saadant lader sig gjøre, idet russiske Myndigheder have raadført sig om Sagen med Ingeniør Moser fra Triest og foreløbig indbudt til Udarbejdelse og Indlevering af Planer til Havnens Forbedring og Besejlingens Lettelse. En Præmie paa 8000 Rubler er forbeholdt den Plan, som bliver befunden at være den bedste og en paa 2000 Rubler den næstbedste. Man vil anvende indtil 5 Millioner Rubler paa det hele Foretagende.

Odessas tributære Havn, Nikolajeff, ligger ved Bugfloden, omtrent 30 Verster fra dennes Munding. Den benyttedes forinden Krimkrigen alene af den kejserlige Marine, som her havde Værfter og Arsenaler. Nuomstunder er den Frihavn, og der afskibes herfra en stor Mængde Kornvarer, som tidligere i Vogne eller Baade førtes til Odessa. Men Ladepladserne i Nikolajeff ere af for ringe Udstrækning, og der er derfor truffen Anstalt til i Løbet af denne Vinter betydeligt at udvide disse. Skibene hales ind til Kajerne og lægges med Forstavnen mod disse, hvorefter Indladningen sker fra Vogne over en Plankebro, som bringer disse i Forbindelse med hine. Ad Flodvejen ankommer dog ogsaa meget Korn til Nikolajeff, og saadant indlades midt paa Strømmen ligefor Flodfartøjerne. Der er ingen Fare

forbunden med Opholdet i Havnen eller paa Floden; denne er rigtignok snever, men Bunden er saa blød, at Loddet synker 2 à 3 Fod i Mudder, efterat have naat den. Indtil 16 Fod dybtgaaende Skibe kunne uden Vanskelighed ved Højvande færdes paa Floden indtil Nikolajeff. Forinden Midten af November fryser Havnen sædvanligvis ikke til, men Flodisen udsætter ikke noget Skib for anden Skade, end den, som Forhudningen maatte lide ved Gnidning. Man bør kun vogte sig for at blive overrasket af Isen i Indløbet til Floden, fordi dennes Ismassers og Strøms Sammenstød med Dniepers Vande og lis foranledige Bepakninger og Strømoregelmæssigheder, der kunne bringe Skibet i Fare. I Nikolajeff drives ingen selvstændig Handel med Udlandet; Forretningerne besørges af Agenter og Betjente, der af Odessas Handelsstand periodisk sendes dertil for at besørge Indkjøb og Afskibninger paa dens Vegne.

Skibsudbedringer kunne i Nikolajeff sædvanligvis, efter indhentet Tilladelse, blive foretagne paa Orlogsværftet, hvorimod der i Odessa i saa Henseende ingen anden Udvej haves end at krænge Skibet over mod flydende Tømmerflaader, hvorved det altid lider noget; desuden er en Tømmermands Dagløn i Odessa mellem 3 à 4½ Rubler og altsaa meget høj.

Ogsaa Sebastopols Havn er nu Frihavn og selvfølgelig af første Rang hvad dens Beskaffenhed angaar, men dens Handel er for Intet at regne, fordi Oplandet frembringer meget Lidt og ingen Forbindelsesveje har til det Indre af Halvøen.

I Odessa har siden 1857 et stort Dampskibs-Selskab, der blandt andet exploiterer Farten paa det sorte og assovske Hav, sit Sæde; det nyder en aarlig Subvention fra Regjeringens Side og ejer for Tiden 44 Dampere, hvoraf 4 paa over 2000 Tons, 5 paa over 1500 Tons, 9 paa over 1000 Tons, 9 paa over 500 Tons og Resten paa mellem 100 og 500 Tons.

Jernbaneanlægget til Balta, næsten 200 Verster fra Odessa, nærmer sig sin Fuldførelse. Stadens Brolægning og Forsyning med Gas og Vand i Husene forestaar.

Der finder altsaa en rask Fremskriden Sted i alle Retninger, svarende til den Stilling som Odessa, der er det store naturlige Afløbssted for det sydlige Ruslands Produktion, indtager i Handelsverdenen. Størstedelen af Udførselen gaar til Middelhavet, navnlig Konstantinopel, Smyrna, Neapel, Genua og Marseille, og Resten fornemmelig til Storbritanien. Den udgjorde i 1864 i det Hele:

3,325,000 Td.	Hvede	fornemmelig til Middelhavet og England.
22,000 "	Rug	" " " " Norge.
832,000 "	Majs	" " Storbritanien.
337,000 "	Byg	" " og Ægypten.
130,000 "	Havre	" " Middelhavet.
50,000 "	Erter	" " "
153,000 "	Mel	" " Tyrkiet og Ægypten.
454,000 "	Hørfrø	" " Storbritanien og Belgien.
78,000 "	Raps	" " Middelhavet " "
143,000 Ct.	Uld	" " Frankerig, England, Østerrig etc.
65,000 "	Talg	" " Middelhavet, Frankerig og England.

Fragten for Hvede til hine Pladser var iaar mellem 3 à 3½ Fc. pr. c. 9 Skjepper og til det sidstnævnte Land mellem 41 og 57 shilling Sterling pr. Ton. Kun i den sidste Fart findes undertiden danske Skibe — i 1864 dog kun 1, medens der var 91 tyske og 36 norske Skibe —, men ogsaa den første fortjener Opmærksomhed.

Til Danzig ankom i Løbet af indeværende Aar indtil Udgangen af September Maaned 106 danske fragtsøgende Skibe, der tilsammen havde en Drægtighed af 9458 Læster, hvoraf ikkun 371 vare bestuede (med gammelt Jern, Stenkul, Sild, Sydfrugter og Olie), men

alle forlode Havnen med Fragtladning af Korn- eller Trælast. Fragterne vare

for Korn til London 4 à 4 s. 6 d. pr. 500 Pd. Hvede.

» » » Østkysten

af England 3 s. 1 d. à 3 s. 6 d. » » » »

» » » Liverpool 4 s. à 5 s. » » » »

» » » Holland 19 à 24 fl. pr. 4800 Pd. Hvede.

» » » Norge 12 à 18 s. H. B. pr. Td. Rug.

» Trælast til London 16 s. 9 d. pr. 50 Kubikf.

» » » Liverpool 19 - pr. 50 Kubikfod

» » » Belfast 20 - " - "

» » » Grimsby 13 - " - "

» » » Tynedock 11 - " - "

» » » Bristolbugten 17 - " - "

} eller pr. 50 Kvadrat-
fod Jernvejseller.

Drægtigheden af de i Farten fra Danzig mest passende Skibe er højst forskjellig og afhænger af den forskjellige Bestemmelse, som gives Ladningerne og af disses, som det vil ses, meget forskjellige Natur. Skibe paa mellem 20 og 100 Læster kunne derfor finde Anvendelse; de danske Skibe have Ord for at være hurtigsejlende, at blive holdte i god Stand og at levere paa Lossesstedet i god Orden, hvorfor der indrommes dem Fortrinet fremfor andre under lige Omstændigheder. En Jernvej fra Neufahrwasser til Danzig er under Arbejde og vil blive sat i Forbindelse med Stadens store Østbane.

I Rostok ere danske Første-Klasse Skibe af en Størrelse, der passer for 1000 à 2400 Td. Hvede, meget søgte, da danske Skibsførerers Omsorg for Ladningens Bevarelse og Rejsens hurtige Tilendebringelse er almindelig erkjendt. Paa Skibsbyggerierne i Rostok, hvor der hersker stor Virksomhed, giver man de fleste Skibe en Drægtighed svarende til Ladninger af 3000 à 6000, undertiden endog 8000 Td. Hvede, da de i Reglen skulle benyttes i Kulførselen fra England til Middelhavet, eller til Farten mellem dette og det sorte Hav eller England.

Fiskeri drives fra Rostok kun paa Varnen eller paa de Varnemünde nærliggende Kystfarvande.

Gent (ved Scheldes Sammenløb med Lys i Østflandren) udfører ikke Betydeligt og beskjæftiger derved kun Fartøjer paa 100 à 150 Tons., derimod er der til Indførselen, som bestaar af Trælast, russiske Varer og Kolonial-Produkter, saasom især Raasukker og Bomuld, Anvendelse for større Skibe indtil paa omtrent 500 Tons, der er den største Drægtighed, som i Reglen lader sig forene med Kanalens Dybde — 14 Fod — og Slusernes Vidde, 40 Fod. Havneafgifterne ere lavere end i andre belgiske Havne og andrage 3 Francs p. Ton; i Antwerpen stige de f. Ex. til 5 Francs p. Ton.

Danske Skibe have hidtil taget liden Del i Fragtfarten paa Gent, hvad man der tilskriver danske Rederes og Skibsføreres Ubekjendtskab til Havnens Forhold, eftersom Handfende i Gent gjerne ville inklade sig med dem og anse dem for meget passende til deres Brug. Fragterne vare i Aarets Løb, som følger:

For Trælast fra Norge	32 francs 5 pCt. pr. Ton.
» » » Sverrig	72 à 92 francs 5 pCt. pr. Ton.
» Bjælker » Riga	5 $\frac{3}{4}$ sous pr. Amsterdamer Fod.
» Sveller » Østersøen	3 $\frac{1}{4}$ francs pr. Stk.
» Hør » »	23 fl. 15 pCt. pr. 60 Pud (à 32 $\frac{1}{2}$ Pd. dansk).

Paa England fare forskellige Dampskibe med stor Regelmæssighed; 3 Gange om Ugen afgaa de til London og 2 Gange til Goole, og ved disse tilføres Pladsen dens Behov af oversøiske Produkter samt Garn, Maskiner etc.

I Antwerpen beskjæftiger man sig, ligesom i Gent, ikke synderlig med Træskibsbyggeri. En Orlogsmarine har Belgien ikke paa Grund af den dette Land ved Konventionen af 1839 sikrede Neutralitet, og hvad større Handelsskibe angaar, da er det først i de senere Aar, at belgiske Redere have begyndt at anskaffe sig

saadanne; men de købe dem i fremmede Handelsmariner, hvorsomhelst de kunne faas bedst og billigst, og nationalisere dem i Belgien, hvilket nu kan ske uden nogen Afgifts Erlæggelse. Navnlig er en Del nordamerikanske Skibe under den nu tilendebragte Borgerkrig i de forenede Stater til forholdsvis lave Priser blevne belgisk Ejendom. Derimod er Jernskibsbyggeriet af Betydning; det bekjendte Cockerilske Værft og Metalvarefabrik i Nærheden af Antwerpen arbejder for hele Verden.

Belgiens Udførsel over Antwerpen af Jern, Maskiner, Manufakturere, Glas, afskallet Ris og mange andre bekjendte Artikler er af Vigtighed, men ogsaa Indførselen er det; denne omfatter fornemmelig Trælast fra det nordlige Europa, Uld — i 1864, 96000 Baller — og Huder fra Sydamerika; Paddy — i 1864, 300,000 Sække — fra Ostindien til Byens store Rismøller; Petroleum — i 1864, 230,000 Td. à 230 Pd. netto — fra Nordamerika; og Guano — i 1864, 161 Millioner Pd. — fra Peru; de trede sidste Artikler indføres ikke alene til eget Forbrug i Landet, men ogsaa til Gjenudførsel til andre Lande, navnlig er dette Tilfældet med Petroleum og Guano.

Der er derfor i Antwerpen altid rigelig Lejlighed for fremmede Skibe til at afslutte Befragtnings-Kontrakter. Første-Klasse hurtigsejlende Skibe paa 150 à 300 Tons passe bedst for Farten paa Hayti og Brasiljen, paa 300 à 500 Tons for Farten paa La Platastaterne, paa 500 à 800 Tons for Farten paa Vestkysten (Valparajso og Callao), og for Risførselen fra Ostindien. I Guanoførselen fra Chinchas-Øerne benyttes Skibe paa 1000 à 2000 Tons eller endog derover; denne Artikel bringes løs i Skibene, men fyldes i Sække under Udlosningen ved Antwerpen. For den evropæiske Fragtfart er der kun Tale om Sejlskibe forsaauidt Trælast- og undertiden Kornførselen angaar, thi Antverpens livlige og regelmæssige

Dampskibsforbindelse med alle Evropas vigtigste Havne tilfredsstiller fuldkommen Handelens øvrige Krav i denne Retning. Til Trælafarten ere Skibe paa 400 à 500 Tons de hensigtsmæssigste og, som sædvanligt, ser man ved Befragninger af denne Art mere paa en billig Fragsats end paa Skibets Sejlevne og øvrige Egenskaber.

Som gunstige Omstændigheder for Belgiens Udenrigshandel i Almindelighed og for fremmede Skibes Fart paa belgiske Havne i Særdeleshed bør det fremhæves, at alle fremmede Flag ere ligeberettigede eller ligebegunstigede med det belgiske, saavel med Hensyn til Tolden af de Varer, som derunder indføres i Landet, som til Havneafgifternes Størrelse; at Belgien har Handelstraktater med saagodtsom alle fremmede Lande, og at samme ere grundede paa den fuldstændigste Gjenfidsighed; at Toldbeskatningen gradvis formindskes og efterhaanden aldeles vil ophøre, hvilket Maal man stadig har for Øje; og endelig, at Regjeringen stræber efter at anspore Foretagelsesaanden, fremhjælpe nyttige Indretninger i Handelens og Industriens Tjeneste og at lette det indre Samkvem og Handelsrøre ved billige Jernbanetaxter samt paa mange andre Maader. Særlig i Fabrikvæsenets Interesse tilstædes saaledes afgiftsfri Indførsel af Garn og andre Materialier af Vigtighed fra Frilagere imod senere atter at forsyne disse med tilsvarende Partier forædlede Varer.

Ogsaa Lokalbestyrelserne gjøre deres Bedste, og navnlig for Antverpens Vedkommende er ved dem udrettet Meget. Det er især det nye storartede Bassin- og Dok-Anlæg, der tiltrækker sig Opmærksomheden. Man har til de 2 ældre af den første Napoleon udgravede Havnebassiner føjet 3 ny og sat samme i Forbindelse med henholdsvis 3 ny anlagte Dokke, den lille og den mellemste for Trælaf og andre mindre Skibe, samt den store, der kan optage 2 Skibe ad Gangen, i lige Flugt, hver paa c. 2000 Tons med et Dybgaaende af 23 à 24 Fod. For-

bindelsesportene mellem disse Bassiner og de tilhørende Dokke ere af Egetræ og stærke nok til at modstaa et Tryk af en 26 Fods Vandhøjde over den tørre Dokbund. Denne hviler paa Pæle, bestaar af svært Tømmerværk af Fyrrebjælker, udfyldt med Beton, og danner en omvendt Hvælving af over $4\frac{1}{2}$ Alens Tykkelse. Forøvrigt ere Dokkene byggede af tilhugget belgisk Blaasten og ere sande Mesterværker i Henseende til Skjønhed, Soliditet og Hensigtsmæssighed. Skibene indlades i Dokken ved Lavvande, og denne tømmes ved Hjælp af en Ledning til en i Nærheden anbragt for alle 3 Dokke fælles Beholder, hvori 8 Pumper ere anbragte. Disse, hvoraf hver har et Gjennemsnit af $4\frac{1}{2}$ Fod, sættes i Arbejde ved en Dampmaskine paa 150 Hestes Kraft og kunne i 3 Timer lægge alle 3 Dokke tørre. Anlægget er udført med en Bekostning af omtrent $3\frac{1}{2}$ Million Francs, hvilken Sum det vel ikke forrenter; men Byen har heller ikke paaregnet en fuldstændig Forrentning, idet man med Rette er gaaet ud fra, at Rentetabet langt overvejes af de middelbare Fordele, som det større Antal Skibe, der nu paa en Gang kunne rummes i Havnen og de mere omfattende Skibsudbedringer, som nu kunne udføres, tilføre Byen. Den samme oplyste Betragtningssmaaade har gjort sig gjældende ved den nylig foretagne Nedsættelse af Havneafgifterne med en Fjerdedel og ved Anskaffelsen af en Dampmuddermaskine paa 100 Hestes Kraft, der nu daglig er i Arbejde for at vedligeholde Havnens Dybde paa alle Punkter.

Der findes i Antwerpen foruden nævnte 3 nye Dokke 3 ældre, som ere privat Ejendom. De nuværende 5 Havnebassiner paatænkes ad Aare forenede ved en 600 Alen lang Kanal af en saa betydelig Brede, at selv de største Skibe, der overhovedet kunne komme op til Byen, med Lethed ville kunne færdes i den. Grundstykkerne omkring det store ny Bassin agtes afhændede til Værfter og andre Søvæsenet nyttige Anstalter.

Det er ikke muligt at gjennemlæse disse Meddelelser, uden at gjøre en Sammenligning mellem Forholdene ude og hjemme. Medens man her i aarevis drøfter og debatterer om Havneudvidelser og Anlæggelse af en ny Knippelsbro og næppe kan komme til Enighed om, hvor den egentlig skal ligge, foregaar f. Ex. Antverpens Magistrat os med et lysende Exempel, idet den overtager Udførelsen af Anlæg, som ganske vist efter den gængse Betragtningssmaaede ikke kunne betale sig, fordi de ikke direkte give et ønskeligt Udbytte af Kapitalen, men som dog indirekte medføre Fordele, der for det Heles Vedkommende er af uhyre Værdi. Det er en forstandig og rigtig Økonomi, at Byen som Helhed paatager sig Udførelsen af saadanne Arbejder, som vanskelig enkelte Privatmænd ville kunne sætte igjennem, fordi de naturligvis ikke kunne give direkte Udbytte af de deri indsatte Midler, men som paa den anden Side i høj Grad fremme almindelig Virksomhed og Velstand.

Uagtet vi ikke ynde Kopieren af fremmede Lande, kunne vi dog ikke miskjende, at vi som et lille Folk gjerne bør se os om for at lære, og naar vi i dette Tilfælde skulle angive det Punkt, hvorpaa navnlig Opmærksomheden bliver at fæste, saa er det ikke paa Størrelsen af Anlægene, ikke paa de store Pengemidler, som sættes i dem — men det er paa det Faktum, at hist en Bys Avtoriteter gaa foran Befolkningen og søger, ved at tilvejebringe Lejligheden, at vække dens Handlekraft og Virksomhed, medens vi herhjemme næsten altid se, at Impulsen til Fremgang og Energi kommer franeden — og Avtoriteterne følge efter — men da desværre ofte for sent!

Et Par Ord om Istransporten i Store-Belt.

Af en gammel Sømand.

Atter er det Vinter, og snart vil Isen paany true Belt og Sund og lægge Færdslen over Søen sine gamle Hindringer ivejen. Det er Erindringen om en Rejse forrige Vinter over Beltets Is, som fremkalder disse Linjer:

En smuk klar Morgenstund i Midten af Februar saa man 2 Damer og 65 Herrer forsamlede paa Fyens Kyst ved Knudshoved for at afgaa med de 13 Isbaade der laa klare til deres Befordring over Beltet. Der herskede den travleste Virksomhed i Løbet af en Time, under hvilken Togføreren besørgede Godsets Indladning og Pasagerernes Fordeling til de forskjellige Baade. Alt var nu klar, og »Signal til Afgang« blev givet, Baadene hævedes op paa ret Kjøl, og ved Baadsmandskabernes og Passagerernes forenede Kræfter under Støj og Munterhed gik det lystigt hen over den en halv Milsbrede faste Is, som laa ud fra Land. Naar Isen er nogenlunde jevn, gaar det hurtig og let, især naar man, som det den Dag var Tilfældet, har Vinden med sig, saa at man kan føre Sejl; men findes der »Opskruninger« og sammenpakket Is, da har det sine større og mindre Besværligheder at komme over med Baadene, og det ene Baadmandskab maa da hjælpe det andet. Saalænge Kjølen bærer Bælgen af Baaden fri, klarer man sig godt og behøver ingen Hjælp;

derfor ere Baade med høj Kjøl, altsaa med højtliggende Bælg, de bedste Slæbere, især naar Kjølen tillige har nogen Krumning — Skøjtefacon — hvilket var Tiltældet med de fleste af vore Baade; et Par ganske ny Baade, byggede af Mester Bonnesen, havde den Fejl, at Kjølen var lige, og at Bælgen laa for lavt; de vare vanskeligere at slæbe end de andre. Forøvrigt maa jeg erkjende, at jeg sjeldent før har set saa stor en Samling af smukke, solidt byggede og udmærket vel udhalte Baade, som Isbaadene i Store-Belt.

Det viste sig snart, efter at Toget havde sat sig i Bevægelse, hvor man arbejdede bedst; tre af Baadene, blandt hvilke min, avancerede kjendeligt forud for den øvrige Flaade, og i mindre end en Time vare vi naaede ud til Kanten af Isen ved aaben Sø. Vi beregnede alt at kunne være Sjællandskysten temmelig nær, om ikke helt ovre, inden de sidste Baade naaede ud til det Sted, hvor vi nu laa; hvor stor var derfor ikke vor Skuffelse, da det blev os betydet, at ingen Baad maatte gaa i Søen, før Alle vare samlede; Togføreren vilde lede den samlede Flotille. Hvad havde vi da til Løn for vore forcerede Anstrengelser? Den, at vi kunde gaa tilbage igjen og hjælpe Efternølerne, hvorved det opnaaedes, at være Alle samlede halvanden Time efter at de tre første Baade vare ankomne paa Stedet.

Afløbningen af de tretten Baade gik smukt og let fra Haanden; Indskibningen var hurtig, og vi stode nu for en frisk Vesten Kuling over mod Sydenden af Sprogø, hvortil vi med nogen Besvær krydsede os op mellem Drivisen.

Her stoppede vi og bleve liggende i omtrent en Time. Men hvorfor var hele Flaaden bragt ind i denne Fælde, som Strømforholdene saa ganske beherskede, med en prægtig aaben Vind og klart Farvand for os? Fordi en Baad skulde aflevere Proviant paa Øen, og Flaaden skulde holdes samlet.

Gjerne indrømmer jeg vor flinke og driftige Eskadrechef, at det vistnok er overensstemmende med god Taktik, at holde Flaaden samlet ligeoverfor sin Fjende; men er Slagpladsen Beltet og Fjenden Isen, da maa jeg paa det ivrigste bestride Hensigtsmæssigheden af saadan Taktik, skjøndt hans Flaade, — der forøgedes med de 9 paa Sprogø liggende Baade, hvoraf nogle havde ligget der otte Dage, saa at vi nu vare to og tyve Baade i Følge, — med sine ensartede og smukt udhalte Fartøjer, prangende med Sejl i den friske Kuling i det smule Vande, og krydsende mellem Drivisen, unægtelig afgav det smukkeste Skue af Jollesejllads, som man nogetsteds kan blive Vidne til. Men det er heller ikke alene Baadene, som efter min Mening ere saa gode og saa hensigtssvarende, som man kan ønske det til deres Brug; de ere besatte ogsaa med Mandskaber, der vist i Reglen tør siges at være saa god en Bemanding, som den danske Sømandstand kan afgive, thi Farten betales godt — 5 Rd. for hver enkelt Passager i Overfart — samtidig med at andet Erhverv paa den Tid ligger stille. Der vil derfor vist altid være dygtige Kræfter nok at vælge imellem, — men det er disse gode Kræfter, som jeg tror ikke blive anvendte paa den rette Maade.

Paa Vinterture tilsøs gjælder det fornemlig at bruge Tiden, medens Lejligheden er gunstig; har man dertil med Isgang, denne Sømandens farligste Fjende, at bestille, bliver Tiden saameget kostbarere, og intet gunstigt Minut til Fremgang bør gaa tabt. Sandheden heraf vil enhver erfaren praktisk Sømand indrømme mig, og dermed er tillige Fordømmelsesdommen fældet over »den samlede Flaadesejllads med Isbaadene«. Paa vor Tur kunde denne Manøvreren i Flaade meget let have foraarsaget, at over et halvt Hundrede Passagerer vare komne til at ligge en ubestemt Tid paa Sprogø; nu forsinkede den os vel kun nogle Timer, da Forholdene den

Dag vare gunstige; men selv denne Forsinkelse burde jo ikke have fundet Sted.

Det er mig vel bekjendt, at Tilhængerne af Flaadesejladsen beraabe sig som Grund for dens Nødvendighed, paa Vigtigheden af at en dygtig Togfører har Tilsyn med og Ansvar for Ledelsen af hele Expeditionen, samt paa den gjensidige Hjælp, som Baadene ofte maa yde hinanden, og disse Grundes Rigtighed anerkjender jeg fuldkommen »hvad en Samling af tre Baade angaar«. Mindre end tre Baade bør vistnok ikke gaa ud paa en Istransport over Beltet, for at fornøden Styrke og et rimeligt Antal Baade bestandig kan være tilstede til gjensidig Hjælp under mødende Tilfælde, men hver Baad mere er kun en skadelig og forkastelig Hæmsko. Alle større Transporter bør ske i Delinger paa »tre Baade« hver med sin Delingsfører. At det ikke vil være vanskeligt at faa paalidelige Folk til Delingsførere, er tidligere berørt.

En lille Mangel ved Istransportvæsenet, som let kunde afhjælpes, er den, at der ikke findes »Expresbaade«; dermed forstaar jeg smaa letbyggede Joller — f. Exp. 16 Fods Bergensjoller — som med 4 Mands Besætning ofte vilde kunne komme frem, naar det ikke var muligt for de større Baade. Disse Joller, som jo burde have udsøgte Folk til Besætning, vilde sikkert ofte blive benyttede i vigtige Øjeblikke saavel af Regjeringen som af Private, selv om Udgifterne dermed bleve forøgede.

Amerikaneren siger »Tid er Penge«! ved Istransporten er Tiden ikke alene Penge, men ofte Helbred og Liv; mangt er Helbred er tilsat paa disse besværlige Ture over Beltet, — kunde disse Linjer bidrage til at den kostbare Tid blev anvendt paa den bedste Maade, da er Hensigten opnaaet.

Søtræfningen ved la Riahuelo.

Under den Krig, der for Tiden føres mellem Brasiljen og Paraguay danner Søtræfningen ved la Riahuelo et af de blodigste Dramer. I og for sig er nutildags et Slag leveret af Brasiljanerne og Paraguayanerne med Træskibe ikke en Omstændighed, den nyere Krigshistorie kan lære Synderligt af, men til alle Tider vil Snarraadighed og Heltemod søge ny Lavrbær til hvilkensomhelst Slags Ære, og vi mindes næsten ikke at have læst om en ridderligere Fægtning end Slaget ved la Riahuelo, hvor isærdeleshed Brasiljanerne ligefra Admiralen til Matrosen syntes Alle at kappes om den Ære at kunne kaldes den Tapreste og mest Uforfærdede.

For at jage de paraguayanske Krigskibe, der saa væsentlig havde hjulpet til Corrientes' Fald, tilbage og for at gjøre Blokaden mere effektiv, befalede den brasilianske Vice-Admiral Tamandaré den tapre Kontre-Admiral Barosso at løbe ind i Floden Parana. Navigeringen paa denne Flod er paa visse Tider af Aaret meget vanskelig paa Grund af Lavvande, og Barosso naaede derfor først den 25de Maj efter store Anstrengelser Corrientes, hvorfra den paraguayanske Eskadre flygtede ved hans Ankomst for at løbe højere op og søge Ly under Humaitos Forskandsninger. I Corrientes blev et paraguayansk Troppkorps tilbage, der besatte Paranas Bredder og opførte Skandser for at afskære Brasiljanerne Tilbagesøget og for at hindre dem i at faa Kul, Ammunition og Proviant fra Søsiden.

Da disse Dispositioner vare tagne, beordrede Præsident Lopez, der stod i en forskandset Lejr ved Humaitos, sin Eskadre at levere Slag.

Den 11te Juni ved Midnat dampede den paraguayanske Eskadre ned ad Floden, hjulpen af en stærk Strøm, idet den paa Pistolskuds Afstand aabnede en heftig Kanon- og Geværild paa Brasiljanerne, der ikke bleve dem Svar skyldige. Førend de Sidste fik Dampen op og lettet Anker, var imidlertid Fjenden forsvunden, og det var først nogle Mile herfra ved la Riahuelo at Eskadrerne fik hinanden isigte.

Den paraguayanske Eskadre havde ankret med Spring tæt ved Flodens venstre Bred og indtaget en meget fordelagtig Stilling, der dels var dækket af Grunde og dels af et mægtigt Landbatteri paa 22 68-pundige engelske og 80-pundige paixhanske Kanoner. Brasiljanerne vare nødte til at løbe igjennem et meget snevert Løb for at komme Fjenden paa Livet — en Manøvre, der udsatte dem paa den mest ufordelagtige Maade for hele den paraguayanske Landstyrkes Ild.

Den paraguayanske Eskadre bestod af følgende Skibe, hvis Armering imidlertid ikke er nævnt:

Taquary, Hjuldamper, Admiralskib.

Paraguay, do.

Marquez de Olinda, brasiliansk Paketbaad mellem Montevideo og Matto-Grosso, som Paraguayanerne havde bemægtiget sig efter at have dræbt en Døl af Besætningen og Passagererne.

Salto, Hjuldamper.

Iguary, do.

Ipora do.

Jejuy do.

Ibera do.

og 6 store fladbundede Fartøjer eller flydende Batterier, som vare armerede med 80-pundige paixhanske Kanoner. Admiralskibet laa i Centrum, og de flydende Batterier

hver med en af ovennævnte Dampere foran og agterfor sig alle i Linje, som vi have sagt, tæt ved Kysten og ankrede med Spring. Foruden Matroser havde Skibene Soldater ombord, saa at Besætningen i Alt beløb sig til omtrent 2000 Mand, som desforuden støttedes af 1000 Mand, der stode bag Batteriet iland.

Den brasilianske Eskadre talte følgende Skibe:

Amazonas, Hjuldampere, Admiralskib, 8 Kanoner.

Sequitihonha, do, Linjeskibskaptajn Gomenzoros Standerskib, 8 Kanoner.

Paranahyba, Skruekanonbaad, 6 Kanoner.

Belmonte do 6 —

Iguatemy do 6 —

Araguary do 6 —

Beberite do 8 —

Opiranga do 8 —

Mearim do 6 —

Besætningen, derunder indbefattet endel Soldater, var 1000 Mand. De brasilianske Skibes Dybgaaende gjorde det meget vanskeligt for dem at manøvrere i det smale Løb under fjendtlig Ild.

Den brasilianske Eskadre angreb øjeblikkelig, da Barosso ikke strax vidste, at han ogsaa havde med Landbatterier at gjøre.

Sequitihonha fik Ordre til at angribe Landbatteriet, men uheldigvis blev Lodsen dræbt ved et af de første Skud, og Skibet kom paa Grund tæt ved Flodens venstre Bred, udsat for den mest morderiske Kanon- og Geværild. Chefen, hans Adjutant og 4 Officerer bleve snart saarede eller dræbte, men den tapre Besætning vedblev at slaas, medens der forsøgte paa at faa Skibet flot. Da dette ikke lykkedes, og mange af Folkene vare dræbte, maatte Skibet forlades, dog blev der et tilstrækkeligt Mandskab tilbage for under den heftigste Beskydning at fornagte Kanonerne og sætte Ild paa Skibet.

Gjorte dristige ved dette første Held, forsøgte Para-

guayanerne ved en Kraftanstrengelse at bemægtige sig Paranahyba, der havde lagt sig foran Sequituhonha. Det paraguayanske Admiralskib entrede om Bagbord og Salto om Styrbord. Paranahybas Besætning, understøttet af et Kompagni Soldater, udholdt en haardnakket Kamp. Dog skulde det ikke være nok med en Angriber paa hver Side, thi Marquez de Olinda lagde sig agterude og kastede 60 udsøgte Folk ind paa Paranahybas Dæk; disse nedsablede strax den Officer, Kadetten og de Folk, der stode Vagt ved Flaget. Den brasilianske Besætning blev trængt forefter, men om Overgivelse var der ikke Tale, det tredobbelte Angreb forhøjede kun de Tiloversblevnes Mod. Infanterikaptajnen, en Lieutenant og en Mængde Soldater faldt lemlæstede af Sabelhug, Bajonet- og Knivstik, men en Dynge fjendtlige Lig laa omkring dem. I denne Kamp paa Liv og Død, Mand mod Mand, saa man en kejserlig Matros, Marcelino Dias og to af hans Kammerater gjøre lyst omkring sig. Med Revolvere og Entrebiler udbredte de Død og Ødelæggelse, men bedækkede af Saar, bukkede de tilsidst under i denne ulige Kamp. Hvert Øjeblik blev imidlertid Rækkerne tyndere i denne lille Helteflok, dog syntes Chefen, Garcindo, endnu ikke at der var gjort nok for Flagets Ære, men fattede den stolte Beslutning at sprænge Skibet i Luften. Forvalteren ombord modtog med stoisk Ro sin Chefs Ordre og begav sig paa Vejen til Krudtmagasinet. Men pludselig høres Raabene: Kejseren leve! — det er Admiral Barosso og Kanonbaaden Belmonte, der komme til Undsætning. Rasende styrte Brasiljanerne fra Forenden af Paranahyba mod deres Fjender, Enhver, der ikke vil nedsables, springer overbord — Dækket ligner fra for til agter en Blodpøl. Den paraguayanske Admiral var blandt de Haardtsaarede, og hans Skib havde 33 Døde, 28 Saarede og 20 Druknedede.

Saaledes endte da denne blodige Kamp, der ikke synes at høre vort Aarhundrede til, men bringer Tanken

til at dvæle ved hine Tider, hvor Mand sloges mod Mand, og hvor det bedste Pantser var Mod og Dygtighed i Vaabenbrug.

Medens alt dette stod paa, havde den brasilianske Admiral udvist det største Mod. Efter i længere Tid at have kæmpet i Linje fattede han den dristige Beslutning at bruge sit Skib som Vædder for at komme den haardt betrængte Parahyba til Hjælp og ende Slaget. En flink Lods hjalp ham, og uden at ændse den heftigste Beskydning lykkedes det ham ved fortrinlige Manøvrer at løbe Jejuy, derpaa Salto og endelig Marquez de Olinda ned. — Slaget var vundet!

Efterretninger fra Buenos-Ayres berette, at Præsident Lopez isærdeleshed havde paalagt sin Admiral at erobre Kanonbaaden Belmonte, da han vidste, at denne var bygget paa den dygtige franske Skibsbygger Normands Beddinger. Denne Kanonbaad fik i Slaget 37 Kugler i Skroget, og Chefen blev nødt til at løbe den paa Grund for at faa en Læk stoppet.

Iguatemy havde saa at sige duelleret med Paraguay og tilredt sin Modstander saa ilde, at Resten af Besætningen sprang overbord.

Beberite, Mearion, Araguay og Ipiranga sloges med de øvrige paraguayanske Skibe og flydende Batterier uden at det dog lykkedes dem at faa andet Resultat ud af det end at gjøre de flydende Batteriers Ild svagere. Det var først da den brasilianske Admiral gjorde Mine til at gaa mod det paraguayanske Admiralskib, at dette gav Signal til at riterere. Iguary, Ipora og Ibera fulgte strax Signalet og benyttede sig af deres ringe Dybgaende til at slippe over Grundene. Brasiljanerne bemægtigede sig de fem flydende Batterier, hvis Besætninger vare sprungne overbord. Det sjette var sunket*).

*) Hvis det er sandt, at Præsident Lopez, da han modtog Budskabet om Nederlaget, blot svarede: »Hvad gjør Tabet af nogle hundrede Mand vel Paraguay!«, saa fortjente rigtignok hans Folk en anden Ligtale.

Kampen varede fra om Morgenen Kl. 9 til om Aftenen Kl. 6.

Efterretningerne om Tabet af Menneskeliv ere noget ufuldstændige; dog var det meget stort paa begge Sider.

Brasiljanerne mistede 2 Chefer, flere Officerer og en Mængde Folk.

Paraguayanernes Tab angives til 800 à 1000 Mand paa Flaaden, 100 Mand paa Landbatteriet og 60 Fanger; det vilde have været endnu større, hvis de ikke havde været gode Svømmere. To af de saarede paraguayanske Chefer bleve tagne tilfange, den ene var Salto tilligemed sin Søn, der ogsaa var saaret; den anden, Robles, blev bragt ombord i Amozonos, men døde efter at have revet Forbindingerne af sine Saar, da han ikke vilde overleve sin Nations Nederlag.

Saasnart Barosso havde opgivet Forfølgningen, gik han lidt længere ned ad Floden for at reparere sine Skibe og afvente Forstærkning, som Vice-Admiral Tamandaré havde lovet ham. Undervejs blev han pludselig angrebet af et skjult Batteri, som han gav det glatte Lag. Chefen paa Beberibe blev dræbt af en Geværkugle paa sin Dampskibsbro, uagtet Contre-Admiralen havde just givet Signal til Cheferne om at udsætte sig og Besætning saa lidt som muligt.

Sin beskedne Rapport ender Barosso med følgende Ord: »Jeg har troet nøjagtig at følge den mig givne Ordre, at ødelægge Fjendens Skibe overalt. De ere ikke Alle ødelagte, men vi have gjort, hvad der stod i vor Magt.«

I Rio Janeiro blev Efterretningen om Sejren modtaget med Begejstring, og Brasiljanerne betragte siden den 11te Juni 1865 deres Flaade som den første i hele Syd-Amerika.

Uddrag af Rapporter.

Lieutenant Thalbitzer, engelsk Tjeneste, var, som det vil erindres, ansat til Tjeneste ombord i Hjulfregatten »Terrible«, der tilligemed »the Sphinx« ledsagede Great Eastern ved Telegrafovets Nedlæggelse. Uagtet Hændelserne under denne uheldige Expedition forlængst ere Publikum bekendte, findes der dog i Lieutenant Thalbitzers Rapport desangaaende Enkeltheder, som vist af Mange ville læses med Interesse.

Enkelte af hans Notitser angaaende den militære Marine tage vi samtidig:

»Siden jeg sidst havde den Ære at indsende underdanigst Rapport til det høje Ministerium har jeg indtil 30te Juni været tilankers ved Spithead og har da havt Lejlighed til at følge Organisationen af en engelsk Orlogsmand. En saadan Organisation foregaar imidlertid overordenlig langsomt, idet en uforholdsmæssig Tid anvendes paa Pudsning og Maling, paa Rullevæsenet, paa Folkenes Beklædning o. s. v., saa at Kanonerne 2 Maaneder efter at Kommandoen var bleven hejst endnu stode urørte, og Skibet endnu ikke var blot saa meget i Orden, at det kunde gaa tilsøs. Englønderne forsvare imidlertid dette med, at det er Fredstid, og da Expeditionen skal være lang, vil den tilsyneladende spildte Tid let indvindes ved den senere ringere Pyntning, som en

saa kraftfuld Begyndelse forudsætter; tillige mene de herved at bibringe Folkene en vis Agtelse for Skibet, som i Længden vil være af Betydning for Vedligeholdelsen af Godset.» — — — — —

Angaaende Exercitsen siger Lieutenant Thalbitzer:

«Exercitsen forekom mig i Begyndelsen lidt besynderlig og syntes mig i vel høj Grad gjort til et Matrosarbejde, men jo mere jeg saa af den og navnlig ombord i Skibe, der vare vel indøvede, desto mere tiltalte den mig. De meget svære Kanoner fordrer ofte, at en enkelt Mand skal anvende sin yderste Kraft, og ganske vist maa forskjellige Individuer under saadanne Forhold indtage forskjellige Stillinger efter deres særegne Legemsbygning; især er den aldeles reglementmæssige Exercits en Umulighed med den armstrongske Kanon; Udtagelsen af Vindstykket og Renselsen fordrer lempelige Bevægelser og medtager højst forskjellig Tid.

Paa Grund af samme Vindstykke er denne Kanon iøvrigt meget ilde lidt; det har Tilbøjelighed til under Skydningen at springe ud, og man er derfor bestandig udsat for stor Fare; desuden er Betjeningen langsom og den hele Indstilling højst kompliceret.»

Af anden Slags Exercits omtaler Lieutenanten især Huggertøvelserne rosende, da man ved den, omtrent som i en Kavaleriskole, mere tilsigter at lære Manden at føre et kraftigt Hug end at lære ham at fægte.

Efterhaanden blev Skibet imidlertid bragt i Orden og:

«Den 30te Juni afsejlede vi med smukt Vejr til Queenstown, i hvis smukke Havn vi ankom den 2den Juli, og hvor vi traf et Par coast-guard Linjeskibe og en Division Kanonbaade.

«Great Eastern» blev imidlertid opholdt i Sherness fra Dag til Dag, saa at vi først den 15de fik Ordre til at gaa til Bearhaven, Bantrybay, hvorhen vi dampede i Forening med «the Sphinx». Bearhaven er den smukkeste Havn maaske i Evropa, men paa Grund af det

øde Omland foretrække Skibe i Reglen at gaa ind til Queenstown.

Den 17de om Morgenen gik vi til vor Rendezvous-plads 10 Kml. Nord for the Skelligs, hvor vi laa underdrejede for vestlige Storme til den 16de om Morgenen, da »Great Eastern« ankom. Landtraaden var imidlertid endnu ikke udlagt, hvorfor den atter forlod os og gik til Bearhaven.

»Om Morgenen den 23de vare vi atter samlede paa Stedet. Landtraaden var bleven nedlagt af Dampskibet »Caroline«, som med en Bøje paa Telegraf-Tovet laa med Tampen af samme ombord.

Trinty-Yachten »the Hawk« kom ud til Assistance, og ved dens Hjælp blev Tampen af Søtraaden ført ombord i »Caroline« og der splidset til Landtraaden. Kobbertraadene bleve hamrede sammen og dernæst i en meget lang Udstrækning ompundne med anden Kobbertraad, forinden Guttaperkaen smeltedes om dem. Derefter splidsedes Jerntraadene sammen uden om det Hele som almindeligt Tovværk.

Splidsningen tog $5\frac{1}{2}$ Time, Prøverne 3 Timer, saa at vi først Kl. 6 Efterm. den 24de gik frem under Salut og Hurraraab fra alle Skibe.

»Sphinx«, med Loddeapparaterne ombord, førte an, medens »Terrible« holdt sig paa Laaringen af »Great Eastern« klar til at bortjage overkrydsende Sejlere og klar til om nødvendigt at tage »Great Eastern« paa Slæb.

Alt var forsaavidt lovende. Maskinerne i »Great Eastern« arbejdede godt og roligt; vilde Vejret blive gunstigt, lovede man sig et heldigt Resultat.

Vi avancerede med 5—6 Miles Fart; men om Morgenen Kl. 3 viste det galvaniske Apparat, at der var en Fejl (flaw) i Traaden og Signal blev gjort at stoppe. Fejlen var forresten uden Betydning, men da man endnu kun havde udlagt 50 Kml. besluttede man dog at rette den.

Man kunde da enten hale Traaden ind igjen eller kappe den hvor man var, og atter give den ny Tamp iland, hvor den da senere kunde sammensplides med Landtraaden, medens vi fortsatte Rejsen. Det Sidste havde mest for sig; men da de to Kompagnier »contracters» (Traadens Forsærdigere) og »Layers down» (de som skulde udlægge den) vare uenige, bestemte man sig for at undersøge Traaden ved at hale omtrent 10 Kml. af Traaden ind, indenfor hvilken Længde man med Bestemthed vidste at Fejlen maatte findes.

Først prøvede man da at bakke med Hjulene og at hive Traaden ind over Spejlet; men da dette ikke lod sig gjøre, blev Traaden kappet, en Bøje sat paa Tampen, og »Great Eastern» dampede da rundt og tog Tampen ind over Stevnen, gik derpaa frem med Skruen og hev ind med Letningsmaskinen. Den løfede paa denne Maade $\frac{1}{2}$ Kml. Traad i Timen.

Fejlen blev funden, kappet ud og den 25de Kl. 1 Efterm. gik vi atter fremad; men Kl. 2 signaliseredes paany »Usikkerhed». »Great Eastern» gjorde igjen klar til at hive ind; men Kl. 4 var atter Alt i Orden og paany satte vi Kurs mod en frisk vestlig Vind, som med nogen Sø tvang os til at spænde endel Damp paa.

Den 26de sakkede »Sphinx», og den 27de gik den ud af Sigte.» —

(Af Lieutenant Fugls Rapport om »Sphinx»): Vor Bestemmelse var at tage Lodskud under Overfarten, i hvilket Øjemød vi her ombord var bleven medgivet Dybdeloddemaskiner efter det Brookske Princip, men saaledes forbedrede, at man samtidig med Dybden ogsaa erfarede Bundarten. Ved den 27de Juli at stoppe, for paa givet Signal, at tage Lodskud, tabtes saameget paa de to andre Skibe, der imidlertid vedbleve at gaa frem, at vi, da det blæste frisk, ikke kunde vinde op, men vedbleve at sakke indtil vi henad Aften tabte dem af Sigte.

Den Rute, som var bestemt at følges, var den samme som under den tidligere Expedition, nemlig langs den efter Komd. Daymanns Oplodninger fastsatte Storcirkelbue, og skjøndt vi efter at være blevne skilte fra de andre Skibe vedbleve at gaa for fuld Kraft langs denne Bue, saa vi dog ej siden Noget til dem.)

— »Den 28de om Morgenen Kl. 2 blev det tykt, og vi tabte »Great Eastern« af Sigte i et Par Timer.

Den 29de Kl. 1 Efterm. signaleredes atter Fejl i Traaden; den blev halet ind, Fejlen fundet Kl. 4½ Fmd. Den 30te Kl. 9 vare vi atter igang.

Om Natten overordenlig tyk Taage, der gjorde det vanskelig at holde sammen. Vi brugte Dampbiben som Taagetvejrs-Signaleringsmiddel, efter samme System som vi ellers anvende den Kollumske Lanterne.

Natten mellem den 1ste og 2den Avgust med frisk SV-Kuling gjorde vi næsten 9 Miles Fart. Om Morgenen Kl. 5 gjordes Signal: »Stopper, en lille Fejl i Traaden.»

Den var opdaget ombord med Tid til at stoppe; ved en Misforstaaelse skete dette ikke, og den løb ud. »Great Eastern« tog da atter Traaden ind over Boven og begyndte at hive ind; men ulykkeligvis kom der et Bræk over Skibets Stevn og Kl. 2 Efterm. signaliseredes: »Traaden er bristet!«

»Great Eastern« gik nu 10 Kml. tilbage i Retning af Traaden for at fiske efter den i omtrent 2200 Favne Vand. Apparatet, som anvendtes dertil, bestod af et syvarmet Dræg af Førlighed som vore Barkasdræg med 3" Jerntov i 100 Favne Længder over Stevnen, og »Great Eastern« trak da Drægget gennem Bunden, idet den med Vinden lod sig drive tværs over Traaden.

Strax om Morgenen den 3die, Vinden var NV. og Kulingen jevn og moderat lykkedes det at faa fat paa Traaden; men da 700 Favne af Drægtovet vare hevne ind, sprang en Hvirvel i det.

Uheldigt Vejrlig forhalede det andet Forsøg indtil den 7de. Atter fiskedes Traaden, og der blev hevet ind om Forspillet med Letningsmaskinen. Den arbejdede meget langsomt; den 8de om Morgen, med kun et Tryk paa Dionometret af $4\frac{1}{2}$ —5 Tons, var 1100 Favnehvirvlen om Spillet, da den gav sig og sprang; 3 Stoppere paa Tovet foran Spillet sprang, og atter var Arbejdet spildt.

Det var øjensynligt, at Arbejdet i disse Hvirvler var slet, og man besluttede derfor til et sidste Forsøg at forarbejde Hexe ombord. Der var imidlertid kun 1000 Favne Jerntov tilbage, prøvet til at bære en Vægt af 11 Tons, og man maatte derfor i den ene Tamp benytte en Kjætting af Førlighed som vore Fregat-Merseskjoder, beregnet til en Vægt af 12 Tons og i den anden Tamp nogle 7" Manillatrosser; men da Trykket i de to første Forsøg aldrig havde overskredet 5 Tons, antoges disse at være rigelig stærke.

Traaden blev atter fisket, men Drægtovet brast den 11te Avgust om Efterm.

Traaden blev da opgivet. »Great Eastern» dampede til England og vi til St. Johns.

Af Rapport fra Lieutenant Suenson, Pandserfregatten »Invincible», franske Middelhavs-Eskadre, efter Møderne mellem de franske og engelske Flaader:

»Den 11te Avgust passerede vi Gibraltar. Den 14de paa Bredden af Cap Finisterre frisk Luft af Vest, der den 15de gik over til SVest 2rebet M. S. Kuling med endel Sø. Fyrene bakkedes, og vi gik i 8 Timer for Fok og rebede M. Sejl indtil 7 Miles Fart. En temmelig svær vestlig Dynning bragte os til at rulle betydelig. I den Tid Bevægelserne bleve observerede, havde »Invincible» de største, Maximum 32° til hver

Side; »Solferino« de mindste, Maximum 5—6°. Trods deres Størrelse vare alle Bevægelser i »Invincible« bløde og magelige.

Den 16de Avgust ankrede vi paa Brest's Rhed. Vi forefandt der 3 Tredækkere og 2 Linjeskibe, Alle Skoler dels for Aspiranter, dels for Lærlinge.

»Den 19de ankom den franske Marineminister med Følge, og den 21de som bekjendt den engelske Eskadre. Derefter omtales Festligheden, ved hvilke blandt Andre Emiren Abd-el-Kader var tilstede.

»Den 24de forlode Englænderne Brest; den 28de lettede den franske Eskadre og stødte næste Morgen sammen med en nys udrustet Deling, saa at Flaaden foruden nogle Avisos ialt talte 9 Pandsterskibe, Alt hvad Frankrig for Øjeblikket har flydende af bepandsret Søværn.

»Magenta« var Kontreadmiral de la Roncière la Noury's Flagskib.

»Kl. 1 samme Dag ankrede vi ved Spithead.

»Franskmændene fandt i Portsmouth en Modtagelse, der langt overtraf den, der var bleven Englænderne tildelt i Cherbourg og Brest. Det var ikke alene Avtoriterne, som lagde den mest udsøgte Høflighed, Gjestfrihed og Hjertelighed for Dagen, men alle Klasser af Befolkningen udtrykte deres Sympathi paa en saa iøjnefaldende og begejstret Maade, at den aldeles henrev den franske Marine. Under vort Ophold blev Eskadren besøgt af Enkedronning Emma af Sandwich-Øerne.

Ved en løselig Sammenligning af de to Eskadrer har Englændernes Overlegenhed navnlig vist sig i deres Artilleri. Medens den franske Eskadre er armeret med 50pds. glatløbende Kanoner, 30pds. riflede Kanoner, førende et Projektil af 60pds. Vægt samt ombord i en enkelt Fregat et Par opriflede Granatkanoner, der udskyde et Projektil af 160 pds. Vægt, er den engelske Eskadre gjennemgaaende armeret med 68pds. glatløbende

og 110pds. riflede armstrongske Kanoner. Dens Skibssider ere ikke som de franske svækkede ved et altfor stort Antal Porte, og den bærer sine Batterier betydelig højere end de franske. Pandserpladernes Paalægning er udført med en Omhu, der er vidt forskjellig fra den Skjødesløshed, hvormed dette Arbejde er behandlet ombord i de fleste af de franske Fregatter. Endelig have de engelske Skibe paa Grund af deres større Dimensioner langt mere Plads indenbords og ere i Besiddelse af en Masse komfortable Installationer.

De franske Skibes Fordel bestaar fornemmelig i deres Korthed og deraf følgende Manøvreedygtighed; i deres fortrinlige Apteringer af Lasten, som tillade at gaa Bunden af Skibet igjennem fra for til agter og med de simpleste Midler at forsyne denne med en næsten overflødig Ventilation. En Triumf have Franskmændene havt i deres Dampchalupper, der, som altid, forrettede udmærket Tjeneste under Eskadrenes Møder. Kun en enkelt af de engelske Fregatter besad et saadant Fartøj.

Englænderne have bibeholdt deres Sejlskibsrejsninger, medens de Franske kun have Rejsninger, der ere beregnede til i Nødtilfælde at sætte dem istand til at navigere under Sejl.

Den 2den September gik Eskadren til Cherbourg, hvor den provianterede og atter afgik den 9de September.

»Vi traf i Atlanterhavet tilstrækkelig Dynning til at bringe os til at rulle paa en uforholdsmæssig Maade. En af de nye Fregatter, »Héroine«, skjøndt bygget efter samme Tegning som flere af de andre, viste sig langt roligere end disse. »Solferino« og »Magenta« rørte sig neppe.

»Den 15de stode vi Gibraltarstrædet ind, den 19de ankrede vi ved Hyères.

»Eskadrens Marschordre paa dette Togt har bestandig været Kjølvandslinje i pelotons (Admiralskibene i hinandens Kjølvande, med et Skib paa hver Laaring).

Kun hvor et snevert Farvand eller Mængden af Sejlere gjorde denne Orden uhensigtsmæssig, har man benyttet Kjølvandslinje.

»Vi have i Reglen gaaet for det halve Antal Kjedler, hvilket paa Oprejsen har givet os en Gjennemsnitsfart af 9 Mil. Paa Nedrejsen har det samme Antal Omdrejninger givet 1 til 2 Mils mindre Fart, hvilket maa søge sin Grund i at Skibene, trods den korte Tid, ere blevne meget tilgroede. Maskinerne have arbejdet fortræffeligt; kun to Smaahavariet have nødsaget vedkommende Skibe til at stoppe et Par Timerstid.

»Fire Gange har Eskadren navigeret under Sejl:

6 Streger rundt, for en 2rebet M. S. Kuling har den i 8 Timer holdt 5—7 Miles Fart.

5 Streger rundt, for en stiv Br. S. Kuling har den i 4 Timer holdt 4—5 Miles Fart.

5 Streger rundt, for en Br. S. Kuling har den i 5 Timer holdt 3—4 Miles Fart.

Bidevind, godt fulde Sejl Br. S. Kul. har den i 2 Timer holdt 2 Miles Fart.

At der ikke er opnaaet større Fart, er grundet i at Skruerne ikke have været satte ud af Forbindelse med Maskinerne.

Til Sammenligning med disse Udtalelser fra den franske Marine turde det være af Interesse at fremdrage af Lieutenant Thalbitzers Rapport tilsvarende Udtalelser for den engelske Marine. Selv var Lieutenant Thalbitzer ikke tilstede, men kom kort efter fra Nordamerika med Fregatten »Terrible«:

»Den 6te September om Eftermidd. ankrede vi ved Spithead. Desværre var den franske Flaade sejlet før vor Ankomst; vi traf endnu de fleste af de engelske Panserskibe samlede.

Stemningen var særdeles meget mod de franske Skibe, og Enhver, som havde set de tvende Eskadrer, var fuldstændig overbevist om de engelske Skibes Over-

legenhed i Soliditet, Styrke, Artilleri og Hurtighed; de mente derfor med Rette at kunne le ad de stadige Indvendinger mod deres Rejsninger. Admiralen, Sir Sidney d'Acre, som fører sit Flag paa Linjeskibet »Edgar«, sagde:

De (Rejsningerne) gjøre vore Skibe til meget overlegne Søskibe, og imødeser jeg en Affære af Betydenhed, da hejser jeg Signal: »Kapper Rigningerne«, og ti Minuter efter skal hver en Stump være forsvunden«.

Derimod indrømmede man, at de franske Skibe bleve manøvrerede godt og med Præcision, og at de vare »handy fighting ships«.

En Oplysning.

I Anledning af Hr. H. T. Foss' Artikel i vort forrige Hefte, betitlet »Om den dansk-japanske Handels-traktat in spe« have vi fra Udenrigsministeriet modtaget velvillig Oplysning om, at Regjeringen ikke har isinde at underhandle med den japanesiske Regjering gennem en engelskfødt Konsularembudsmand; og dernæst, at Svejts' Afsending, Hr. A. Hubert (ikke Hr. Lindau) ankom til Yeddo ombord paa den nederlandske Skruekorvet »Viceadmiral Koopmann«, der ved denne Lejlighed hejste Svejts' Flag paa Stortoppen.

Red.

Efterretninger for Søfarende.

Samlede af Lieutenant A. Mourier.

(Efter inden- og udenlandske officielle Kundgjørelser)
afsluttede den 11te Decbr. 1865.

b) Længderne ere fra
Greenwich Meridian.

a) Alle Retninger ere
misvisende.

A) Nye og forandrede Fyr.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Højde	Lysvidde		Højde	Farve m. m.	
Sverrig	Østkyst, Kalmar Sund	Fyret paa Grimskår	.....	.....	.....	.....	48 Fod	.....	.....	33 Fod	.....	(se forr. Hefte).
Rusland	Riga Bugt Wormsø, Moonsund	Fyret paa Wormsø	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	vil en kort Tid vise udelukkende hvidt Lys fra SV $\frac{3}{4}$ V gjen- nem S og Ø til N $\frac{3}{4}$ Ø (istedetfor rødt). (se forr. Hefte).
do.	Riga Bugt	DomesnæsFyrsk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	inddraget $\frac{11}{12}$ 65.
do.	Østersøen Finske Bugt Kronstadt	Fyret paa Kronslott	.....	hvidt rødt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Extra Fyr, der vises underst for at skjel- ne det hvide fra Lan- terneerne paa Skibene.
do.	Sorte Hav Floden Bug	Fyr ved Bug	2 faste	hvide	Lindsefyr	4. Ord.	69 " 33 "	.....	N 46 44 30 Ø 31 53 40	.....	sort	Det laveste: synligt mellem Nord og N t. Ø (Sviato- troitski). Det højeste: synligt mellem NV t. V $\frac{1}{2}$ V og V t. N $\frac{1}{2}$ N. (Voloiskaia).

	Floden Dniepr	paa Adjigiol-Banken					højeste 52 Fod, d. andre 46 Fod.		Ochakow ligger en rød Bøje.
do.	Azowske Hav Nordkyst	Fyr paa Bølge- bryderen ved Berdiansk	Fast	hvidt	Fyr	.....	15 Fod	.....	Molen gaer ud til 14 Fods Dybde. Hvis paalands Storm for- hindrer Fyrets Tæn- ding, vises 2 faste, hvide vertikale Fyr, 13 og 10 Fod høje, fra et Fartøj inden for Midten af Bryderen.
Storbri- tanen. (England)	Østkysten Floden Tyne	Fyr ved Tyne	Fast	rødt	Fyr	.....		.....	paa den nordlige Mole.
do.	Lowestoft	Fyret ved Kes- singland	.....	.....	.....	.....		.....	er forandret efter Pakefeld Gat og lyser nu mellem NNV $\frac{1}{4}$ V og NV t. V.
do.	Themsens. N.	Orfordness Fyr- taarne	.....	.....	.....	.....		.....	røde og hvide Striber (forandrede) tidligere helt røde.
	SV-Kysten Falmouth Manacles-røck	Fyret fra St. Anthony's	Fast (extra)	hvidt	Fyr	.....	37 Fod lave- re end St. A.	.....	stærkt. Synligt fra N t. Ø $\frac{1}{4}$ Ø—NNØ $\frac{1}{2}$ Ø udenfor en Afstand af 2 Kabellængder østenfor Manacles rock.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Apparat	Styrke	Højde	Lys- vidde		Højde	Farve m.m.		
Storbri- tanien (England)	Vestkysten St. George Kan- al	Smalls Fyr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	"	.....	.....	Det hvide Fyr viser nu rødt i Retn. Ø ½ S og SØ ½ Ø for at antyde »Hats» og »Barrels».
(Skotland)	Vestkyst Hebriderne	Fyr paa Sker- vuile- eller Iron-Rock, Jura Sund	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	.....	73 Fod	3½ Miil	N 55 52 30 V 5 49 30	.....	.....	.....	med Blink hvert Minut. 2 Kml. SØ t. Ø for Indløbet til Lowlandman - bay. Tændes den 15de Decbr. 1865.
Portugal	Vestkyst Nordlige At- lanterhav do.	Fyret ved la Guia	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	atter tændt den 6te Novbr. d. A.
		Fyr ved St. Julien de la Barre	Fast	hvidt	Lindsefyr	4. Ord.	.....	3¼ "	.....	.....	.....	.....	istedetfor det ældre.
Italien	Genua Bugt	Fyrene ved Livorno og Maurizio	.....	.....	.....	.....	51 "	.....	.....	.....	.....	.....	forhøjet; for kun 36½ Fod. mod Øst.
			.....	hvidt rødt	.....	.....	46 "	.....	.....	.....	.....	.....	» Vest. Fyrtaarnet paa Vest-Molen er flyttet ca. 220 Fod længere ud.
do.	Venedig Bugt vestlige Deel Po di Goro	Fyr ved Punto di Goro	Fast	hvidt	Lindsefyr	4. Ord.	66½ "	3½ "	N 44 48 40 Ø 12 20 39	65 Fod	cylind- risk	.....	vejleder til Pladsen paa Gora Rhed eller Sacca dell' Abata, der er god under en Bora (NØster).

	SV-Kysten	Kap Granitola												
Grækenland	Morea, V-K., Katokolo Bay	Fyr paa Kap Katokolo	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	4. Ord.	149	•	4 $\frac{1}{2}$	•	N 37 38 Ø 21 18 50	.....	med Blink hvert 2det Minut. svagt Lys .1 ^m 30 ^s mørkt . . . • 10 $\frac{1}{2}$ ^s stærkt Blink • 9 ^s mørkt . . . • 10 $\frac{1}{2}$ ^s
do.	Salamis Bugt	Fyr paa Lipso (Psyttaleia)	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	4. Ord.	.....		4 $\frac{1}{2}$	•	.....	.....	med Blink hvert 2det Minut.
(Algier)	.....	Fyr paa Kap Tenez	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	1. Ord.	.....		6 $\frac{1}{2}$	•	N 36 33 8 Ø 1 20 21	85 •	4kantet med Blink hvert Minut. Indenfor 3 Miil er Formørkelsen ufuldstændig.
Forenede Stater	Nordamerika, Ø-K., Virginia, Chesapeak Bay	Fyret paa New-Point Comfort	Fast	hvidt	Lindsefyr	4. Ord.	54	•	3 $\frac{1}{2}$	•	N 37 18 V 78 36 31	.....	hvidt paany opført.
Mexiko	Gulfens V-K., Tampico	Fyr ved Tampico	Fast	hvidt	Fyr	.....	.....		3 $\frac{1}{2}$	•	N 22 16 43 V 97 50		
Brasilien	Sydamerika, Ø-K., Rio de la Plata	English-bank Fyrskib	.....	.....	.....	.....	.....		.....		.....	Fyr skib	Gik i Drift $\frac{27}{7}$ 65, Atter fortoiet m. Flores Fyr NNV $\frac{1}{4}$ V. Montevideo NVt. V $\frac{1}{3}$ V eller 2 $\frac{1}{3}$ ' SØ for den tidligere Plads i Adm. Ch.
Ostindien (Philippi- nerne)	Sulu- eller Mindora-Søen, Balabac Ø, Calandorag Bugt	Fyr paa Puerto del Principe Alfonso	Fast	hvidt	Lindsefyr	5. Ord.	268	•	2 $\frac{1}{2}$	•	N 8 1 Ø 117 1 16	4kantet hvidt, rød Grund- flade	Taarnet staaer paa Højen Almirante Gil.

ret paa Pt. Sorelio.
(See forr. Hefte).

B) Sømærker, Klipper, Vrag, nye Løb, Signaler fra Kysten, m. m.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Art	Dybde	Stedbestemmelse	Anmærkninger.
Rusland	Østersøen Åbo (Kökars) Skær- gaard Øen Widskär	Baake	. . . . .	N. Br. 59° 54' 25" Ø. Lgd. 21° 24' 30"	64 Fod høj.
do.	Bothnische Bugt Argos Grund	2 Vagere: nordl. sort sydl. rød med Balloner	5—6 Fv.	Vagerne staa hver paa sin Side af Grunden.	Grunden ligger 6 Kml (retv.) N 34 Ø for Örskär Fyrt., og har paa det Grundeste 6—7 Fod.
do.	Finske Bugt Grunden City Port	Vager med rød og sort Stage og 2 Koste, een opad- og een nedad- bunden	5½ Fv.	N. Br. 60° 17' 27" Ø. Lgd. 27° 46' 57" Vagerne staa c. 35 Fv. SØ for Banken.	Grunden ligger 6½ Kml. (retv.) N 34 Ø for Sommars Fyrt., og har paa det Grundeste 12—13 Fod.
Preussen	Langs Kysten	Dag- og Nat-Sig- naler for Storm	. . . . .	. . . . .	Om Dagen: Nr. 1. 1 sort 3-Kant m. Sp. op } Nr. 2. 1 sort 3-Kant m. Sp. ned } Sandsynlige Nr. 3. 1 sort 4-Kant } Storme fra: N, ØNØ, VNV S, ØSØ, VSV alle Kanter Nr. 4. { 1 sort 3-Kant m. Sp. op } { over } Sandsynlige { 1 sort 4-Kant. } Orkaner fra: N, ØNØ, VNV Nr. 5. { 1 sort 3-Kant m. Sp. ned } { under } Sandsynlige { 1 sort 4-Kant. } Orkaner fra: S, ØSØ, VSV Om Natten bruges til de samme Signaler 2 Plus til 3-Kant og 4 Plus til 4-Kant

	Christianskjæder Arendal. Mærdø.				Det sorte Mærke af Rødsand og Mærdø (Osero Gap Mærdø) er nu uddybet. Samme Indsejlingsmærke som før. Renden 100 Fod bred.
Storbritanien (England)	Leman-Ower Bank Hofden	Bøje ved Banken	4 Fv.	paa N-Enden af Ower-Sand Leman-Ower Fyrskib i S t. Ø $\frac{3}{4}$ Ø 6 Kml. Leman-Bøjen i SV t. S $4\frac{1}{2}$ Kml.	Sort, spiralformig. •North Ower• paamalet.
do.	Sydskysten. Dunge- ness	Taage-Signal	.....	.....	Istedetfor Taageklokke blæses nu paa Taage- Horn, der giver Toner af 5" Varighed med 20" Mellemrum.
(Skotland)	Vestkyst. Firth of Clyde. Sanda Ø Paterson-rock	Baake paa Klippen	.....	Midt paa Klippen	Har Ballon, 26 Fod høj; rødmalet.
Frankrig	Brest	.....	.....	.....	Floden Penfeld maa nu kun benyttes af keiser- lige Orlogsmænd.
Italien	Vestkyst. Livorno	Havnebøje	.....	ligger ved Banken udenfor d nyHavn	
Brasilien	S. Amerika. Højden af Porto Seguro, Abrolhos	Koral-Banke	.....	.....	Paa 16° S. Br. strækker sig østerefter, indtil en Snes Mil fra Kysten, en Banke med regelmæssige Dybder fra 21—24 Favne, der gaar stejlt af østerefter til 150 Fv. ing. Bd. God til Anduvning af Abrolhos.
do.	Rio Janeiro	Barren	6—6 $\frac{1}{2}$ Fv. ved L. V.	.....	Lidligere fandtes 6 $\frac{1}{2}$ —7 Fv.
La Plata Sta- terne	Rio de la Plata	(Vrag) af det en- gelske Krigsskib •Bombay•	.....	ligger 1 $\frac{1}{2}$ Kml SV for den tidl. ang. Plads Flores Fyrt. N 9° 40' Ø Cerro • N 60° 20' V	Paa hver Side af Vraget er der 7—7 $\frac{1}{2}$ Fod Vand blød Mudder. Mindste Dybde over Vraget 5 $\frac{1}{2}$ Fod. Sprydet udtaget, Bøje lagt istedet.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Art	Dybde	Stedbestemmelse	Anmærkninger.
Sydamerika	Magellans-Strædet	(forskjellige Klipper)	.....	.....	<p>1) Klippen »Diamant«, 2 Kml. SSØ for Kap Tamar, er atter set.</p> <p>2) Klippe ved Kap Charles, 50° 48' S.Br.</p> <p>3) Klipperne Sønden for »HavreEden« bestaae ikke af 2, men af 4 Klipper.</p> <p>4) Igjennem »English Narrows« (Kanal Smith) er den bedste Vej Østen om Øen, hvor Kaartet angiver 8 Fv. — 48° 59' S. Br.</p>
China	Formosa Vestkyst	Skjær i Formosa Kanal	.....	N. Br. 23° 47' 50" ØLgd. 120° 2' 20"	Imellem Pescadores-Øerne og Formosa V-Kyst er der set en udstrakt Række Skjær. 11 Kml. vestenfor disse findes i Adm. Chart. mærket »Fare(?)«
Australien	Koralhavet	Kelso-Banken	fra 25 til 12 Fv.	S. Br. 24° 12' Ø.Lgd. 159° 27'	Bunden synlig; findes paa Routen fra Australkolonierne til Kina. Den støder op til Kapel-Banken.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

Beordres den ved Ministeriets Resolution af 6te Oktober 1864 bifaldede Forlængelse af Dokken paa Orlogsværftet snarest muligt iværksat. 1865.
23 Juni.

Det bestemmes efter Forslag fra Overlæge Hornemann om at anvende Trækul til at forjage Lastluft i Skibe, at dette Middel skal forsøges anvendt ved en eventuel Udrustning af et af Flaadens Skibe, helst et såadant, hvori man tidligere har lidt af dette Onde. 28 Juni.

Kapitajnlieutn. Braag beordres til at forestaa en Opmaaling af Graadybs ydre Løb med tilstødende Grunde, og Lieutenant Jøhnke til at assistere ham ved dette Arbejde. 1 Juli.

I Henhold til Frdn. af 8de Juli 1840 § 38 har Ministeriet allerunderdanigst forelagt en Oversigt over Søetatens Regnskabs Revision i Aaret fra 1ste April 1864 til 31te Marts 1865, hvoraf fremgaar, at der ved Revisionsaarets Begyndelse henstode 8 uafgjorte Regnskaber, der senere ere afgjorte. I Aaret indkom 1184 Regnskaber, hvoraf 629 Maanedesregnskaber. Af disse Regnskaber ere 1004 reviderede og afgjorte, 19 reviderede, men ikke afgjorte, og der henstod saaledes ved Aarets Slutning 161 ureviderede Regnskaber. Forøvrigt ere alle til Kontraberegninger henhørende Forretninger udførte 9 Juli.

1865.

saaledes, at ingen deraf stod til Restance, ligesom ogsaa de Protokoller, der føres i Revisionskontoret over Orlogsværftets og Flaadens Inventarium ere holdte i Orden og konfererede med Regnskabsførerne forsaavidt de fornødne Bevisligheder ere indkomne.

7 Juli. Der beordres 2 Prøvepiecer anskaffede fra Sverrig efter en af Søtøjmasteren udarbejdet Tegning til en 24pundig 65 Centners riflet Støbejerns Kanon omlagt med Staalringe.

. . Dæksbaaden Olaf Rye bestemmes til Afbenyttelse for de hjemmeværende Officerer.

10 Juli. Lieutenant T. Braëm beordres til Assistance ved den af Lieutenant H. Garde forestaaede Opmaaling.

. . Cirkulære:

Da det er Ministeriet af Vigtighed, betimeligt at kunne beregne de Summer, der haves til Disposition af de til Udrustninger bevilgede Pengemidler, forandres herved, efter Brevvexling med Justitsministeriet, Bestemmelsen i Ministeriets Cirkulære af 19de Marts 1860, Post 2, derhen:

at Lægdsforstanderne senest 14 Dage efter den Dag, til hvilken Mandskab af Sørollen (Helbefarne, Søvante og Usøvante) indbeordres til Tjeneste, have til deres respektive Udskrivningschefer at indsende deres Regnskaber for de til bemeldte Søværnepligtige udbetalte Rejse- og Underholdningspenge, og

at Udskrivningscheferne derefter have at indsende disse Regnskaber samlede til Marineministeriet senest en Maaned efter Mødedagen, ledsaget for Rejsepengenes Vedkommende af Beretning om de til Udbetaling paa Amtstuerne anviste Beløb.

12 Juli. Det bestemmes efter indhentet Betænkning fra Konstruktions- og Reglerings-Kommissionen, at Fregatten Danmark vil være at armere med:

12 Stk.	150 Cent.	riflede	Kanoner	} paa Batteriet.
6 -	60 —	—	—	
4 -	60 —	—	—		paa øverste Dæk.

Hs. Maj. Kongen har paa Marineministeriets derom 12 Juli. nedlagte allerunderdanigste Forestilling, under 7de d. M. allerhøjest approberet følgende Bestemmelser om Reserve-læger for Marinen.

§ 1.

Det kan aarlig tillades et Antal af 6 yngre Læger eller lægevidenskabelige Studerende, som mindst i 2 Aar stadig have frekventeret et af de større Hospitaler i Kjøbenhavn, at antages til Reservelæger for Marinen.

§ 2.

Ansøgninger desangaaende indgives til Marineministeriet. Som Bilag fremsendes Attester om Alder og Sundhedstilstand, samt om den absolverede Lægeexamen, eller, forsaavidt de Paagjældende ikke have taget denne, om hvorlænge de stadigen have frekventeret et af de større Hospitaler i Kjøbenhavn, hvorvidt Overlægen ved samme anser dem dygtige til at overtage en subaltern Post i Marinen, og om de lægevidenskabelige Universitetsforelæsninger, som de under deres Studeringer have besøgt. Oplysning gives derhos om de Paagjældendes Stilling til Værnepligten, til hvilket Udskrivnings-Distrikt de høre, samt deres Rullenummer, om de ere udskrevne enten til Søværnet eller Hæren, og, forsaavidt de ere udskrevne og indkaldte, da tillige om den Afdeling, til hvilken de ere indkaldte.

§ 3.

De af Marineministeriet udnævnte Reservelæger indkaldes i Løbet af deres Værnepligtstid kun i Krigstid og sammen med deres Aldersklasse. Under saadan Indkaldelse gjøre de Tjeneste som Overskibslæger, Skibs-

læger eller Underskibslæger med de for disse Charger reglementerede Gager og Emolumenter, samt Udrustningshjælp i Lighed med Reservelæger i Armeen.

§ 4.

De Reservelæger, som ikke ere indtraadte efter forudgaaen Udskrivning, paatage sig ved Udnævnelsen Tjenestetid i Søværnets Linje og Forstærkning efter Værnepligtsloven; saasnart det kan ske, begjæres de derfor af Sø-Etatens Stabslæge forlods udskrevne paa den næste Session.

§ 5.

Reservelægerne ere forpligtede til at indberette til Marineministeriet om enhver Forandring af stadigt Opholdssted indenfor Monarkiets Grændser, ligesom ogsaa om enhver Omstændighed, der kunde faa Indflydelse paa Opfyldelsen af deres Tjenestepligt. For et midlertidigt Ophold i Udlandet vil der Intet være til Hinder, naar kun Marinebestyrelsens Tilladelse dertil forud er indhentet.

13 Juli. Efter at have modtaget Konstruktions- og Reglerings-Kommissionens Betænkninger af 8de f. M. angaaende Kanonbaadene Marstrand, Buhl, Krieger, Willemoes, Schrødersee og Hauch samt af 27de f. M. om Kanonbaaden Thura, har Ministeriet bestemt saaledes:

For Kanonbaadene M. B. K. W. S. og Th.

At efterhaanden som Marinen kommer i Besiddelse af det fornødne rifledes Skyts, bliver hver af Baadene at armere med 2 Stk. 24pundige rifledes 60 Centners Kanoner.

At der efter Indførelsen af ovennævnte Armering til hver Kanon reglementeres 80 skarpe Skud, hvoraf 65 Stk. Granater og 15 Kugler; at det oprindelige Krudtmagasin indrettes til Granatmagasin, og at Krudtet, som

allerede sket ombord i Buhl, gives Plads agter i dertil indrettede Skabe.

At der for at forebygge en Ophedning af Granatmagasinet anbringes i de af Baadene, hvor det ikke allerede er sket, endnu et Jernskab imellem Kjedlerne og Magasinet.

At der anbringes en Støtte under Dækket ved Stormasten til Baaden.

At der reglementeres 2, 17 Fods Fartøjer til hver Baad, forsaavidt de haves ved Værftet, men at der ikke i den Anledning maa anskaffes Fartøjer.

Til Observation:

Kanonbaaden Krieger.

En Lækkage ved Vingerne og agter ved Sejlkøjen. Reparation af Dækket mellem Maskinen og Kjedlerne samt Forstævnen og Klyverbøjlen.

Kanonbaaden Willemoes.

En Lækkage i Bougen og under Kjæderummet.

Kanonbaaden Hauch:

At Krudtmagasinet vil være at sikre for Varme fra Kjedlerne ved dobbelt Jernskab mellem Kjedlerne og Magasinet, samt

At den ved eventuel Udrustning vil være at armere med en lettere riflet Piece.

Det bestemmes angaaende den fremtidige Armering 25 Juli. af Batteriet Rolf Krake, at dets forreste Taarn vil være at armere med 1 Stk. 150 Centners armstrongsk Kanon, samt at den tidligere Armering for det agterste Taarn foreløbig bibeholdes.

Der beordres 2 Prøvepiecer anskaffede fra Sverrig 5 August. efter en af den konstituerede Undertøjmester udarbejdet Tegning til en 24pundig 50 Centners riflet Støbejerns Kanon, omlagt med Staalringe.

1865.

7 Avg.

Allerhøjeste Resolution: at der til Paakjendelse af det af Orlogskapitajnerne Muxoll og Rothe, respektive som Chef for Eskadren i Østersøens vestlige Del og som Chef for Batteriet Rolf Krake, udviste Forhold ved Forsvaret af Øen Als forordnes nedsat en Kommission, bestaaende af en Flagmand som Præses, Generalavdi-
tøren og 7 Orlogskapitajner.

15 Avg.

Allerhøjeste Resolution, at der allernaadigst approberes et Udkast til Flag for danske Lystyachter, bestaaende i det danske Orlogslag med Bogstaverne Y F i den øverste Fiirkant.

15 Avg.

Allerhøjeste Resolution, at Lieutenant Falbe stilles à la suite i 2 à 3 Aar for at kunne opholde sig i Udlandet, dog med Forbehold af, at han først indtræder i Numrene ved forefaldende Vacance, samt at der lige allernaadigst tillægges ham Karakter af Kapitajnlieutenant.

Allerhøjeste Resolution:

15 Avg.

at det tillades Mestersvendene i daglig Tjeneste at bære Skulderdistinktioner i Guld og Krone paa Huen, at der for Kvartermænd i Haandværkskorpsset istedetfor de nu reglementerede Uldbarrer paa Frakken og Uldsnore paa Huen reglementeres Skulderdistinktioner i Sølv- og Guldsnor paa Huen, at der for Formænd, Brandmesteren, Modellereren og Underassistenter i 1ste Kl. reglementeres 3 røde Uldbarrer paa Frakken, 3 røde Uldsnore paa Huen og Sabel med Sølvkvast, at der for Underassistenter i 2den Kl. reglementeres 2 røde Uldbarrer paa Frakken og 2 røde Uldsnore paa Huen, at der for Skrivere i 1ste Kl. reglementeres 3 røde Uldbarrer paa Frakken og 3 røde Uldsnore paa Huen, og for Skrivere i 2den Kl. 2 røde Uldbarrer paa Frakken og 2 røde Uldsnore paa Huen,

og at det tillades de Haandværkere, der udkommanderes som Regnskabsførere, at bære Formands Mundering, og Haandværkere af 1ste og 2den Kl. Underassistents Mundering. Alt dog kun saalænge Kommandoen er hejst.

Bestemmelser for Krigsskibenes Maling ved forekommende Udrustninger.

Skrogene udenbords.

Pandserbatterier og Kanonbaade: graa Oliefarve.

Alle andre Skibe: sort Oliefarve.

Linjeskibet Skjold og de ikke pandsrede Fregatter resp. 2 og 1 hvid Gang af samme Brede som Portenes Højde og, med Undtagelse af Fregatten Tordenskjold, rundt om Spejlet. Faldporte og Sætporte males som Gangen.

Hjulkasserne paa Hjuldampskibene: lysegul Oliefarve. Navn og Ornamentter bronceres.

Skrogene indenbords.

Alle Skibe: over Dækket lys Drapfarve.

Batteri og Banjer, Siderne: lys Drapfarve, Lofterne: hvid Oliefarve.

Kahyt, Messe og Gangene agter i Linjeskibe og Fregatter: hvid Oliefarve, Kahytten lakeres.

Kahyt, Messe og Gangene agter i alle andre Skibe: oddret og lakeret hvor ej poleret.

Alle Kamre, Siderne: lys Rosenfarve, Loftet: hvid Oliefarve.

Hellegatter og Siderne paa Mellemdækkene hvidtes; forøvrigt males ikke i Lastrummene.

Rejsning.

Master, Underside af Mers, Bom, Æselhoveder, Bardunstræbere, Stængetoppe og Salinger: gul Oliefarve.

Rær og Gaffler: sort Oliefarve.

Skorstenene: gul Farve.

1865.

15 Avg.

Sejlmagergods.

Finkenætsklæder, Presenninger og Rundholtskraver:
sort Oliefarve.

Anm. Presenninger: Gummifarve.

Nedgangs- og Skylights-Kapper, Overtræk til Rat,
Nathuse m. m.: lys Drapfarve.

Fartøjer.

Udenbords: sort Oliefarve eller Fernis.

Indenbords: Bunden graa Oliefarve; over Tofterne:
de indenbords Fartøjer lys Drapfarve; de udenbords
Fartøjer hvid Oliefarve. Chefens Fartøj lakeres.

Tofter og Rundholter fernisseres.

19 Avg. Der nedsættes en Kommission bestaaende af Chefen
for Søkadetkorpset, Kapitajnlieutenant Bruun, Kapitajn-
lieutenant Tuxen og Kraft samt Skoleinspektør Brix
angaaende en Omordning af Søkadetakademiet.

23 Avg. Chefen for Skonnerten Fylla, efter endt Inspektion
at indlægge og desarmere Skonnerten.

24 Avg. Justitsraad, Højesteretsadvokat samt konstitueret
Kammeradvokat I. B. L. C. E. Buntzen meddeles
Konstitution som Skibsprokurør i Sagen mod Orlogs-
kapitajnerne Muxoll og Rothe.

25 Avg. bestemmes, (efter at Søkadetakademiet er omflyttet
til Christiansholm) at de ved Søkadetkorpset ansatte
Officerer i alle militære Sager, som ikke vedrører Aka-
demiets indre Ordning, fremtidig skulle være underlagte
Chefen for Orlogsværftet.

(Fortsættes).

Om Opdragelsen paa Søcadet-Academiet.

(Af Contre-Admiral C. van Dockum).

Søcadet-Corpsets Organisation har i de sidste 15 Aar gjentagende været Gjenstand for Overveielse. Man har forandret og omorganiseret, og medens der tidligere strømmede unge Mennesker til, blandt hvilke Valget stod aabent til de ledige Pladser i Corpset, er det efterhaanden kommen saavidt, at man ikke engang er istand til at holde Corpset fuldtalligt, efter de senest anordnede Bestemmelser. Spørgsmaalet fremstiller sig altsaa paany om hvorledes Søcadet-Corpsset bør organiseres, og Enhver, hvem Marinens Vel ligger paa Hjerte, vil erkjende den indgribende Betydning, som Løsningen af denne Opgave nødvendigen maa udøve paa Marinens Fremtid.

Hensigten med Sø-Academiets Grundlæggelse er Opfyldelsen af et Stats-Formaal, nemlig at sikre Marinen Officierer, til hvøm Ledelsen af Landets Søforsvar, med Tillid kan anbetros. I Forbindelse hermed, men dog som et Stats-Formaale underordnet Hensyn, fremstiller sig Ønskeligheden af, om muligt at gjøre Underviisningen paa Søcadet-Academiet frugtbringende for en videre Kreds, navnlig for Koffardi-Standen, til hvilken Orlogs-Marinen i saamange væsentlige Henseender maa støtte sig, og endelig maa nødvendigt Hensyn naturligviis tages til de indskrænkede Midler, som Staten er istand til at anvende til det omhandlede Øiemeds Fremme.

For at begynde med Pengespørgsmaalet, som i vor Tid danner et Moment af næsten alt overveiende Betydning, da foranlediger Cadetskibet den Hoved-Udgift, til hvilken Søcadet-Academiet giver Anledning. Det vilde imidlertid være urigtigt at betragte den hele Udgift der foranlediges ved denne Udrustning, som, udelukkende anvendt til Cadetternes Uddannelse. Under-Officerers og Mandskabs Øvelse, gaaer paa Cadetskibs-Togtet Haand i Haand med Cadetternes Underviisning, og selv for Officererne har Cadetskibets aarlige Togt ikke været uden Betydning, under de sparsomt forefaldende Udcommandoer, som under en langvarig Freds-Periode er bleven Marinens Officerer tildeel. Afseet imidlertid herfra tør man paastaae, at saasandt som Øvelse er nødvendig for at opnaae Færdighed i hvilkensomhelst Haandtering, saavist er det, at man under vore Forhold ikke vil kunne sikre sig orlogsdannede Officerer uden Cadetskib, og ei heller er mig andet bekjendt, end at de forskjellige Commissioner, som have været nedsatte for at tage Sø-Academiets Anliggender under Overveielse, alle have betragtet Cadetskibet som en Udgift, for hvilken man, i Marinens og Statens almindelige Interesse, ikke kunde undslaae sig. Cadetskibet maa altsaa betragtes som Søcadet-Academiets Basis, og uden dette vil det ikke være muligt, under vore indskrænkede Forhold at fyldestgjøre det Behov, som Staten har til kyndige og dygtige Officerer.

Vel har man hørt den Mening fremsat, at man, ved at træffe et skjønnsomt Valg i Koffardi-Standen, vilde blive istand til, igjennem denne at rekrutere Marinen, hvorved Udgiften med hvilken Søcadetternes Opdragelse betynger Budgettet, vilde bortfalde, Gjennemførelsen heraf vilde bringe over til et Reserve-Officers System, i Lighed med hvad der finder Sted i Landetaten, men jeg troer ikke at Reserve-Officers-Systemet ved Hæren har afgivet saadanne Resultater, at der kan være Tilslyn-

delse for Marinen til at følge det givne Exempel. Marinen har, under de sidste Krige, havt overordentlig stor Nytte af de Mænd, der midlertidigen, som Reserve-Officierer, have gjort Tjeneste ombord i vore Skibe; man kan endnu gaae videre, og sige, at Marinen ingensinde vil kunne undvære den Forøgelse af Officierernes Tal, som Koffardi-Standen, under en udbrydende Krig, er istand til at yde; ogsaa vil Enhver med Paaskjønnelse erkjende, at Reserve-Officiererne ombord, have udført deres Tjeneste med Mod, Iver og Samvittighedsfuldhed, men samtidigt dermed have de forskjellige Skibschefer saagodtsom eenstemmigen udtalt, at der, med Hensyn til Commando over et talrigt Mandskab, ligesom med Hensyn til det militaire Element overhovedet, hos de Fleste stod saameget tilbage at ønske, at Officierer af denne Classe ikke kunde ansees skikkede til at optræde i de mere ansvarsfulde Poster ombord i en større Orlogsmand. Denne saagodtsom eenstemmige Udtalelse maa tillægges saameget mere Betydning, som Reserve-Officiererne, saavidt min Kundskab strækker, overalt ere blevne betragtede med største Grad af Velvillie fra de Overordnedes Side, en Velvillie som tør ventes at ville bidrage til endydeligere at befæste det gode Forhold, som forhaabentligen altid vil finde Sted hos os imellem Orlogs- og Koffardi-Standen.

Ved Siden af Bekostningen som Cadetskibet medfører, fremtræder for Academiet iland en aarlig Udgift af noget over 6000 Rdl. At man søger at indskrænke denne Udgift saavidt muligt, er en Selvfølge. Besparelse der kunde opnaaes ved Ansættelse af mindre duelige Lærere, er imidlertid uforeneligt med Academiets Hoved-Bestemmelse, og med Hensyn til yderligere Besparelse er man saaledes henviist til andre Udgifts-Poster, der i Aarenes Løb allerede ere blevne betydeligt formindskede. Som Middel til at nedbringe Academiets Budget er man derfor skreden til at lade Cadetterne betale endeel af den

Udgift, som deres Underviisning paa Academiet medfører. Tidligere var denne Underviisning fri, og Academiet stod som Følge heraf aabent for ethvert ungt Menneske med Evner, der tragtede efter Optagelse som Officier i Marinen. Ikkedestomindre hørtes jevnligengang, ubeføiet Klage over, at det fortrinnsviis var af enkelte begunstigede Klasser at Marinens Officierer bleve rekruterede, hvorimod det nu er bleven ikke lidet vanskeligere for Uformuende at udrede de med Opdragelsen paa Søcadet-Academiet forbundne Omkostninger, hvilket især bliver føleligt for Forældre der ikke boe i selve Hovedstaden. At Virkningen heraf ikke kan være heldig er øiensynligt, og med Hensyn til Valget af Elever, er Academiet saaledes stillet under langt uheldigere Vilkaar end for 15 eller 20 Aar tilbage.

Det er naturligt at Maaden paa hvilken dette Valg foregaaer, i højeste Grad maa have Indflydelse paa Academiets Virksomhed. Valget fandt tidligere Sted efter bestaaet Præliminair-Examen og et fuldendt Togt med Cadetskibet, hvorefter senere en jevnlig Afgang fra Corpset fandt Sted af saadanne Elever, som viste sig at mangle Anlæg til at opnaae Duelighed i Faget. Denne jevnlige Afgang beløb sig i de Aar da Commandoen af Corpset var mig betroet, til omtrent en Trediedeel af de antagne Cadetters Tal. Under de forskjellige Svingninger som Academiet har været underkastet, antog man det imidlertid for ønskeligere at sikkre sig dygtige unge Officierer derved, at det egentlige Valg først fandt Sted efter fuldført Cursus paa Academiet, og dette, i Forbindelse med den Tanke at Undervisningen, ved en forandret Ordning, skulde kunne komme et større Antal unge Mennesker tilgode, tilveiebragte endelig den Organisation, som nu, efter faae Aars Forløb, viser sig at være forfeilet, idet Concurrencen om de ledige Pladser paa Academiet er ophørt. At dette vilde blive Tilfældet lod sig imidlertid med nogenlunde Bestemthed forudsee, thi

hvormeget man end kunde ønske at det var anderledes, har Erfaring alt forlængst viist, at ikkun de færreste af de Forældre der altraae at see deres Sønner indtræde som Officierer i Marinen, ønske at vælge Koffardi-Farten til deres Sønners Levevei.

Under den nærværende Ordning beroer det dertil aldeles paa en Tilfældighed, om selv udmærkede unge Mennesker, efter heldigen at have opfyldt enhver Fordring som Academiet fastsætter, skulle blive istand til at naae det Maal, som har været Øiemedet med deres Indtrædelse paa Academiet. Er Skjæbnen ikke gunstig, henvises Sønnen i en Alder af 21 eller 22 Aar til at søge en anden Vei, og Ondet herved bliver saameget større, som det, selv om det unge Menneske bestemmer sig til Koffardi-Farten, vil være tvivlsomt om han i denne Fart vil være istand til at opnaae en beskeden Stilling, der i ethvert Tilfælde kun lidet vil staae i Samklang med den Opdragelse der paa Sø-Academiet er bleven ham tildeel. Ganske sikkert vilde det være ønskeligt om der kunde være nogenlunde Udsigt for unge Mennesker, der paa Sø-Academiet have erhvervet Kundskaber udover hvad der findes hos den almindelige Koffardimand, at bane sig Vej til, i en yngre Alder at blive Skibsfører, men atter her viser Erfaringen, at det ikke er ad denne Vei, at Ansættelse som Skibs-Capitain eller Styrmand, fortrinnsviis kan ventes opnaaet. Der fordres for at naae en saadan Ansættelse, Erfaring i anden Retning end den, som Academiet er istand til at bibringe, og oftere kan det endog hænde, at den mere udsøgte Dannelselse som erhverves paa Academiet, ligefrem bliver betragtet som et Onde. I alle Tilfælde er Opdragelsen paa Sø-Academiet for dyr for det store Fleertal, hvis Sønner bestemmes til at søge Erhverv paa Søen.

Gaaer man efter disse Betragtninger over til nærmere at overveie Søcadet-Corpsets Organisation, samt de Betingelser under hvilke det tør forventes at Academiet

kan blive istand til at opfylde det med dets Grundlæggelse tilsigtede Øiemed, da maa man, efter hvad der i det Foregaaende er udviklet, gaae ud fra at tvende Momenter ufravigeligen ere givne, nemlig Stats- eller Hoved-Formaalet for Academiets Virksomhed, samt Cadetskibet. Det er allerede tidligere fremhævet, at Uddannelsen ombord danner det egentlige Grundlag, paa hvilket Søcadet-ternes specielle Uddannelse hviler, ligesom det utvivlsomt er Cadetskibet, som giver Underviisningen paa Søcadet-Academiet sit eiendommelige Præg. Tre Maaneder af Aaret hensættes Cadetterne under Forhold ombord, der i høieste Grad ere skikkede til at styrke Legemet, til at udvikle selvstændig Tænken, samt til at tilveiebringe en Opfattelse af practiske Forhold, som andre unge Mennesker kun sjeldent ere istand til at opnaae før i en mere fremrykket Alder. Paa den anden Side er det utvivlsomt at et ungt Menneske, med 9 Maaneders aarlig Skole-Underviisning iland, ikkun undtagelsesviis vil være istand til at erhverve det samme Maal af Kundskaber, som ved 12 Maaneders Underviisning i en lærd eller anden velordnet Skole, og Resultatet bliver altsaa, naar Cadetten gaaer over til at blive Officier, at han almindeligen vil have mere practisk Dygtighed, men i enkelte Retninger ringere Maal af Kundskab, end unge Mennesker i samme Alder, som ere opdragne i et andet velordnet Institut. Der er imidlertid en Omstændighed, som ikke sjeldent bliver overseet, nemlig at det ikke er Lærde som skulle opdrages paa Sø-Academiet, men Mænd, skikkede til at lede Landets Forsvar, og lykkes det Academiet at vedligeholde og opmuntre den Lyst og Iver, som have været medvirkende Aarsager til Indtrædelsen i Corpset, samt at udvikle de Aands- og Legems-Egenskaber som Marinens Tjeneste fordrer, da er Academiets Formaal opnaaet. Hvorvidt det endelige Maal derefter, i en modnere Alder vil blive opnaaet eller ikke, beroer paa den senere Udvikling samt

paa Leiligheden der gives til Indhentelse af fortsat Erfaring, men herover har Academiet ingen Magt. Academiets Virksomhed kan ikke udstrækkes til at omfatte mere end at nedlægge et bredt Grundlag, paa hvilket der i Aarenes Løb kan bygges videre, og med Tilfredsstillelse kan man, for vort Sø-Academies Vedkommende, see tilbage paa hvad der er virket til dette Formaaels Opnaelse.

Livet tilsøes i en Orlogsmand er af den Beskaffenhed, at Cadetternes Stilling ombord ligefrem fremgaaer af deres Indordning under de Forhold, som Tjenesten uafviseligen kræver. Som første Pligt for Cadetten eller Eleven søm udgaaer med Kadetskibet, bliver saaledes at betragte Subordination imod Overordnede, og man tør paastaae at den hele Opdragelses militaire Carakteer, saavel iland som ombord, herved er betegnet. Quartierchefen, som under en Officers Tilsyn commanderer Vagten, maa nødvendigviis have Ret til at befale over det Mandskab og de Cadetter som ere ansatte paa Quarteret. En lignende, omend mere indskrænket Myndighed, maa tillægges den Næstcommanderende paa Quarteret som commanderer paa Bakken; ethvert Seils Beslaaning, enhver Rebning hvortil Cadetter anvendes, fordrer et subordineret Forhold imellem Underordnede og Befalende, og af Sagens Natur følger det, at den militaire Gradation der saaledes viser sig at være nødvendig ombord, ikke kan ophøre under de 9 Maaneders Underviisning iland, for atter at træde ilive ved det næste Cadetskibs-Togts Begyndelse. Overgange af den Beskaffenhed vilde være Brud paa den ledende Tanke, og factisk vilde det endog vise sig, at Overgangen fra at være Befalende til at være Ligemand, ikke engang i sin fulde Udstrækning vil kunne gennemføres.

Jeg erindrer i mine unge Dage at have seet Subordination fordret hos den Militaire, ikke alene i Mine og Adfærd, men i Tanke. Uden nogensinde at ville

gaae saavidt, antager jeg det ikke destomindre at være af største Vigtighed, at Subordinations-Følelsen tidligen kommer til at gjøre sig gjeldende hos Enhver der bestemmer sig til Militair-Standen, og intet bedre Middel gives hertil end netop den Classification blandt Cadetterne indbyrdes, der giver den Ældre Ret til, i alle militaire Forhold, at optræde som Befalende for de yngre Classers Vedkommende.

Jeg er mig velbevidst at jeg med Hensyn til dette Hovedpunkt, staaer i Strid, ikke alene med Anskuelse hos Mænd, for hvis Mening jeg i andre Henseender nærer den største Agtelse, men selv med Anskuelse, der have gjort sig gjeldende i Marinens Bestyrelse. Ifølge denne Anskuelse burde de ældre Cadetter, der nærme sig Overgangen til Officierer, vel danne en særegen Classe, men uden at nogetsomhelst Subordinations-Forhold burde finde Sted fra de yngre Cadetters Side, ligesom de yngre Cadetter eller Elever, alle burde være stillede eens, saaledes at al Forskjel imellem Ældre og Yngre, som Følge af høiere eller lavere Anciennet, burde bortfalde; med andre Ord, man har tænkt sig Academiet ordnet som enhver anden Skole, i hvilken de Cadetter, der hidtil ere blevne betegnede som Under-Officierer, skulde gaae over til at blive Skolens øverste Classe, uden at noget Subordinations-Forhold skulde finde Sted imellem Eleverne indbyrdes.

Seer man hen til Cadetskibet, ville imidlertid strax de Modsigelser blive iøinefaldende, til hvilke en saadan Organisation, gennemført ombord, nødvendig maa give Anledning. De ældste Cadetter, der ombord optræde som Quarteerchefer, skulde efter denne Ordning have Commando over Quartees - Mandskabet, men ikke over de yngre Cadetter, som gjøre Tjeneste paa Vagten. Quarterchefen skal vaage over Styringen, han skal paa-see Journalens rigtige Førelse samt at Tjenesten udføres efter de befalede Forskrifter o. s. fr., og samtidig der-

med troer man at kunne nægte ham Commando over den Cadet som staar tilroers, over den som det er paalagt at indføre i Logbogen, samt over de Cadetter som anbetroses Tilsynet med de forskjellige Arbeider i Skibet. Tænker man sig dette System gennemført i sin Yderlighed, vil ikke engang Quarterchefen Agter, have Myndighed over den Cadet som kommanderer Maneuvren for, og selv Cadetternes stadige Beskjeftigelse med Logning, Peiling m. m. vil gaae over til at blive Foretagender, der ikke ledes af Nogen, og for hvilke, som Følge heraf, Ingen bærer Ansvar. Jeg er ikke istand til at tænke mig nogen saadan Organisation gennemført ombord i noget Skib, mindst i et saadant, hvis Øiemed fremfor Alt maa være, at give Cadetterne Begreb om hvorledes Tjenesten ombord bør ordnes.

Man vil hertil indvende, at som Følge af det Ligheds-Princip der tænkes at skulle danne Basis for den hele Opdragelse, skulle de ældste Cadetter ikke optræde som Quarterchefer i den Betydning, som hidtil i Cadetskibet er bleven tillagt denne Stilling. Den vagthavende Officer er den, hvem det egentlige Ansvar for Vagten er anbetroet, og denne alene tilkommer, som Følge heraf, Ret til at udøve den Myndighed, som ifølge Instruktioner og Reglementer er nedlagt i hans Haand. For at gennemføre Ligheds-Principet vil man altsaa fratage Cadet-Quarterchefen den Commando og det dermed forbundne Ansvar, som hidtil, under den vagthavende Officers Tilsyn, have været ham anbetroede. Det forekommer mig at være som om man, fordi der var Fare for at falde ned, ikke vilde tillade Cadetterne at gaae tilveirs, og skulde den Tanke blive gennemført, at stille Quarterchefen paa Dækket, uden nogen Myndighed blot med en Raaber i Haanden, da er det min Overbeviisning at der herved vilde gives Uddannelsen ombord i Cadetskibet et Stød, som intet Middel vilde være istand til at bøde paa. Vil man danne practiske Mænd, kan

dette alene opnaaes derved, at man saavidt muligt lader den Yngre optræde paa en selvstændig Maade, og værner ham til Ansvar i den Kreds, i hvilken han bevæger sig. Jo mere man er istand til at fremme dette Øiemed, jo større Rimelighed er der for at Opdragelsens Maal skal kunne naaes; thi alene ved Selvstændighed og Ansvar, afpassede efter Cadettens Alder, vil han kunne forberedes til at optræde som Mand, under de mangehaande forskjellige Forhold, som Sø-Officererens Kald fører med sig.

Gjennemføres de Ligheds-Forhold, som man jevnlig har hørt omtale, vil dertil den Vanskelighed fremtræde, at det vil være saagodtsom umuligt at bedømme hvilke blandt de ældre Cadetter der fortrinligen ville egne sig til at udføre Tjeneste som Officier, og jeg anser det saaledes for afgjort, at Haandhævelsen af det militaire Princip, ifølge hvilket den Overordnede, i Tjeneste-Anliggender har Ret til at befale, og den Underordnede har den Forpligtelse at adlyde, er den eneste Maade paa hvilken man vil være istand til at naae det Resultat, som Staten har Ret til at fordre opfyldt ved Opretholdelsen af en saa vigtig Opdragelses - Anstalt, som Søcadet - Academiet har viist sig at være for vor Marine.

Og hvorfor er det at man lægger saa stor Vægt paa hiint Ligheds-Princip, hvis Gjennemførelse nødvendigen maa ryste Sø-Academiet i sin Grundvold? Fordi det, naar Academiet ordnes som en almindelig Skole, vil blive mindre føleligt for de unge Mennesker at blive fjernede, naar de ikke, som de Dygtigste, kunne opnaae Forfremmelse til Officier. Men er dette ikke en Underordnelse af Stats-Formaalet under den enkelte Cadets, eller dennes Forældres private Følelse? Man troer, ved den omhandlede Ordning, at kunne drage til Academiet et større Antal unge Mennesker, der senere, i andre Stillinger, ville kunne drage Fordeel af den Under-

viisning, der paa Academiet kan blive dem tildeel. Intet bedre, men i den roesværdige Bestræbelse herefter glemmer man Academiets Hoved-Formaal, der er at opdrage dygtige Officierer til Marinens Tjeneste. Og selv med Hensyn til den anførte Hensynsfuldhed, som man troer at burde vise de Elever eller Cadetter, hvem det ikke lykkes at opnaae Udnævnelse til Officierer i Marinen, da viser Erfaring at den Afgang, som tidligere har fundet Sted ved Afskedigelse fra Academiet, ikke har afskrækket Forældre fra at bestemme deres Sønner til Indtrædelse i Corpset, naar kun en nogenlunde Sikkerhed var tilstede for at de Dygtigste vilde være istand til at naae det endelige Maal for deres Bestræbelser. I ethvert Tilfælde er og bliver Betragtningen af Academiets Hoved-Formaal det Hensyn som fremfor Alt maa gjøre sig gjeldende, og jeg er næppe den Eneste som nærer den Overbeviisning, at dette vilde blive tilsidesat, dersom den militaire Opdragelse skulde falde bort i et Institut, der i sit Væsen er af reen militair Beskaffenhed.

Ved Siden af den anførte Grund til at søge Academiet ordnet paa saadan Maade, at Lighed blev tilveiebragt blandt alle Academiets Elever, ligger endnu den Tanke, at man ved en saadan Ordning vilde blive istand til at fjerne en Anke, som til forskjellige Tider er bleven fremført imod Academiet, nemlig det Misbrug af Magten, til hvilket Retten til at befale, nedlagt i saa unge Hænder, til enkelte Tider har givet Anledning. At man bestræber sig for at modarbeide dette Onde er naturligt, men ved at vælge det Middel hertil som ovenfor er omhandlet, forekommer det mig at man, for at blive af med Klinten, griber til, samtidigen at oprykke Hveden, og iværksætter en Foranstaltning, der i sine Følger maa virke til at nedbryde den militaire Aand, ikke alene i Søcadet-Corpset, men i Officiers-Standen i det Hele. For at bedømme Vægten af den anførte Anke, bliver det dertil nødvendigt at overveie, om der virkelig er Anledning til

at tillægge den en saadan Betydning, som man, navnlig i den allersidste Tid, har villet give den, og jeg troer da, at naar man seer hen til hvad man i de sidste 25 eller 30 Aar med Ret har kunnet beklage sig over, da er dette paa ingen Maade andet, end hvad der vil indtræffe i ethvert Institut, hvor unge Mennesker, i længere Tid leve samlede ved Siden af hinanden. I en Skole er det fysisk Styrke som gjør sig gjeldende, under en militair Opdragelse er det nærmest den ældre i Anciennetet, fra hvem Misbrug af Magten vil udgaae, men netop i saa Henseende frembyder Subordinations-Forholdet til Chef og Officierer, der have at vaage over god Ordens Vedligeholdelse, et Middel til dette Formaaes Opnaaelse, som ikke i lige Grad er givet Bestyreren af et almindeligt Institut. Overhovedet er jeg overbeviist om, at hvad der end i de sidstforløbne Aar kan være foregaaet paa Søcadet-Academiet og hvorpaa man har villet begrunde en Beskyldning for slet Aand, ingenlunde er af den Beskaffenhed, at man heri kan finde nogen tilstrækkelig Begrundelse af den anførte Beskyldning. Personligen er mig bekjendt Misbrug af Magten, og selv Mishandlinger i høit ansete Opdragelses-Anstalter her i Landet, hvis Lige ikke i en Menneske-Alder har fundet Sted ved Sø-Academiet, og det Argument som hentes fra enkelte mindre Misbrug som fra Tid til Anden ere indtrufne, svinder saaledes bort til Intet, da en Organisation med Lighed som Basis, ikke kan antages at ville raade Bod paa det Onde, hvorover man med større eller mindre Føie troer at kunne beklage sig. Det ligger i Skole-Livets Beskaffenhed, at der til Academiet, som til enhver anden Opdragelses-Anstalt, fra Tid til Anden indløber Klager fra Forældre over haard Medfart, for hvilken deres Sønner have været udsatte. Enkelte af disse Klager ville ved nærmere Undersøgelse findes at udgaae fra en sygelig Omhu, som desværre for Børnenes Udvikling, ikke sjeldent findes hos Forældre. Hvor ubillig

Behandling har fundet Sted vil Straf naturligviis paafølge, men næppe vil Nogen for Alvor antage, at man ved hvilkensomhelst Organisation vil være istand til aldeles at forebygge Overtrædelser af den Art. Cadetchefens Opgave er det, at anvende den ham anbetroede Magt paa skjønnsom Maade, for at modvirke det antydende Onde, og med denne Pligt for Øie er det utvivlsomt, at militaire Opdragelses-Anstalter ligesaavel maae kunne bestaae hos os, som i andre Lande, hvor man har fundet saadanne nødvendige til den militaire Ungdoms Opdragelse.

Som Følge af hvad der saaledes er udviklet er det min Overbeviisning, at det maatte betragtes som et stort Onde, om man skulde finde sig tilskyndet til at fravige det militaire Princip, som hidtil har ligget til Grund for Søcadetternes Uddannelse. Kan det lykkes samtidigt med dette Principis Bibeholdelse, at gjøre Underviisningen paa Søcadet-Academiet frugtbringende, ogsaa for andre Klasser af Samfundet, da er dette et Maal, som sikkert vil vinde almindelig Anerkjendelse, men vil man sætte dette som Hoved-Formaal for Sø-Academiets Virksomhed, da undervurderer man det Stats-Øimed som Academiet skylder sin Tilværelse, og man vil herved nedlægge en Spire, hvis Udvikling endog kan blive truende for Marinens Fremtid.

Notits om Mackay's riflede Kanon.

(Af Lieutenant Thomy Jessen).

I de riflede Forladekanoner meddeles som bekendt Rotationen til Spidsprojektilerne ved paa den cylindriske Overflade at anbringe Knaster, som vandre i Riffelgangene og derved tvinge Projektilet at følge dem. Riffelgangene svække Kanonen, idet Godstykkelsen over disse er mindre end over Felterne. Erfaring viser, at naar Riffelkanonerne springe, følge Længdebruddene som oftest Riffelernes skarpe Kanter, hvilke derfor maa anses som skadelige. Derhos vil en unøjagtig Tilpasning af Knasterne kunne bevirke en Klemning af Projektilet i Løbet, hvilken kan blive farlig for Skytsets Holdbarhed. Endvidere vil under Udfarten Projektilets Knaster udøve en ikke ringe Friktion mod Riffelgangenes styrende Flader, hvilke derved saavelsom Knasterne ville lide endel.

Det vilde derfor være en absolut Fordel, dersom det kunde lykkes at bibringe Projektilet en Rotation om dets Længdeaxe med Bibeholdelse af den glatborede Sjel. Dette kunde da ske ved at forsyne Projektilets bageste Del med indskaarne Riffelgange, paa hvilke Krudgassen virkede. Projektilets Friktion mod Løbet vil imidlertid være en væsentlig Hindring mod Rotationen. Dernæst kunde Riffelgangene tænkes anbragte paa Projektilets Forpart, og Rotationen tilvejebringes ved Luftmodstandens Indvirkning paa disse, idet Projektilet forlader

Løbet. Begge Veje ere blevne betraadte; men Forsøgene have ikke ført til gunstige Resultater. De uundgaalige Variationer i Udgangsvinklen ville derhos hindre en god Skydning, selv om det lykkedes at bibringe Projektilet en stabil Rotation om dets Længdeaxe.

Er det saaledes givet, at Sjælen maa forsynes med Riffelgange, syntes der afset fra Selvforceringsprincippet, som neppe kan anvendes med Held ved Forladekanoner, kun at staa tilbage, at forsyne Projektilet med tilsvarende Forhøjninger, som kunne vandre i Riffelgangene. Denne Vej er ogsaa betraadt af alle Artillerier, der have bibeholdt Forladekanoner. — Mr. Mackay har imidlertid i den seneste Tid i England forsøgt at udelade Knasterne og lade Krudgassen, der passerer Riffelgangene, ved sin Friktion mod Projektilets cylindriske Overflade fremkalde Rotationen. Da Inventionen har tiltrukket sig fortjent Opmærksomhed, skal her gives en Meddelelse om de Data, der foreligge angaaende dette Princip.

Mackay udskærer i Løbet Riffelgange, hvis Dybde voxe med Snoningen. Denne er overordenlig stærk og voxer med Projektilets Vægt. En foreliggende Tegning viser i et 8^o), 17½ Kaliber langt Løb, 12 Riffelgange, som ere temmelig dybe og have skarpe Kanter samt en Snoning af 1½ Omgang i Løbet. Riffelgangene strække sig fra Løbets Bund til Munden. Mackay opgiver imidlertid, at det langtfra er nødvendig at rifle Løbet paa hele dets Længde; men at den nødvendige Rotation ogsaa kan tilvejebringes ved kun at rifle Løbet paa en Del af dets Længde.

Det cylindriske Projektil, hvis Overflade er fuldkommen glat, har en Længde af 2½ Kaliber. Det er tildannet halvsfærisk for begge Ender. Paa en Længde af omtrent 1 Kaliber forfra er det af noget mindre

*) Vægt og Maal ere engelske, hvor ikke findes anført, at de ere danske.

Diameter end den bageste Del. Projektillets Spillerum er saa ringe som mulig. Mackay udtaler, at idet Gassen ompænder Projektilet ligeligt paa alle Sider igjennem Riffelgangene, vil den, foruden at den ved sin Friktion mod Projektillets Overflade bevirker dets Rotation, tillige centrere det, idet det holdes svævende af Gassen, saa at det forlader Løbet uden Stød mod Løbet. Mackay anvender ogsaa sfæriske Projektiler, hvis Skudsikkerhed han formedelst Rotationen formener væsentlig at forøge.

Forsøg have godtgjort, at Projektillets Hastighed forøges ved mellem Projektil og Ladning at anvende en Forladning af Savspaaner eller Bomuldsaffald, som ved at anvendes i sidet Tilstand tillige skal tjene til at rense Løbet. Forladningen siges tillige at skaane Kanonen.

Med en af Mackay konstrueret 12pds. Pjece, hvortil anvendtes et 12pds. Projektil og 2pds. Ladning er af »the Ordnance select committee« i England foretagen Skydning ved Shoeburyness. De foreliggende Skudrækker gave følgende Resultater i danske Maal:

Elevation	Distance	r_1	Afdrift	r_2	t
	Alen.	Fod.	Fod.	Fod.	s
10°	5005	74,45	90,6	9,78	11,86
5°	3039	80,02	24,5	4,85	6,47
2°	1594	44,65	10,4	1,79	3,13

Under hver Omstændighed er gjort 20 Skud.

Det danske Landartilleris 12pds rifled Kanon med 27pds. Projektil og 3pds. Ladning har paa samme Distancer og givet følgende Resultater:

Elevation	Distance	r_1	Afdrift	r_2	t
	Alen.	Fod.	Fod.	Fod.	s
12° 19'	5000	75,0	91,0	11,40	13,29
6° 5'	3000	59,0	26,6	5,00	6,80
2° 45'	1600	54,2	6,1	2,27	3,27

Det ses heraf, at de to Kanoner i Henseende til Skudsikkerhed staa noget nær jevnside, derimod er det Mackayske Projektils Bane noget fladere. Foretages Sammenligningen med Landartilleriets rifled 4-Punder, vil det ses, at denne skyder noget bedre end den Mackayske Kanon.

Som Exempel paa den store Skudsikkerhed, som opnaas med Mackay's Kanon anføres, at af 15 Skud mod en 81 Kvadratfod stor Skive opstillet paa 1000 Yards erholdtes 12 Træffere, hvoraf de 11 vare i fuld Flugt, medens det ene traf i Opspringet.

Af sværere Kanoner vides, at Mackay har konstrueret for den engelske Regjering en Staakanon af 68pds. Kaliber (8",12) paa 20160 Pds. Vægt. Med 30 Pds. Ladning og massiv Kugle opnaedes en Hastighed af 2200'. Denne Kanon er med samme Ladning og 152—180 Pds. Projektil forsøgt mod Azincourt-Skiven, som er sammensat af $5\frac{1}{2}$ " tykke Smedejernsplader, boltede paa en 9" tyk Teaktræskive og støttet med en $\frac{3}{4}$ " tyk Inderhud. De 5 Skud, som rettedes mod Skiven gik alle igjennem denne og fortsatte deres Bane, et enkelt endog 1475 Yards bag denne.

Mackay paastaar, at ældre glatløbende Støbejernskanoner som den engelske 68 Pds. Kuglekanon kunne oprifles efter hans Princip og med Lethed udholde en længere Skydning med 30 Pds. Ladning og cylindrisk Projektil.

De foreliggende Oplysninger ere for faa, til at der kan udtales nogen Dom om dette Skyts, hvilket uidentivl endnu er i sin Barndom. Skulde det imidlertid lykkes paa denne Maade at opnaa ligesaa gode Skydninger, som ved det hidtil anvendte Riflingsprincip, skjønnes det ikke rettere, end at der navnlig for de svære Piecer af Hensyn til Ladningen vil være vundet ikke Lidet ved dets Anvendelse. Det indtræffer ofte ved Indsætningen af det svære armstrongske 120 Punds

Projektil, at dets Stilling i Bæreskaalen maa forandres, for at Knaster og Syrer kunne bære overet. Den Tid, der hertil medgaar, gaar tabt og kan være af Vigtighed. Derhos vil Projektilernes Fabrikation ved Knasternes Udeladelse ogsaa blive simplere og mindre bekostelig. Det har været anført, og Mackay paastaar ogsaa at hans Riflingsprincip medfører en ringere Anstrengelse paa Kanonen. Udentvivl lide Rifflerne mindre end ved Knasternes Vandring i disse. Om Kanonen iøvrigt vil kunne udholde en længere fortsat Skydning, vil vistnok væsentlig bero paa den Form, som det bliver nødvendigt at give Rifflerne. For den umiddelbare Betragtning synes det, at disse maa være dybe og have skarpe Kanter for at Krudgassen dels skal indtræde i tilstrækkelig Mængde og dels tvinges til at følge dem. Hvis saa er, vil Kanonens Styrke neppe overgaa den, som opnaas ved andre Konstruktioner.

Om et nyt Registrerings- og Maalings-System for danske Skibe.

(Ved Lieutenant A. Schneider, kongl. Skibsmaaler).

II.

Medens det maa erkjendes, at den i det foregaaende Afsnit*) omhandlede Registrering af danske Skibe ikke hidtil har været Gjenstand for den tilbørlige Opmærksomhed, har det Modsatte derimod været Tilfældet med Skibsmaalingen, der stedse af Statsstyrelsen er bleven omfattet med Interesse og behandlet med sagkyndig Omhyggelighed, hvorfor den ogsaa indtil den nyeste Tid har indtaget et forholdsvis højt Standpunkt, hvilket til dels vil fremgaa af den efterfølgende Fremstilling.

At Handels-Skibenes Størrelse bestemmes ved en Udmaaling, er vistnok almindelig bekjendt; men i hvilke Øjemed og paa hvilken Maade dette sker, turde derimod være mindre bekjendt.

Det oprindelige Formaal for Skibsmaalingen kan antages at have været dette: at udfinde en ligelig Norm, hvorefter de paa Skibsfarten hvilende Afgifter kunde opkræves. Dette Øjemed er endnu det væsentligste, idet, som bekjendt, den ved Maalingen udfundne Drægtighed danner Maalestokken for saagodtsom alle Skibsafgifter, ikke blot for dem, Statskassen oppebærer, men ogsaa

*) Se 2det Hefte.

for kommunale Afgifters Beregning, saasom Havnepenge, Bolværkspenge o. desl. Stats-Skibsafgifterne vare tidligere delte i Lastepenge, Fyrpenge og Skibs-Klareringssportler, af hvilke de sidstnævnte altid beregnedes efter Skibets Drægtighed, Fyrpengene dels efter Drægtighed, dels efter de bestuede Laster, og Lastepengene altid efter Bestuvningen, hvorved forstaaes den Varemængde, som et Skib i ethvert enkelt Tilfælde har haft inde*). Ved Loven om Told- og Skibsafgifterne af 4de Juli 1863 indførtes imidlertid en hensigtsmæssigere Ordning, idet de sidstnævnte Afgifter samledes under Et under Navn af »Skibsafgift,« hvilken ikkun beregnes efter Bestuvningen. Den udfindes i hvert enkelt Tilfælde ved Hjælp af et saakaldet Bestuvnings-Reglement (det nugældende er af 29de Decbr. 1838), der angiver, hvormeget af de forskjellige Varesorter, der skal regnes lig med en Kommercelæst; altsaa knytter dog selv i dette Tilfælde Maalestocken sig til Skibsmaalingsens Begreb om Drægtigheden. Udkommer herved et større Læstetal end det, som Skibets udmaalte Drægtighed angiver, beregnes Afgiften kun efter denne Drægtighed, og hvad Skibet kan rumme eller bære mere er fritaget for Afgift, et Tilfælde, der forekommer meget hyppigt, da Bestuvnings-Reglementet, ved Siden af i det Hele taget at være indrettet til at frembringe Resultater, der ere til Fordel for Statskassen, paa Grund af det nuværende Maalings-

*) Fyrpengene ere, som det fremgaar af Benævnelsen, Afgifter, der erlægges af Skibene for den Nytte disse drage af Fyrene m. v., og er derfor overalt anerkjendt som en berettiget Skibsafgift; derimod ere Lastepengene, der vistnok nærmest maa betragtes som en Afgift for den fortjente Fragt, et i flere Henseender uheldigt Paalæg, hvilket oftere er bleven fremhævet af de forskjellige Told-Tarif-Kommissioner, hvorfor det vistnok ogsaa, saasnart Finantsernes Tilstand tillader det, vil blive afskaffet, eller idetmindste overført paa Varerne som en forhøjet Indførselstold.

Systems Ufuldkommenhed, giver meget forskellige Resultater for de enkelte Skibe. Drægtigheden benyttes endvidere som Afgiftsnorm med Hensyn til Indførsels-tolden af Varer, idet navnlig to meget vigtige Indførsels-Gjenstande, nemlig Tømmer og Stenkul fortoldes derefter. Dette er de Tilfælde, hvori Skibenes Drægtighed kommer i Betragtning i egentlig fiskal Henseende. Desuden afgiver den, som alt bemærket, Maalestocken for kommunale Havnepenges Beregning og i fremmede Havne for Konsulatgebyrerne. I Udenrigsfarten kommer derhos den for danske Skibe hersteds givne Drægtighed undertiden i Betragtning forsaavidt som i flere Lande og navnlig paa flere transatlantiske Steder, hvor vort Flag er stærkt repræsenteret, Skibsmaaling overhovedet ikke finder Sted, men Drægtigheden efter det danske Maalebrev lægges til Grund og efter et mer eller mindre unøjagtigt Forhold reduceres enten til det nationale Maal, eller som oftest til engelske Tons Register, hvorved vore Skibe i Almindelighed ere ugunstigt stillede, endog undertiden i et saadant Forhold, at de komme til at betale fra 10 til 20 pCt. for høje Skibsafgifter.

Et andet Øjemed, der opnaas ved Skibsmaalingen i Forbindelse med Registreringen, er endvidere det statistisk vigtige, til enhver Tid at kjende den indenlandske Handelsflaades Størrelse, samt at kunne overse og bedømme Omfanget af Landets Skibsfarts-Bevægelse, saavel med egne som med fremmede Skibe. Endvidere har man i sin Tid beknyttet Drægtigheden til Paaligning af Krigsskat paa Skibsejendommene. Skibe befragtes dertil ikke sjeldent med et vist Beløb pr. udmaalt Kom.-Læst, og af Drægtigheden har man ogsaa tilnærmelsesvis udledet, hvormeget et Skib, uden at overlastes, kan indtage pr. Kom.-Læst af de forskellige Ladningsgjenstande. Til alt dette kommer endnu, at det mere og mere er bleven Brug at betinge Prisen for nybyggede Skibe efter den Drægtighed, hvortil de efter Fuldendelsen

udmaales paa Foranstaltning af Staten, i hvilke Tilfælde altsaa Rhederen og Skibsbyggeren have en væsentlig Interesse i, at Drægtigheden svarer til Skibets sande Størrelse.

Skibsmaalingens Vigtighed i Almindelighed og navnlig Vigtigheden af en Methode for samme, der, saavidt de praktiske Forhold paa nogen Maade tillade det, giver overensstemmende og relativt ligelige Resultater for de forskellige Slags Skibe, kan derfor sikkert ikke underkjendes, og man bør altsaa snarest muligt søge at opnaa det bedst mulige Resultat i saa Henseende.

Forinden der imidlertid gaas over til at vise, hvorledes dette kan opnaas, maa det være mig tilladt at give en kortfattet Fremstilling af den danske Skibsmaalings Udviklings-Historie, samt af den nugældende Maalings-Methodes Fortrin og Mangler.

Den første Instruktion, hvorved Maaling af Skibe blev paabudt, er, saavidt vides, af Aaret 1756; paalidelige Oplysninger savnes om hvorledes forinden dette Tidspunkt Skibsmaalingen udførtes i Danmark*).

I Henhold til denne Instruktion maalttes fra 1756 til 1830 Handelsfartøjerne efter en fra Holland laant Methode, ifølge hvilken Længden af Skibet maalttes paa Dækket mellem Stevnene, og deltes i 4 lige Dele; ved hvert Delingspunkt maalttes i Lasterummet største Dybde og Brede imellem Inderklædningerne. Middeltallet af de saaledes optagne 3 Dybder og af de 3 Breder multipli-

*) Ifølge D. M. Schøyens lærerige Værk „Det norske Toldvæsen,“ Christiania 1865, er Skibsmaalingen indført i Danmark og Norge ved Forordningen af 9de April 1643. Der ansattes først særegne Maalere, men efterat Reglerne for Skibsmaalingen ved Forordningen af 12te Febr. 1683 vare blevne satte i Forbindelse med Told-Lovgivningen, gik disse Forretninger over til Told-officianterne, hos hvem de siden temmelig stadig have henligget, endog i Tidsrummet fra 1673—1702; da der var ansat en General-Toldforvalteren undergivet Skibsmaalingsdirektør.

ceredes med hinanden, og Produktet med Længden. Det Udkomne divideredes med $242\frac{1}{2}$, og Kvotienten angav Drægtigheden i Trælastlæster à 4000 \mathcal{R} pr. Læst, hvilke Læster atter reduceredes til Kommercelæster, hvis Vægt, ligesom nu, var ansat til 5200 \mathcal{R} .

Maalingen udførtes ligesom nu af Toldembedsmændene, kun i Kjøbenhavn, hvor indtil Aaret 1825 alle Skibe ommaales og meddeltes nye Maalebrev, var der ansat en særegen Skibsmaaler, sædvanligst en forhenværende Sø-Officer eller Skibs-Konstruktør; ved Siden af ham fungerede en Skibsmaalings-Kontrollør; en Bestilling, der synes at maatte have været temmelig overflødig, hvorfor den ogsaa senere er bleven ophævet.

Da Formen af den nederste Del af Skibet ved den ovenanførte Maalings-Methode aldeles ikke kom i Betragtning, kunde den kun give passende Resultater for Skibe af en vis bestemt Form. For skarphyttede Skibe blev Drægtigheden for stor, medens derimod meget fyldige Skibe begunstigedes i en saadan Grad, at de forefandtes indehavende Ladninger, der vare fra en Fjerdedel til en Trediedel større end de Førstnævntes Ladninger, uagtet at de vare udmaalede til samme Læstedrægtighed. Som Følge heraf blev der sjældent bygget skarpe Skibe i Datidens Forstand, hvilket atter havde tilfølge, at de danske Skibe kom til at staa tilbage i Konkurrencen med nogle af Udlandets Skibe. Over disse Forhold rejstes der hyppigt Klager, og, da det virkelig kunde godtgjøres, at det indenlandske Skibsbyggeri under Maalingsmethodens Indflydelse mere og mere kastede sig over de uhensigtsmæssige korte, brede og fyldige Skibsformer, foranledigede dette, at der i Aaret 1827 nedattes en Kommission med det Formaal at tage Skibsmaalingsvæsenet med hvad dertil hører under Overvejelse samt at gjøre Forslag til dets Forbedring.

Denne Kommission, der bestod af syv Medlemmer, udelukkende af Embedsstanden, indgav i Januar Maaned

1829 sine Forslag. Det Formaal, som Kommissionen havde sat sig, var at udfinde en Methode, som, uden at frembyde altfor store Vanskeligheder i Udførelsen, men dog med en for praktiske Formaal tilstrækkelig Nøjagtighed, vilde for alle Skibe give den Drægtighed, der svarede ikke blot til deres Rumindhold, men ogsaa til deres Bæredygtighed, alt ifølge deres særlige Konstruktion. I Foreningen af disse forskellige Momenter, hvortil endnu kom, at den ny Methode skulde for Handelsflaaden give et Total-Læstetal, der omtrent svarede til det tidligere Total-Læstetal, laa Vanskeligheden af Kommissionens Opgave, hvis efter de daværende Tidsforhold i det Hele overordentlige heldige Løsning saagodtsom alene skyldtes Admiral Schifter, der var Kommissionens Formand. I Overenstemmelse med Kommissionens Forslag udgik nu Skibsmaalings-Instruktionen af 16de Januar 1830; men nogle Mangler ved den ny Methodes Udførelse, hvilke dog hverken vare begrundede i sammes Princip, eller overhovedet havde nogen synderlig Betydning, foranledigede Udgivelsen af en forbedret Instruktion af 7de Juni 1838. Allerede ved Udarbejdelsen af sidstnævnte Instruktion havde man bestræbt sig for at tilpasse Metoden ogsaa for de paa Hertugdømmernes Vestkyst brugelige Fartøjers Vedkommende, men det viste sig snart, at man ikke havde truffet det Rette, og derfor bleve nye Bestemmelser nødvendige med Hensyn til disse Fartøjer, hvilket ledte til Udgivelsen af Instruktionen af 7de Februar 1843. Ligesom i saa mange andre Forhold, hvori Hertugdømmernes Beboere dengang begunstigedes paa Bekostning af Kongerigets, saaledes bleve ogsaa ved disse Bestemmelser de i Hertugdømmerne hjemmehørende fladbundede Smaa-Fartøjer i høj Grad begunstigede ved Maalingen (med fra 10 til 20 pCt.) ligeoverfor de i Kongeriget hjemmehørende kjølbyggede Smaafartøjer, et Forhold, der mærkeligt nok har kunnet bestaa lige til vore Dage. Af sidstnævnte

Instruktion blev der, nærmest fordi Oplaget var forbrugt, foranstaltet en ny, i formel Henseende forbedret, og i Realiteten hist og her udvidet Udgive, nemlig Instruktionen af 27de Maj 1861, der danner det Nugjeldende.

Af daværende Direkter for Skibsbyggeriet, Orlogskapitajn O. Suenson var der forinden, i Aaret 1856, udarbejdet en Instruktion for Maaling af Skruedampskibe, tillempet paa en meget heldig og sindrig Maade efter det gjeldende Maalings-System for Sejlskibe.

For dem, som af en eller anden Grund kunne ønske nærmere at kjende den i Aaret 1829 skabte og i alle væsentlige Punkter endnu opretholdte Maalings-Methode, maa henvises til Instruktionen af 1861, i hvis Indledning findes en Fremstilling af Systemet i dets Helhed; dog vil det til en lettere Forstaaelse af det Efterfølgende formentlig være hensigtssvarende, at der ogsaa her gives en Fremstilling deraf paa en saa kortfattet og sammentrængt Maade som mulig.

Methoden gaar ud paa at bestemme et Skibs Drægtighed (d. e. Læstetallet) efter dets Bæreevne, der findes udtrykt ved den Vandmasse, som fortrænges ved at Skibet fra sin Vandlinje i tom Tilstand nedsænkes til sin Vandlinje i ladet Tilstand. Denne Vandmasses Rumfang bliver altsaa lig med Rumfanget af den imellem Vandlinjerne værende Del af Skibet, ligesom dens Vægt efter en bekjendt hydrostatisk Lov svarer til Ladningens Vægt. Da det nu i Praxis vilde være udførligt, idetmindste ikke uden ved Hjælp af Skibstegningen, med tilstrækkelig Nøjagtighed at udfinde denne Vandmasses Rumfang og deraf udledte Vægt, har man, idet man gaar ud fra, at der finder et vist Forhold Sted imellem Skibets indre Kubus og den mellem Vandlinjerne værende Del af Skibet, som repræsenterer Bæredygtigheden, fra Skibets indre Rumindhold søgt at udfinde dets Bæreevne. Ad Erfaringens Vej har man nu i sin Tid fundet, at det ovenomtalte Forhold er som

100 : 55. Da Kommercelæsten, hvis Vægt er ansat til 5200 danske eller metriske Pund, paa Grund heraf svarer til et Rumfang af c. 82.5 Kubikfod Søvand, vil man ved at opsætte Forholdet $\frac{100}{55} = \frac{x}{82.5}$ finde at x, eller Divisoren, hvoraf Læstetallet skal udfindes af Skibets indre Rum, bliver 150. Dette er Methodens ene Hoveddel; den anden gaar ud paa at udfinde det indre Rumindhold med saa faa og saa let optagelige Maal som muligt, men hvorved man dog skulde naa det til Virkeligheden saa nøjagtigt svarende Resultat som i Praxis var opnaaligt. Tænker man sig omkring det indre Skibsrum beskrevet et Legeme, der har dette Rums største Tversnit (i Praxis antaget at være Midter-Tversnittet) til Grundflade og dets Længde til Højde, saa vil i hvert enkelt Tilfælde det virkelige Skibsrum udgjøre en vis, men efter Skibets Form forskjellig, Del af dette Legeme. Efterat de yderste Grændser for Forholdet mellem dette Legeme og Skibsrummet, saavel for de fyldigste som for de skarpeste Skibe, ved Forsøg vare blevne udfundne, lader Methoden Skibets Form paa Fjerdedelene af Længden i Forhold til dets Form paa Midten af Længden være afgjørende med Hensyn til hvilket af de indenfor de bestemte Grændser liggende Forhold mellem det omskrevne Legeme og Skibsrummet, der skal komme til Anvendelse i hvert enkelt Tilfælde. Til dette Brug er der udarbejdet en Tabel indeholdende de nævnte Forhold, der kaldes Fyldigheds-Koefficienterne.

Paa denne Maade findes med tilnærmelsesvis Nøjagtighed det hele Skibsrumms Kubus, men denne Kubus er endnu ikke den Størrelse, af hvilken, ved Hjælp af ovennævnte Divisor, Drægtigheden udfindes; der sker endnu en yderligere Reduktion ved et Afdrag, hvis Formaal ere: dels at tilbageføre hele Skibsrummets Indhold til det egentlige Lastrums Indhold, dels at indbringe i Beregningen det ved Anvendelse af en konstant

Divisor fornødne Hensyn til visse paa Bærekraften influerende Omstændigheder og til visse særlige Slags Skibe. Dette Afdrag, der tidligere gaves i bestemte Procenter ved Beregningens Slutning, men som nu sker ved en omtrentlig tilsvarende Reduktion i Længden, er ligeledes udfundet ved Hjælp af Erfaringen om, hvad der for de forskellige Skibe bør fradrages, for at Afdragets Formaal kan ske Fyldest.

Methoden gaar altsaa ud paa foruden at erholde et nøjagtigt Udtryk for Bæredygtigheden tillige ved kubisk Udmaaling med tilnærmelsesvis Nøjagtighed at bestemme Ladedygtigheden; den første er foruden af Skibets større eller mindre Egenvægt, altsaa hovedsagelig af Bygningsmaterialiet, tillige afhængig af mange andre Omstændigheder og navnlig af den for Bæringen mer eller mindre heldige Konstruktion, medens den sidste alene er afhængig af det kubiske Rumindhold, der altid kan bestemmes med hvor stor Nøjagtighed det end forlanges. I Kombinationen af disse to forskellige Normer for Skibsmaalet, ligger den store Vanskelighed, og det er ogsaa, som senere skal blive vist, mere end tvivlsomt, om det, saaledes som Skibs-Konstruktionen efterhaanden har udviklet sig, kan siges, at Opgaven er løst paa en saa nøjagtig Maade, som Skibsmaalingens Øjemed fordrer.

I Praxis udføres Maalingen ved at Længden maales paa Dækket paa en efter Skibets Slags noget forskjellig Maade, men den søges stedse ved Hjælp af en Tabel reduceret til en Længde under Dækket imellem Forstevnen og Inderstevnen agter; denne Længde deles, uden Hensyn til dens Størrelse, stedse i fire lige Dele. Paa Delingspunkterne, nemlig Fjerdedelen, Halvdelen og Tre Fjerdedelen maales et Tversnit, ved Hjælp af en Dybde, der maales fra Dækkets Retlinje til Inderklædningen ved Siden af Kjølsvinet, samt af tre Breder, hvoraf den øverste optages under Dækket, den nederste paa Fjerdedelen af Dybden nedefra, og den mellemste midt

imellem disse Breder; Beregningen af Fladeindholdet af Stykket imellem øverste og nederste Brede sker ved Hjælp af den fra Skibs-Konstruktionen bekendte Chappmannske Approximations-Formel. Stykket under nederste Brede maales og beregnes ved Hjælp af denne Brede og tvende saakaldte Segment-Højder, der optages paa $\frac{1}{10}$ og $\frac{4}{10}$ af nederste Brede, fra denne Brede lodret ned til Bunden, og hvorved dennes større eller mindre Skarphed indføres i Maalingen og Beregningen. Ved Hjælp af disse Tversnit og Længden udføres nu Drægtigheds-Beregningen paa den ovenfor antydede Maade. Til yderligere Oplysning er der i Afhandlingens Slutning vedføjet en Læste-Drægtigheds-Beregning for et Sejlskib af Middelstørrelse; det vil heraf og af den ovenanførte Forklaring ses, at der for Tiden i alle Slags Sejlskibe optages 19 Maal, foruden Maalene af Opbygningerne paa Dækket.

Methodens væsentligere Fortrin kunne herefter nævnes som, at den, med et begrændset Antal Maal, giver i de fleste Tilfælde et, for de forskellige Slags Skibe med Hensyn til deres indbyrdes Størrelse, i praktisk Henseende nogenlunde nøjagtigt Resultat; den frembyder tillige den store Fordel at kunne udføres under næsten alle Omstændigheder uden særdeles praktiske Vanskeligheder, og uden at Skibene lide nogetsomhelst Ophold, eller at store Ulemper foraarsages for Skibets Fører og Mandskab ved Bortryddelsen af Forhindringer, som dog sjældent forefindes paa de Steder, hvor Maalene skulle optages.

Dette er de almindelige Grundtræk i den nuværende danske Skibsmaalingsmethode, der med Føje i lang Tid har været anset for at være den bedste af alle tidligere eksisterende Metoder, hvorfor den ogsaa oftere er bleven efterlignet. Saaledes blev den, med forskellige Simplifikationer og Modifikationer taget til Mønster for den i Aaret 1845 i Norge indførte Maalingsmethode. Ligeledes

har Bremen i Aaret 1853, Oldenburg i 1856, Preussen i 1862, og Hannover i 1863 indført den, og de fleste nordtydske Kyststater have som Følge heraf i den seneste Tid afsluttet en Overenskomst om gjensidig Anerkjendelse af deres Maalebrev. Grunden til at Methodens ikke allerede tidligere og i større Omfang er bleven efterlignet i fremmede Stater, vil vistnok nærmest være at søge i den komplicerede Natur af de for dens praktiske Anvendelse givne Bestemmelser, der i de tidligere Instruktioner lod Methodens Grundsætninger forblive saagodtsom uforstaaelige.

Efter i det Ovenanførte at have forsøgt at give en Fremstilling af Maalings-Methodens Natur og Fortrin, skal jeg nu tillade mig at paavise dens Mangler.

Som en af Hovedankerne maa anføres, at den, hvad Udførelsens Detail angaar, er meget indviklet, hvilket dels maa tilskrives den Omstændighed, at den, uagtet sin almindelige principielle Gyldighed, i visse Tilfælde i Praxis trænger til forskjellige Modifikationer, som efterhaanden have tiltaget mere og mere i Mangfoldighed, men dels ogsaa ligger deri, at man for visse Klasser Skibe til Maalingens Forbedring og Simplification har maattet træffe særlige Undtagelses-Bestemmelser, der i Forening med den i Tidens Løb udviklede Specialisering af Bestemmelserne om Maalingens Udførelse vanskeliggjør Oversigten over det Hele og forsaavidt skader den lette Opfattelse af Methodens. Men det, som dog maa antages at have givet størst Anledning til de efterhaanden fremkomne Anker imod denne Methode, er den altfor erfaringsmæssige Karakter af alle de Forudsætninger, hvorpaa den er bygget, i Forbindelse med Omskifteligheden af de Forhold, der dannede Grundlaget, da den blev udfundet. Det er allerede deraf øjensynligt, at denne Methodens erfaringsmæssige Karakter maa have til Følge, at dens Anvendelse kun kan give paalidelige Resultater, saalænge de Forhold, fra hvilke de forskjellige

Erfaringsætninger ere hentede, forblive uforandrede. Det er imidlertid en bekjendt Sag, at Skibsbygningen, navnlig i de sidste 10 Aar, er undergaaet store Forandringer. Medens man for Koffardifarten saagodtsom udelukkende tidligere kun byggede Skibe, der vare meget dybe og tildels brede i Forhold til Længden, begyndte man efterhaanden først at bygge Skibene skarpere forude og dernæst længere, samt tillige forholdsvis bredere og især mindre dybe. Slige Forandringer i Skibskonstruktionen maa utvivlsomt have svækket Rigtigheden af de Forudsætninger, hvorpaa den nugældende Methode hviler. Jo længere et Skib er, desmindre Fyldest sker der det nødvendige Hensyn til de resp. foran det forreste, og bagved det agterste Tværnsnit liggende Dele af Skibet, hvilke Dele efter den gjældende Methode aldeles ingen Indflydelse faa paa Maalingen, da intet Maal optages foranfor eller agtenfor Fjerdedelene af Længden, hvor Tversnittene skulle maales, og dog er det netop disse Dele, hvor de forskjellige Nuancer i Formen væsentligst gjøre sig gjældende. Dette aldeles nødvendige Hensyn vil kun kunne opnaas ved, at nogle Tversnit optages nærmere ved Stevnene, altsaa ved at lade Antallet af Tversnittene stige i et til Skibets Længde svarende Forhold; hvilket netop er det som den engelske Maalings-Methode foreskriver, og hvorved denne faar et saa væsentligt Fortrin for vor Methode; det er derhos indlysende, at man ved, saaledes som nu, at udmaale Skibe af højst forskjellig Længde i alle Tilfælde med ikkun tre Tversnit og med det samme Antal Maal for et Fartøj af til Ex. 20 Fods Længde maa komme til et langt nøjagtigere Udtryk for Rumindholdet, end der sammenlignelsesvis kan erholdes for et Skib af t. Ex. 200 Fods Længde.

Paa Grund af de ovenanførte Forhold, og da et Skibs Fyldighedsgrad tillige indvirker paa Bære-Evnen, er Følgen efterhaanden bleven, at lange og skarpe Skibe

ved Anvendelsen af den gjeldende Methode faa en for stor Drægtighed i Sammenligning med korte og fyldige Skibe, ligesom det ogsaa har vist sig, at Maalings-Resultaterne for store Skibe blive forholdsvis ringere end for smaa.

Dette Punkt er det vigtigste, eftersom det griber ind i Methodens Fundament paa en saadan Maade, at en blot Revision af denne er umulig.

En anden Anke har været rettet mod det nugældende Tillægs-Princip, som bestaar i at visse Procenter (6 pCt. for Skibe byggede udelukkende af Fyr, og 3 pCt. for Skibe byggede af blandet Materiale) tillægges ved Læste-Beregningens Slutning, for let Materialie, Fyr og deslige Træsarter. For Skibe byggede deraf vil der vistnok i de første Aar finde en større Bæredygtighed Sted end for Skibe byggede af tungere Materialier, men denne vil forsvinde i Aarens Løb paa Grund af at Fyrren, som en lettere og mere porøs Træsart indtager mere Vand end det tungere mere faste Egetræ; (Fyrretømmerets Vægt kan som bekendt ved Vandets Indsugning forøges indtil 50 pCt.) hvilket tydeligt giver sig tilkjende ved at Fyrre-Skibene efter endel Aars Forløb med samme Ladning eller i tom Tilstand stikke indtil en Fod dybere end som nye, et Forhold, der langtfra spores i nogen saa betydelig Grad for Egeskibenes Vedkommende. Endvidere bygges Skibe af Fyrretræ med sværere Tømmerfærligheder end Egeskibe, hvorved altsaa Egenvægten for de Førstnævntes Vedkommende betydeligt forøges. I praktisk Henseende har denne Fremgangsmaade ogsaa medført forskellige Vanskeligheder, idet navnlig i ældre Skibe Undersøgelsen af Bygningsmaterialiet bliver en særdeles vanskelig Sag for Toldembedsmændene, som selvfølgelig kun rent undtagelsesvis ere i Besiddelse af det i saa Henseende fornødne Kjendskab til de mange forskellige Træsarter, som nu anvendes ved Skibsbyggeriet. En nødvendig Følge af dette Tillægs-

Princip for let Materiale synes ogsaa at maatte blive den, at der, da et Skibsskrog af Jern er ca. 10 pCt. lettere end et Skibsskrog af Egetræ af samme Størrelse, for Skibe byggede af Jern bør gives et tilsvarende Tillæg, saamegetmere som disse Skibe i Modsætning til Træskibe stedse beholde den samme Bæreevne. At man hidtil har holdt paa det ovennævnte Tillæg, kan kun stamme fra det nuværende Systems kombinerede Natur. Opgives denne tidligere nævnte i Praxis udførlige Kombination, bortfalder selvfølgelig ogsaa Hensynet til Bygningsmaterialiet.

Den tredje Hovedanke har fra forskjellige Sider været rettet mod de gjældende Bestemmelser for Maalingen af Opbygninger (Hytter, Ruf, etc. paa Dækket), samt af Forhøjninger over Dækkets Hovedflugt. De oprindelige Bestemmelser i saa Henseende maa vistnok ogsaa erkjendes at have været saavel simplere som bedre end de nuværende. Man gik nemlig da ud fra den næsten altid rigtige Forudsætning, at Skibe med Ruf paa Dækket til Kahyt og Folkelukaf have hele Rummet under Dækket anvendeligt til Varers Henstuvning. Som Følge heraf gaves der i saadanne Tilfælde ikke det sædvanlige Afdrag (fra 6 til 18 pCt.) i Læstedrægtigheden for disse Rum, og kun halv Godtgjørelse, naar kun en af Delene fandtes anbragt paa Dækket. Imod disse Bestemmelser blev der dog hyppig rejst Klager, der rigtig nok vare mindre vel begrundede, og den uheldige Følge heraf blev, at de ophævedes; men for at forhindre Misbrug af allfor store Opbygninger, blev istedet herfor de nugjældende Bestemmelser indførte, hvorved det fastsattes, at kun saadanne Rum skulde maales og medregnes, som gaa fra Borde til Borde, hvis Længde er over $\frac{1}{5}$ af Skibets Længde, og hvis Højde er over 1 Fod. Erfaringen har imidlertid vist, at Hensigten med disse Bestemmelser aldeles ikke er opnaet. Ved Nybygning eller Ombygning af Skibe iagttager man nemlig nu at

give Paabygningerne en saadan Konstruktion, at de ikke kunne komme i Betragtning ved Læstedrægtighedens Ansættelse. De store Huse, som det efterhaanden mere og mere er bleven Brug at anbringe paa Dækket enten som Hytter (Paabygninger, der gaa fra Borde til Borde) eller som Ruf (Paabygninger, som ikke staa i Forbindelse med Skibets Sider) blive saaledes ikke maalte. Denne Flytning af Folkelukaf og Kahyt fra at være under Dækket til op paa Dækket, hvorved dels et større Lastrum indvindes til Fordel ved Indtagelsen af lette Varer, og dels heldigere sanitære Forhold opnaas for Besætningen, maa vel derfor erkjendes for at være hensigtsvarende, men det er dog et Spørgsmaal, om man ikke ogsaa ofte er gaaet for vidt i saa Henseende, og misligt er det i ethvert Tilfælde aldeles ikke ved Drægtighedens Ansættelse at tage Hensyn til slige Rum, samtidig med at de efter den almindelige Anskuelse mere hensigtsmæssige Opbygninger for søgaaende Skibe, nemlig Halvdækkene (Afsatser gaaende fra Borde til Borde og dannede ved at Dækket agterude er hævet i en større eller mindre Højde over dets Hovedflugt) i Almindelighed blive maalte og medregnede.

Over disse Forhold er der som tidligere nævnt rejst Klager, hvis Begrundelse maa indrømmes. Erfaringen har saaledes godtgjort, at enhver Bestemmelse, der i saa Henseende ikkun angaar specielle Tilfælde og ikke omfatter alle Opbygninger, ligegyldig af hvad Slags og Konstruktion, stedse vil kunne omgaas.

De saaledes virkelig eksisterende Mangler i den nuværende Skibsmaalings-Methode havde allerede for længere Tid siden ladet den Tanke opstaa hos den daværende Generaltolddirektør Grev Sponneck, at det vilde være hensigtsmæssig om en Kommission blev nedsat til Undersøgelse og Drøftelse af alle disse Forhold, samt af den i Aaret 1854 i England indførte og der med meget Bi-

fald optagne Methode, for derefter at fremkomme med Udkast til en Lov desangaaende. Forannævnte Methode er nemlig, som senere skal blive bevist, da alle andre i fremmede Lande bestaaende Skibsmaalingsystemer staa mer eller mindre tilbage for vor nuværende, i Virkeligheden ogsaa den eneste, der kan tages til Mønster, naar der er Tale om at gennemføre Forbedringer af indgribende Natur.

Skibsmaalingsens Regulering her i Landet har vel hidtil ikke været Gjenstand for Lovgivningsmagts Medvirkning, idet der i Toldanordningerne kun er foreskrevet at Skibene skulle maales, uden at det tillige er bestemt, hvorledes det skal ske, og Instruksen om Fremgangsmaaden ved Maalingen, saavel de oprindelige Bestemmelser som de senere Modifikationer og Tilføjninger ere derfor hidtil blevne betragtede som et administrativt Anliggende. Under de nuværende Forhold vil selvfølgelig Lovgivningsmagts Medvirkning være nødvendig ved en gennemgribende Forandring af det Bestaaende, hvilket ogsaa af rent praktiske Hensyn er heldigt, da de nugældende Bestemmelser i flere Henseender ere uklare og frembyde Huller, der kun kunne udfyldes ad Lovgivningens Vej.

Fornævnte Plan blev endmere fremskyndet ved en Skrivelse fra Kjøbenhavns Grosserer-Societets Komite af 7de Febr. 1861, hvilken, foruden at anke over nogle mere underordnede Mangler i den nuværende Methode, især fremhævede sammes Unøjagtighed med Hensyn til lange, skarpe Skibe ligeoverfor brede, fyldige, hvorved der bevirkedes en Prægravation for de førstnævnte, der af Komiteen betegnedes som en Ubillighed i og for sig og tillige som en Hindring for at skaffe de nyere Skibskonstruktioner Indpas hos os. Komiteen var af den Formening, at en Forandring i de nugældende Bestemmelser om Skibsmaaling var ønskelig, og at det da laa nærmest at henvende Opmærksomheden paa den nuværende, efter

Kyndiges Dom fortrinlige engelske Maalings-Methode. Hvis man skulde komme til at adoptere hin engelske Methode uforandret, kunde dette derhos muligvis føre til, at danske Skibe i engelske Havne, mod at tilstaa Reciprocitet for engelske Skibe i danske Havne, fritages for Maaling, hvorved der vilde spares Penge og Tid, og Afslutning af Fragter for danske Skibe af engelske Havne vilde lettes. Om end Indførelsen af den samme Methode i begge Lande ikke skulde have til Følge, at Skibenes Drægtighed i begge Lande udtrykkes med netop det selv samme Maal, saa kunde der dog efter Komiteens Formening ikke være Noget til Hinder for at fastsætte et konstant Forhold i dette Maal, og denne Overensstemmelse vilde allerede i mange Tilfælde være til Nytte for Handelssamkvemmet, selv om man derved ikke gjensidig opnaaede Fritagelse for Maaling.

Denne Komiteens Opfattelse kunde Overtoldbestyrelsen, i Henhold til hvad der alt dengang forelaa paa anden Maade, ganske gjøre til sin egen, og den har ogsaa siden den Tid bestræbt sig for i Handelens og Skibsfartens Interesse at gennemføre Sagen paa bedste Maade i den antydede Retning. Skibsmaalings-Kontoret tillagdes derfor Ordre til at ytre sig om og gjøre Forslag til de foreslaaede Forandringers Udførelse. Disse Undersøgelser og Forslag, der ifølge Sagens Natur maatte blive noget vanskelige og vidtløftige, fuldendtes i Juni 1862, og kom til at danne Grundlaget for et senere udarbejdet Udkast til Lov for Skibes Maaling til Forelæggelse for den tidligere nævnte Kommission. Paa Grund af de uheldige Tidsforhold og andre tilstødende Omstændigheder, kom Kommissionen imidlertid først til at sammentræde i dette Foraar, men Sagen var da ogsaa saa vel forberedt, at den i Løbet af to Maaneder havde tilendebragt sine Arbejder. Sammenlignelsesvis kan anføres, at de tidligere Skibsmaalings-Kommissioner her

i Landet havde bestaaet i to Aar, den sidste engelske endog i fire Aar*).

Kommissionens Opgave var saaledes at undersøge det bestaaende Skibsmaalings-Systems Fortrin og Mangler, og forsaavidt de sidstnævnte ikke kunde afhjælpes, og det engelske Maalings-System skulde befindes nøjagtigere og dets evt. Indførelse kunde antages at ville medføre Fordele, da at fremkomme med Forslag til dette Systems Overførelse paa vore Forhold.

I Kommissionens Betænkning findes nu herom bemærket, at den allerede i sine første Møder var kommen til Erkjendelse om det Ønskelige i at forlade det nu bestaaende Skibsmaalings-system, dels fordi dette, skjøndt det vistnok i sin Tid har maattet anses for fortrinligt, efterhaanden er bleven mindre tilfredsstillende derved at Beregningen af Skibenes Drægtighed støtter sig til Koefficienter, der, efterhaanden som Skibene have faaet andre Former, ikke længere svare til Virkeligheden, dels fordi man ved at adoptere et andet og da navnlig det engelske System vilde vinde de store Fordele, at faa et Udtryk for Skibenes Rumindhold, der i alle Tilfælde og til alle Tider vil komme Sandheden meget nær, at vedkommende Rheder eller Befragter herved vil kunne faa et temmelig nøjagtigt Begreb om hvad Skibet kan rumme eller bære, og endelig at man ved at indføre dette System kunde have grundet Haab om at opnaa en Anerkjendelse af vore Skibes Maaling, naar de ankomme til engelske Havne uden at underkastes

*) Kommissionens Formand var Kapt-Lieutn. G. Schonheyder, Underdirektør for Marinens Skibsbyggeri; dens øvrige Medlemmer vare: Skibsbygmester P. Brandt; Toldforvalter, Kamrjkr. O. Hedemann; Grosserer M. G. Melchior, Medlem af Kjøbenhavns Grosserer Societetets Komite; Kapt. og Vaterskout Poulsen; Kpt.-Lieutn. Ravn, Lærer i Mathematik ved Højskolen samt Meddeleeren af disse Artikler. Kommissionens Sekretær var Kancellist i Generaldirektoratet Tetens.

Ommaaling. Hvor fordelagtigt dette vil kunne blive for den danske Skibsfart, kan bedst erfares af de officielle engelske Beretninger angaaende fremmede Skibes Fart paa britiske Havne. Herefter findes, for Aaret 1863, 7482*) danske Skibe at være ind- og udklarerede. Da i Storbritanien fremmede Skibe ommaales hvert 3dje Aar og næsten udelukkende underkastes den interimistiske Maalings-Methode (Rule II), der kan give en Tonnage som er c. 20 pCt. for stor, vil den forannævnte Aerkjendelse øjensynlig medføre en betydelig Besparelse for danske Skibe, idet Havne-Afgifter og Fyrpenge samt alle andre Afgifter nu beregnes af den største Drægtighed, ligesom selve Maalingen medfører Omkostninger og Tidsspilde. Endvidere findes bemærket, at Kommissionen fra det Øjeblik, da den blev enig om at anbefale Indførelsen af det engelske System for Maaling og Registrering, indsaa Nødvendigheden af i alt Væsentligt paa det Nøjeste at slutte sig til dette, forsaavidt man vilde vente, at den storbritanniske Regjering skulde være villig til ved Siden af sine egne, at anerkjende de efter den ny Methodes Indførelse udstedte danske Maalingsdokumenter.

Da Kommissionen saaledes enstemmig har anbefalet Indførelsen af det engelske Skibsmaalings-System, og det derpaa udarbejdede Lov-Udkast saavidt vides er færdig til Forelæggelse for de lovgivende Forsamlinger, vil en Fremstilling af dette System formentlig være hensigtssvarende.

*) Dette Tal er iøvrigt noget skuffende, da vistnok en stor Del Skibe paa hver Rejse komme til at figurere 2 Gange i Skibsfartslisterne, nemlig først i den Havn, hvor de losse deres Ladning, og dernæst i den, i hvilken de hente Kul (hvad der er det almindelige), og som i Reglen ikke er den samme som den, hvor de have løstet. Dertil kommer at i Tallet, hvorefter den danske Skibsfart paa England bliver den tredje i Rangen, ere ogsaa holstenske og slesvigske Skibe medregnede.

Det vil her blive for vidtløftigt at paavise hvori de tidligere engelske Skibsmaalings-Systemers Mangler bestode, kun saa meget kan bemærkes, at Skibsmaalingen i England stod paa et meget lavt Trin, indtil den her omhandlede Methode blev indført. Den første almindeligt gjældende Lov var af Aaret 1773, og da den endnu, rigtignok kun i ganske private Forhold, benyttes af Skibsbyggere samt af enkelte Dok-Kompagnier, kan den ikke her ganske forbigaas. Formlen hvorefter, ifølge denne Lov, Skibsmaalet udfandt, er følgende:

$$\frac{(L \div \frac{3}{8} B) B}{94} \frac{1}{2} B = x \text{ tons builders measurement;}$$

hvori L er største Længde og B største udenbords Brede.

Et paa saadan Maade udfundet Skibsmaal er, da ikkun to Maal benyttes, og det vigtigste Maal, nemlig Dybden, aldeles ikke tages i Betragtning, selvfølgelig aldeles upaalideligt, og det i en saadan Grad, at det ikke er sjældent at det findes c. 80 pCt. større for det samme Skib end efter det nuværende eneste lovlige Skibsmaal "Tons Register", og da kun ved dette et Skibs sande Størrelse kan bestemmes, bør Enhver, der lader Skibe bygge i England, naar Prisen, hvad der er det almindelige, er kontraheret pr. Ton, udtrykkelig betinge sig i Kjøbe-Kontrakten, at herved skal forstaas Tons Register, saaledes som disse udfindes ifølge Merchant Shipping Act, 1854.

Denne aldeles meningsløse og skadelige Lov, der iøvrigt mærkeligt nok endogsaa har kunnet vedligeholde sig lige indtil den allerseneste Tid i Nord-Amerika, forblev i Kraft indtil Aaret 1833, da den afløstes af en noget bedre, men dog endnu meget mangelfuld Lov. Klagerne over denne bleve imidlertid efterhaanden saa højrøstede, at en Kommission i Aaret 1849 blev nedsat, men dennes Forslag, der vare baserede paa en udvendig Opmaaling af Skibene, mødte saa almindelig Modstand

af de dygtigste Skibsrhedere og Skibsbyggere, at Regjeringen forkastede dem. Et af Kommissionens Medlemmer Mr. Geo. Moorsom, indtil for kort Tid siden Surveyor General for Tonnage i Storbritanien, underkastede Spørgsmaalet en omhyggeligere Undersøgelse, og Resultatet heraf, samt Forslag til et nyt Maalings-System samlede han i et Værk betitlet »Review of the Laws for the Admeasurement of Tonnage«, udgivet i London Aar 1853. Dette Værk, der udmærker sig ligesaameget ved sin videnskabelige og grundige Behandling af Spørgsmaalet, som ved sin populære Form, sendtes af Mr. Moorsom i Aaret 1854 til vor Regjering, ligesom han ogsaa senere ved forskjellige Lejligheder har vist megen Imødekommen, dels ved at tilbyde at give enhver yderligere Oplysning som maatte ønskes, og dels ved at sørge for at Regjeringen tilstilledes alle senere udkommende Love og Instruktioner; det synes derfor besynderligt, at Mr. G. Moorsom trods Alt dette ikke har modtaget nogensomhelst Anerkjendelse. Efter en haard men hæderlig udfægtet Kamp mod det sædvanlige Trekløver, Fordom, Uvidenhed og Interesserthed lykkedes det ham at faa sine Forslag antagne, og det er paa disse at den nugældende engelske Skibsmaalingslov er baseret. Denne Lov indeholdes i Merchant Shipping Act af 1854, 2den Del, Kapitel Measurement of Tonnage Art XX—XXIV, medens de fornødne administrative Bestemmelser om Methodens Udførelse senest i Aaret 1861 ere bragte til offentlig Kundskab under Titel af »Instructions to Measuring Surveyors employed in the Measurement of Shipping under the Merchant Shipping Act, 1854.

Som det af fornævnte Aktstykker fremgaar, komme i England tvende Maalings-Metoder til Anvendelse. Den første og principale Methode (Rule I), der næsten i alle Tilfælde bliver anvendt paa engelske Skibe, og som ogsaa, forsaavidt Forholdene tillade det, burde anvendes paa fremmede Skibe, giver et Resultat, der

nøjagtig svarer til hvert Skibs virkelige Rumfang. Den anden Methode (Rule. II) kan anvendes under alle Omstændigheder, ogsaa naar Skibene have Ladning inde, men den giver et unøjagtigt Resultat, der som oftest ikke lidet vil overstige den efter den principale Methode udkommende Drægtighed.

Methode I, om hvis Antagelse der formentlig alene vil blive Spørgsmaal hos os, er baseret paa den Betragtning, at Skibenes nøjagtige indre Rumfang frembyder den bedste Maalestok for Skibs-Afgifternes Beregning. Det blev derfor Opgaven paa en praktisk Maade at udfinde det indre kubiske Indhold saa nøjagtig som mulig, og denne Opgave er ved Hjælp af den tidligere omtalte Chapmannske Aproximations - Formel (saaledes benævnt efter dens Skaber, den svenske Admiral Chapmann) løst paa en saa tilfredsstillende Maade, at det efter hin Methode udfundne Kubikindhold i Praxis kan anses som det indre Skibs virkelige kubiske Indhold. Denne Formel hvorved krumlinjede Fladers Areal udfindes ved at dele dem i et Antal Trapezer og paraboliske Segmenter, fordrer, at man fælder et ulige Antal parallelle Ordinatorer i ligestor Afstand paa den krumme Linje, tager Værdierne for den første og sidste af disse Ordinatorer en Gang, Værdierne for alle øvrige Ordinatorer med lige Nummer firdobbelt, og Værdierne for alle Ordinatorer med ulige Nummer dobbelt, og multiplicerer de erholdte Værdiers Sum med en Trediedel af den fælles Afstand mellem Ordinatorerne, hvorefter Produktet er den krumlinjede Flades Areal. Formlens matematiske Udvikling antages her at kunne forbigaa. Paa forannævnte Maade anvendes nu Formlen for Maalingen og Beregningen af de lodrette Tversnit, hvori Brederne blive Ordinatorer; ligesom den ogsaa paa lignende Maade og med samme Nøjagtighed gives Anvendelse til Bestemmelsen af Kubikindholdet af Legemer, der have en saadan uregelmæssig Dannelse, at de simplere, mere

bekjendte matematiske Formler ikke kunne anvendes, og hvortil Skibslegemet maa henføres. Med Bogstaver kan Formlen fremstilles saaledes:

$\frac{1}{3} a (a + 4 b + 2 c + 4 d + 2 e \dots x)$,
 hvor a, b, c, x ved Beregningen af Tversnittene fremstille Brederne, og for Skibsrummet Tversnittene, og a er den ligestore Afstand imellem disse Breder eller Tversnit. Dette er i Korthed fremstillet Beregningsmaaden efter den engelske Methode I. Jo flere Breder, der maales i de enkelte Tilfælde, desto nøjagtigere erholder man Tversnittenes Fladeindhold og jo flere Tversnit man maaler, desto nøjagtigere vil selvfølgelig Formlen udbringe Skibets Kubikindhold. Som en almindelig Regel kan opstilles, at for meget fyldige Skibe bevirker Maalingen af færre Tversnit et for lidet Resultat, derimod for skarpe Skibe et for stort Resultat. Da denne Methodes praktiske Anvendelse imidlertid i saa Henseende er bunden til visse Grændser, og en matematisk Nøjagtighed ej heller er nødvendig for det Øjemed, hvortil Methoden skal bruges, har man i England valgt en heldig Midtvej og bestemt, at der i Skibe af indtil 50 Fods Længde skal maales 3 Tversnit, i Skibe med Længde af fra 50 til 120 Fod — 5 Tversnit; i Skibe med Længder af fra 120 til 180 Fod — 7 Tversnit; i Skibe med Længder af fra 180 til 225 Fod — 9 Tversnit, og i Skibe med Længder af over 225 Fod — 11 Tversnit; samt i hvert Tversnit, hvis Dybden ikke overstiger 16 Fod, skal maales 5 ellers derimod 7 Breder. Herefter vil det ringeste Antal Maal (inkl. Længden, der skal søges umiddelbart under Dækket) andrage 19 og det største 89, i begge Tilfælde foruden de Maal, der foranlediges ved Rum paa Dækket, Afsætninger deri og desl. I de enkelte Tilfælde hvor udmaalelige Tversnit fremkomme ved Længdens Endepunkter, stiger Antallet af Maalene resp. for de mindste og største Skibe til 31 og 105. Maalingen i Praxis udføres her-

efter først ved at optage Dækkets største Længde, som for at erholdes under Dækket og i dettes Middelhøjde, hvor den egentlig skulde maales, gives Afdrag efter Forstevnens og Spejlets Fald. Denne Længde deles derpaa i 4, 6, 8, 10 eller 12 lige Dele efter de ovenanførte Grændser, og ved hvert Delingspunkt maales indvendigt i Skibsrummet et lodretstaaende Tversnit. Tversnittenes Højder (Dyberne) maales fra Undersiden af Dækket, med Fradrag af en Tredjedel af Dækkets Bugt, ned til Inderklædningen ved Siden af Kjølsvinet, og Brederne maales ved de resp. Ende- og Delingspunkter af Højderne fra Borde til Borde i perpendikulær Retning mod Skibets Diametralplan. Denne Maaling er dog kun for Skibe med et eller to Dæk, i Skibe med endnu flere Dæk maales Mellemdæks-Rummene hvert for sig ganske efter det ovenfor nævnte Princip, hvilket ligeledes er Tilfældet med de ovenpaa det øverste Dæk anbragte Rum til Kahyt o. s. v. Det paa denne Maade erholdte indre Skibs Kubikindhold divideres med 100, hvorved fremkomme de som Udtryk for Drægtigheden gjeldende »Register Tons«, afset fra mulige Rum paa Dækket, der eventuelt maa lægges til, ligesom paa den anden Side for Dampskibes Vedkommende Maskinrummets Indhold først maa trækkes fra, og kun Resten betragtes som Skibets »Register Tonnage«.

Med Hensyn til Opbygninger paa Dækket foreskriver den engelske Skibsmaalings-Lov, at alle indesluttede fast anbragte Rum paa øverste Dæk, der ere saaledes indrettede og beskyttede for Søens og Vejrligets Paavirkning, at de ere skikkede til Optagelse af Ladning, Forraad og Passagerer, skulle maales.

Ethvert indesluttet Rum indrettet og anvist til Folkelukaf medregnes ikke, medmindre det overstiger $\frac{1}{20}$ af Skibets Register Tonnage, i hvilket Tilfælde Overskudet tillægges.

Kabys, særskilte Nedgange til Kahyt og Folkelukaf under Dækket, Lysluger, water-closets, og andre slige mindre Rum tages heller ikke i Betragtning.

At Folkelukaf, naar det er anbragt ovenpaa Dækket, saaledes ikke bliver maalt, maa vistnok betragtes som en meget heldig Omstændighed ved det engelske System; en saadan Fritagelse er ogsaa bleven anbefalet af flere hygiejniske Kongresser paa Grund af den store Indflydelse Folkelukafets Placering paa Dækket har paa Mandskabets Sundhedstilstand, men for at forebygge Misbrug, har det været nødvendigt at fastsætte en Grændse, hvilken som forannævnt er $\frac{1}{20}$ eller 5 pCt. af Skibets Størrelse. Det har ogsaa her ved talrige Opmaalinger af Folkerummene saavel paa som under Dækkene vist sig, at det største Kubikindhold, som i Handelsskibe i Almindelighed findes tilstaaet Mandskabet i deres Opholdslokaler, er c. 110 Kub.' over Dækket og 95 Kub.' under Dækket pr. Mand; i meget smaa Skibe samt i Dampskibe ere disse Rum undertiden forefundne indskrænkede i en aldeles utilbørlig Grad, nemlig endog til under 70 Kub.' pr. Mand. For Forholdene i Land anses det vel som nødvendigt, at i Opholdslokaler for en Samling Mennesker bør t. Ex. i Hospitaler indtil c. 800 Kub.', og i Kaserer mindst 320 Kub.' være tilstaaet for hver Mand, men da Forholdene tilsøs ere saa helt forskellige, kan ingen Sammenligning drages herfra. Erfaringen har godtgjort, at for Folkerum paa Dækket er et Kubikindhold af 110 Kub.' pr. Mand tilstrækkeligt, saamegetmere som kun Halvdelen af Mandskabet paa samme Tid i Almindelighed have Ophold deri, saaledes at i Virkeligheden hver Mand faar 220 Kub.'. I et Skib paa 200 Tons opholder c. 8 Mand sig i Folkerummet, efter det foranførte Forhold bør altsaa c. 880 Kubikfod, hvilket næsten er $\frac{1}{20}$ eller 5 Pct. af Skibets Størrelse, ikke komme i Betragtning ved Maalingen*).

*) I Marinelæge W. Hornemanns fortjenstlige Afhandlinger: »Om Sundheds- og Sygeplejen i Koffardskibe» i Tidsskrift for Søvæsen 1858, S. 315, samt 1859, S. 154 findes Spørgsmaalet om Folkelukafets Placering og Størrelse underkastet en udtømmende Behandling.

Skjøndt de engelske Bestemmelser for Opbygningers Maaling maaske kunne synes noget strenge, ere de dog formentlig de eneste praktisk anvendelige, og i al Fald vil der ikke kunne være Tale om nogen Afvigelse derfra, hvis Hovedformaalet for det ny Systems Indførelse her i Landet, et fælles Skibsmaal med Storbritanien, skal kunne forventes opnaaet. Kommissionen har derfor foreslaaet dem optagne uden nogensomhelst Forandring, ligesom den ogsaa i alle andre Retninger paa det Nøjeste har fulgt det engelske System. Den har saaledes, for med dansk Fodmaal som Enhed netop at faa det selvsamme Skibsmaal udbragt, reduceret den engelske Divisor, 100 engelske Kubikfod, til danske Kubikfod, hvilket bliver 91,59; med denne Størrelse som Divisor vil altsaa det Antal Tons udkomme, der efter Kommissionens Forslag skal betragtes som et dansk Skibs fremtidige lovlige Drægtighed, og som netop bliver lig med den tilsvarende engelske Register Tonnage.

Med Hensyn til at de Tal, der give Reglerne for hvormange lige Dele Skibets Længde skal deles i til Tversnittenes Maaling, ere foreslaaede angivne i Tiendedele og Hundrededele af Foden, har Kommissionen bemærket, at skjøndt dette i Praxis neppe vil faa stor Betydning, har den dog troet ogsaa i dette Punkt nøje at burde følge den engelske Lov for ikke at fremkalde Vanskelighed ved Forsøget paa at faa vore Skibes Maaling anerkjendt i England. For at Oprindelsen af disse Brøker tydelig kan ses, ere de tilsvarende engelske hele Fod tilføjede ved Siden af det danske Maal.

Da man saaledes har valgt fuldstændigt at slutte sig til det engelske System, saa synes det ogsaa at være det Rigtigste, ikke blot at indskrænke sig til at anvende den engelske Methode ved Maalingen, men ogsaa at adoptere Benævnelsen »Ton«, især da den største Del af den øvrige Verden (Amerika, Belgien, Frankrig,

Holland, Italien, Spanien, Østerrig, Kina, Japan) benytter en tilsvarende Betegnelse.

Kommissionen bemærker saaledes med Hensyn til dets Forslag om at det ny Skibsmaal skal benævnes Ton, at den anerkjender det Rigtige i at forlade den hidtil benyttede Betegnelse »Kommercelæst«, men maa fordi intet andet Ord giver et saa klart Begreb for Enheden for Maalet som »Ton«, der er en overalt bekjendt og ved Skibsbefragtninger heri Landet almindelig benyttet Betegnelse, tillade sig at foreslaa selve det engelske Ord optaget i den foreliggende Lov.

Som en Undtagelse fra den almindelige Regel, at alle Skibe skulle maales, har Kommissionen endvidere foreslaaet, at fremmede Skibe, der ere maalte i Henhold til en Skibsmaalings-Lov, der er baseret paa de samme Principer, som den her omhandlede Lov, skulle, efter nærmere traktatmæssig Overenskomst fritages for Maaling. For Tiden vil en saadan Bestemmelse vel kun finde Anvendelse ligeover for England og Nord-Amerika, men Nutidens Bestræbelser efter at tilvejebringe fælles Maal m. m., ville formentlig om kortere eller længere Tid ogsaa føre til Indførelsen af et universelt Skibsmaal, og Bestemmelsen vil da faa en større Betydning.

I Overensstemmelse med hvad der nu gjelder i de fleste Stater, har Kommissionen foreslaaet, at den her udfundne Drægtighed kun indhugges i indenlandske Skibe. Ligesom nemlig den nugjeldende Paabrænding af fremmede Skibe ofte har mødt Uvilje og Modstand fra vedk. Skibsføreres Side, saaledes synes den heller ikke at kunne yde nogen særlig Betyggelse mod Bedrageri eller Omgaaen af de gjældende Bestemmelser, idet Ombygning og Forstørrelse af et Skib meget vel kan finde Sted uden at Bjælken, hvori Paabrændingen er sket, tages bort. Da Mærkningen ved Paabrænding overhovedet ikke kan holde sig tilstrækkelig tydelig i længere Tid, er det endvidere foreslaaet, at Antallet af

Tons og Registreringsnummeret indskæres i Dæksbjælken i Agterkant af Storlugen med Tal af 2 à 3 Tommers Højde, paa samme Maade som finder Sted i engelske og franske Skibe.

Da Skibene, saavidt mulig, bør maales forinden Skodder og andre Indretninger opsættes i Rummet under Dækket, er det, ligesom i England, paalagt Skibsbyggerne at give betimelig Anmeldelse om naar Maalingen kan foretages. Skibsførerne ere fremdeles gjorte ansvarlige for at ikke Ballast eller Ladning indtages i Skibe, som skulle maales.

Af Hensyn til at der hyppig bygges Skibe for dansk Regning i Nabostaterne, er det foreslaaet, at en Maaling dersteds, med Overtoldbestyrelsens Tilladelse, kan foretages for at delagtiggjøre Ejerne af deres der byggede Skibe i de med Maaling efter den ny Methode forbundne Fordele.

Endvidere findes i Kommissionens Udkast optaget et Forbehold om, at Eftermaaling, naar der er grundet Anledning til at antage at Skibet er undergaaet en eller anden uanmeldt Forandring, eller hvor der formodes at være begaaet Fejl ved den oprindelige Maaling, kan foretages fra det Offentliges Side for Kontrollens Skyld, saaledes som det nu for Tiden sker, nemlig i Kjøbenhavn; hvorhos det dog udtrykkeligt er bestemt, at der i sidstnævnte Tilfælde ikke skal være Omkostninger forbundne dermed, ligegyldigt om Drægtigheden befindes rigtig, eller bliver større eller mindre. Dog skulle tilladelige Afvigelser fastsættes efter de for Tiden i saa Henseende gjeldende Bestemmelser, men da disse, i det nuværende Skibsmaal angivne Størrelser, i Forhold til Skibenes Størrelser, ere temmelig rundeligt ansatte, synes det, for ogsaa at opnaa en jevnere Fordeling, hensigtsmæssigere, at Størrelsen af foranførte tilladelige Forskjel udfindes ved Procent-Forhold af Skibenes Størrelser paa den Maade, at hine aftage efterhaanden som disse tiltage.

Med Hensyn til Ommaalingen af ældre Skibe har Kommissionen, da Sagens saavel legislative som praktiske Ordning derved betydeligt vil lettes, foreslaaet at følge det Exempel, som er givet af de praktiske Englændere, nemlig at lade saadant forblive en frivillig Sag, hvilket i alle Parters velforstaaede Interesse formentlig vil lede til den simpleste og nøjagtigste Gjennemførelse af Systemet. I England indrettede man nemlig det ny System saaledes, at det gav en Gjennemsnitsnedsættelse af Landets Total-Tonnage af 4 à 5 pCt., hvilket havde den naturlige Følge, at en paatvungen Ommaaling, der ogsaa hos os næsten altid, saaledes som Skibsforholdene nu ere, vil falde ubelejlig, blev overflødig, idet Rhederne i Forventning om en større eller mindre Nedsættelse af deres Skibes Drægtigheder, saasnart Omstændighederne paa nogen Maade tillode det, frivillig anmeldte deres ældre Skibe til Ommaaling og det i et saadant Omfang, at Systemet efter 5 à 6 Aars Forløb kunde anses som fuldstændig gennemført; endnu staar der neppe 3 pCt. af Englands mægtige Handelsflaade tilbage at ommaale derefter, hvilket er det mest afgjørende Bevis for at Systemet ogsaa her kan gennemføres, naar kun Sagen gribes an paa rette Maade. At ganske de samme Forhold fornuftigvis maa antages at ville indtræde her i Landet, haaber jeg allerede i Afhandlingen om Skibs-Registreringen at have godtgjort. Hvis det var udførlig strax at lade de nye Registrerings- og Maalings-Systemer gennemføre for alle Skibe ved et Magtbud, vilde ganske vist den ny og bedre Ordning paa den hurtigste Maade blive indført, men de Kræfter, som Toldvæsenet raader over, gjør dette ligefrem umuligt. Alene i Kjøbenhavn vilde der i de første Aar blive c. 4000 Skibe at ommaale; foruden at dette vilde medføre en betydelig Udgift ved Maalingen m. v., vilde selve Arbejdet, der kræver Tid og Øvelse, ikke blive udført med den tilbørlige Nøjagtighed og Paalidelighed, og under hver Omstændighed

give Anledning til Ophold for Skibene. Kommissionen fraraader derfor bestemt at gjøre Ommaalingen til en tvungen Sag, saameget mere som samtlige danske Skibe ved Udløbet af den Tid, hvori de gamle Maalebrevne ere gyldige — senest om c. 10 Aar, ville have været Ommaaling underkastede. De ældre Bestemmelser om at Skibsmaalingen kun skal gjælde et vist Antal Aar kommer her i Landet den ny Ordning tilgode, hvorimod man i Storbritanien, hvor en saadan Bestemmelse ikke nogen- sinde har existeret, endnu efter 10 Aars Forløb kan forefinde Skibe, som ere maalte og registrerede efter det ældre System, dog rigtignok ganske undtagelsesvis. I fiskal Henseende kan der, da Skibenes Drægtighed gjennemsnitlig bliver mindre, og som Følge heraf Skibsafgifterne og Tolden for enkelte Varers Vedkommende formindskes, heller ikke søges nogen Grund til at fremtvinge Ommaalingen af ældre Skibe videre end Forholdene af sig selv medføre. Efter Kommissionens Formening, er det ingen Tvivl underkastet, hvis der i den nærmeste Tid efterat Loven var traadt i Kraft, skulde udbryde Krig mellem fremmede Sømagter, at alle Skibe vilde attraa at blive forsynede med Nationalitets-Certifikatet og for at opnaa dette begjære Ommaaling.

Ved Kommissionens Forslag om at en Bestemmelse skal indføres i Loven, hvorved det fastsættes, at den tidligere Kommercelæst skal anses lig med to Tons, vil i Virkeligheden, som ovenfor nævnt, en Nedsættelse finde Sted for Skibe maalte efter det nye System. Den danske Kommercelæst er nemlig, saaledes som den bestemmes efter det nugjeldende System for søgaaende Skibe, efter et Middelforhold lig 1.95 engelske Tons Register; Nedsættelsen vil følgelig gjennemsnitlig blive $2\frac{1}{2}$ pCt.. Paa Grund af særlige Forhold, vil en noget større Nedsættelse finde Sted for kufbyggede Fartøjer, samt for alle mindre Fartøjer og Skibe byggede af Fyr, forsaavidt de ikke have Opbygninger paa Dækket af stort Omfang.

At det Foranførte vil blive Tilfældet, har man iøvrigt ogsaa overbevist sig om ved at anstille et stort Antal Prøvemalinger.

Maalings- Afgifterne ville blive ens saavel for fremmede som danske Skibe, men Registreringen medfører for disses Vedkommende ingen yderligere Udgifter.

Med Hensyn til Bøderne for Overtrædelse af Lovens Bestemmelser, har Kommissionen i Overensstemmelse med de Regler, der ere fulgte ved Affattelsen af de i den senere Tid emanerede Love, og for at give noget videre Spillerum, ikke ansat noget Minimum, ligesom den ogsaa har antaget, at Overtoldbestyrelsen ikke bør savne Bemyndigelse til at lade Ordensmulktter aldeles bortfalde. Skjøndt Bøderne ere ansatte til omtrent en Tiendedel af hvad der i lignende Tilfælde paadømmes i England, ville de dog, eftersom Forholdene her i Landet ere, og da der vistnok kun vil blive saare ringe Anvendelse for dem, være fuldkommen tilstrækkelige til Øjemedenes Opnaaelse; men det samme gjelder her, som er anført under Registrerings Afhandlingen, at Fremgangsmaaden i Straffesager ikke bør være efter de i Toldanordningerne gjeldende Bestemmelser. De eventuelle Love ville ikkun kunne forventes gennemførte med den fornødne Orden og Nøjagtighed, naar Forholdene i saa Henseende ordnes paa en mere praktisk og simpel Maade.

Da Erfaringen, som omtalt i Registrerings- Afhandlingen, har godtgjort, hvilke uheldige Følger det navnlig i Krigstid kan have at nationalisere et Skib alene ved Maaling og Maalebrevs Udfærdigelse, uden samtidig at registrere det og udstede Nationalitets- Certifikatet, eller omvendt at registrere et Skib uden samtidig Maaling og Udfærdigelse af Nationalitets-Certifikat, turde heraf fremgaa Nødvendigheden af, at de omhandlede Love samtidig sættes i Kraft. De staa dertil i en saa naturlig Forbindelse med hinanden, at de for danske Skibes Ved-

kommende i Praxis næsten altid ere faldne sammen. Hertil kommer, at der ved disse Foretagender udfordres Fremlæggelse og Indførelse i Protokollerne af de selv-samme Bevisligheder for Skibets Nationalitet, Rhederi (Skjøde, Bilbrev, Skipperens Borgerbrev m. v.); ved deres samtidige Forelæggelse vil derfor spares Tid og Ulejlighed saavel for Skibsrhederne, Skibsførerne som for Toldvæsenet.

Forsaavidt Kommissionens Forslag vedtages, bliver altsaa fremtidig Enheden for Betegnelsen af et dansk Skibs Størrelse »en Ton«; og det Antal Tons, som udfindes ved et Skibs instruktionsmæssige Maaling og Beregning, bliver Skibets Drægtighed, der, ifølge Maalings-Methodens Beskaffenhed, er Udtrykket for Skibets sande Rumindhold, udfundet i danske Kubikfod. Hver Ton svarer nøjagtig til et Rumfang af 91, 59 Kubikfod, hvilken Størrelse er den konstante Divisor, som, divideret i Rumindholdet, udbringer Skibenes Drægtighed.

Af Skibets Tons-Drægtighed vil saaledes igjen dets nøjagtige Rumindhold strax kunne bestemmes alene ved at multiplicere Drægtigheden med Divisoren 91, 59; saaledes har t. Ex. et Skib paa 200 Tons et Rumindhold under Dækket, der er 18318 d. Kubikfod stort. Tons-Drægtighederne for to Skibe af hvilkensomhelst Slags give altsaa saavel et nøjagtigt Udtryk for deres virkelige som for deres indbyrdes Størrelse. Et Skib paa 200 Tons vil saaledes have et Kubikindhold, der netop er dobbelt saa stort som det indre kubiske Rum af et Skib paa 100 Tons.

Af Tons-Drægtigheden kan man, da denne, som oftnævnt, er Udtrykket for Skibets hele Rumindhold, ikke ligefrem komme til det egentlige Lastrums Størrelse, eller det Rum som er tjenligt til Henstuvningen af Ladingen; for at erholde dette Rum, maa man først fra hele Kubikindholdet fradrage de Rum, som optages af

Indretningerne til Kahyt og Folkelukaf, Dæksbjælker, Kjølsvin, Baaser, Pompesod o. desl. Forsaavidt man imidlertid ikke har Midler eller Lejlighed til særskilt at opmaale disse Rum, vil man efter nedenstaaende For-tegnelse, der er Resultatet af flere hundrede Opmaalinger, med en til de fleste praktiske Øjemed tilstrækkelig Grad af Nøjagtighed kunne bestemme, hvormeget der efter et Middelforhold for de forskjellige Slags Skibe skal fradrages Kubikindholdene efter Tons-Drægtighederne for at erholde Kubikindholdene af Lastrummene.

For evertbyggede (fladbundede) Fartøjer fradrages c. 18 pCt. af Kubikindholdene efter Tons-Drægtigheden;

For alle Slags kufbyggede Fartøjer fradrages c. 12 pCt.

For Jagter, Kuttere, Slupper, Dæksbaade o. desl. mindre Fartøjer c. 25 pCt.

For alle andre Slags Sejlskibe mellem 100 og 200 Tons-Drægtighed c. 23 pCt.

For endnu større Sejlskibe c. 20 pCt.

For Dampskibe maa, forsaavidt de ikke ere indrettede med Passagerkahytter under Dækket, da i saa Tilfælde disse særskilt bør opmaales og fradrages, Rummets Kubikindhold c. Total-Tons-Drægtigheden, gives et Afdrag af mindst 40 pCt.; heri ere Afdragene for Maskinrummet, Kulkasser m. v. samt for Kahyt og Folkelukaf iberegnete.

I Tilfælde af at Kahyt og Folkerum i Skibe af over 60 Tons Drægtighed (mindre Skibe have sjeldent Opbygninger paa Dækket) ere anbragte paa Dækket, og Rummet under dette saaledes er aldeles frit, bliver for Dæksbjælker, Pompesod, Master, Kjølsvin o. s.v. kun at fradrage 3 pCt., findes tillige Mellemdæksbjælker, fradrages 4 pCt., og naar fast Mellemdæk forefindes 5 pCt.

I Tilfælde af at Kahyt og Folkerum dels findes anbragte paa og dels under Dækket, formindskes de ovenfor opgivne Procent-Afdrag i Forhold dertil; findes saaledes Folkerummet anbragt paa Dækket, formindskes med 5 pCt., eller hvis Kahytten findes anbragt paa Dækket med 4 pCt.

Som et Middelforhold for alle Slags Skibe, vil der for hver Ton Skibet er drægtigt kunne paaregnes et bestuveligt Rum af mindst 70 Kubf.

Ved Hjælp af disse Forhold vil man med Lethed for ethvert enkelt Skib kunne bestemme, hvor stort Kvantum der kan indtages af saadanne lette Varer, hvormed Skibe, uden at overlastes, kunne fuldlades; og hvortil kunne henregnes alle Varer, som netto veje mindre end 40 \mathcal{H} pr. Kubikfod.

Da det fremdeles paa Grund af Danmarks store Handelsomsætning med England vil være af Interesse og Nytte for danske Skibsrhedere og Skibsførere, navnlig ved Fragt-Afslutninger, hvor disse ikke rette sig efter Register Tonnagen, hvad der er temmelig almindeligt, uden Vanskelighed og med tilnærmedesvis Nøjagtighed strax at kunne udfinde, hvad et hvilket som helst Skib, maalt efter det ny System, kan rumme og bære efter engelsk Maal og Vægt, tilføjes en Anvisning efter den i saa Henseende i Storbritanien officielt givne Vejledning, der, da Skibsmaalene ville blive overensstemmende, ogsaa maa passe for vore Skibe. Hertil maa dog forinden knyttes den Bemærkning, at foruden den engelske Tons Register paa 100 Kubikfod, der kun er Skibsmaalet, benyttes i Handelen den almindelige engelske Ton, som enten udtrykker et Maal af 40 engl. Kubikfod, eller en Vægt af 2240 engl. \mathcal{H} . Udførselsvarerne klassificeres nemlig enten som deadweight goods (export dead weight cargoes à 2240 engl. \mathcal{H} pr. ton deadweight) eller som measurement goods (export measurement cargoes à 40 engl. Kubikfod pr. ton measurement), hvilke sidste ere saadanne Varer, hvormed Skibe uden at overlastes, kunne fuldlades.

»Ladning i tons measurement af 40 engl. Kubikfod pr. ton (export measurement goods, saaledes benævnt for

alle Varer, der udføres efter Maal), som et Skib kan indtage paa en Rejse af Middel-Varighed, bestemmes ved at multiplicere Antallet af Tons, som indeholdes under Dækket, og som særskilt er anført i Nationalitets- og Registrerings-Certifikatet, med Faktoren $1\frac{7}{8}$; Produktet er da den forlangte Udmaalings-Ladning tilnærmelsesvis udfunden. Saaledes vil t. Ex. et Skib paa 200 Tons kunne rumme 375 tons measurement cargo.

Ladning i tons dead weight à 2240 engl. \bar{H} pr. ton (export deadweight cargo, saaledes benævnt for alle Varer, der udføres efter Vægt), som et Skib med Sikkerhed kan bære paa en Rejse af Middel-Varighed, kan, da Vægten staar i et vist bestemt Forhold til det indre Rumindhold, tilnærmelsesvis bestemmes ved at multiplicere Antallet af Tons, som indeholdes under Dækket, med Faktoren $1\frac{1}{2}$; og Produktet bliver da den forlangte Vægtladning. Saaledes vil t. Ex. et Skib af almindelig Konstruktion paa 200 Tons kunne bære 300 Tons dead weight cargo (Jern, Kul, Salt o. s. v.).

Det Fradrag, som Erfaringen har vist at være nødvendig at give for Provisioner og Varegoods, indføres i Beregningen ved Anvendelsen af de to resp. Faktorer $1\frac{7}{8}$ og $1\frac{1}{2}$; forsaavidt der findes særskilte Rum under Dækket til Passagerer, maa, ved Ladningen efter Udmaalning, disse Rum opmaales og Fradrag gives derefter.

Med Hensyn til Ladningen for Kystfarere, hvis korte Rejser kun fordre en ringe Ekvipering af Provisioner og Varegoods, og hvis Skrog ere af sværere Dimensioner i Forhold til deres Rumfang, end i de større Klasser Skibe, maa indtil 10 pCt. føjes til de nævnte Resultater, medens derimod for Skibe, som gaa paa meget lange Rejser, indtil 10 pCt. maa fradrages.

Med Hensyn til Ladningen efter Vægt maa for meget skarpe og fornemmelig til Hurtigsejlds byggede Skibe indtil 10 pCt. fradrages, medens for meget fyldige Skibe og Jernskibe overhovedet indtil 10 pCt. bør tillægges.

I Dampskibe maa, for Ladninger efter Udmaaling, Rummene, som optages af Maskineriet, Brændslet og Passagerkahytterne under Dækket, fradrages Rummet under Dækket, forinden Maalings-Faktoren anvendes. Til Bestemmelsen af disse Skibes Ladning efter Vægt, maa Vægten af Maskineriet, Vandmængden i Kjedlerne og Brændslet fradrages den hele Vægt, bestemt som ovenfor vist ved Vægt-Faktoren.

De Sammenligninger, som jeg har havt Lejlighed til at anstille, navnlig med Hensyn til det Antal Tons deadweight, som Skibe i Virkeligheden have havt inde i Forhold til Register Tonnagen, have vist sig i det Hele at være meget godt stemmende med Resultaterne efter de ovenfor angivne Beregningsmaader, dog bør man, med Hensyn til Vægtladninger for alle engelske Skibe af over 200 Tons Drægtighed, som specielt ere byggede til Kulfarten og derfor ere givne stor Dybde m. v. for at frembringe en betydelig Bæredygtighed, tillægge c. 10 pCt. Resultaterne stemme ogsaa ganske godt for danske Skibe, navnlig naar de ere over Middelstorrelsen.

Efter det ovenanførte Middelforhold for den til en Ton Register svarende Vægt af $1\frac{1}{2}$ tons deadweight, eller 3360 engl. \mathcal{H} , der er lig 3050 d. \mathcal{H} , vil følge, at det ny Skibsmaal ogsaa omtrent kommer til at svare til den sidstnævnte Vægt. Dette stemmer imidlertid ikke med den for den nuværende danske Kommercelæst fastsatte Vægt af 5200 d. \mathcal{H} efter det Forhold, hvori dette Skibsmaal staar til det engelske Skibsmaal, nemlig at 1 d. Kom. Lst. svarer til 1.95 engl. Tons Register; thi efter dette Forhold skal 1 d. Kom. Lst. i Vægt svare til nærligt 6000 d. \mathcal{H} , eller c. 15 pCt. mere end nu antaget.

Vægten for det ene eller det andet Skibsmaal maa altsaa være urigtig, men at det ikke er det engelske Skibsmaal, der i saa Henseende er urigtigt, kan man

foruden ved de ovennævnte Forhold, overbevise sig om paa forskjellig Maade. Saaledes er det funden ved lagttagelser af de Vægtladninger, som Skibe af forskjellig Slags og Størrelse have haft inde, anstillede saavel i Kjøbenhavn som ved flere Provindstoldsteder, at den udmaalte Læste-Drægtighed (å 5200 \mathcal{R} pr. Kom. Lst.) reduceret til Pund, giver et Resultat, der er mindst 10 pCt. for lidet i Forhold til den Vægtladning, som fuldlastede Skibe i Virkeligheden ere indkomne med. Beviset herfor kan ogsaa søges udledet af de Bæredygtigheder, som Ahmingen af Pramme og andre mindre Fartøjer har givet sammenlignet med de Bæredygtigheder, som for de samme Fartøjer udkomme ved Skibsmaaling. Ved Ahming, som efter Forordningen af 28de Oktober 1829 skal anvendes paa alle Fartøjer og Pramme, der benyttes til at føre Sand, Sten og Ballast, kommer man til med stor Nøjagtighed at erholde et Fartøjs virkelige Maximum-Bæredygtighed udtrykt i Ahmings-Læster å 4000 d. \mathcal{R} . Ahmingen, der som bekjendt udføres ved at belaste de tomme Fartøjer med Ballast-Jern, giver imidlertid et Bærings-Resultat, der er c. 30 pCt. større end det der udkommer ved Skibsmaalingen. Dette meget afvigende Resultat er dog hovedsagelig begrundet i at slige Fartøjer, som kun skulle benyttes til Vareførsel i Havnene eller paa Floder, altsaa i roligt Farvande, af denne Grund kunne lastes betydeligt mere end søgaaende Skibe, hvis Drægtighed Skibsmaalingen alene gaar ud paa at bestemme. Ifølge disse lagttagelser maa det anses som utvivlsomt, at Vægten, som efter et Middelforhold svarer til 1 d. Kom. L., ikke er 5200 \mathcal{R} , men derimod vel kan antages under almindelige Forhold at være omtrent 6000 \mathcal{R} .

Idet man altsaa maa gaa ud fra at dette Forhold finder Sted, paatrænger det Spørgsmaal sig, om da altid Kommerce-Læstens Vægt har været ansat for ringe, eller om det er den nyere Tids Skibs-Konstruktion, der har været Grund hertil. Denne synes nu hovedsagelig at

gaa ud paa at skabe velsejlende, lidet dybtgaaende Skibe, som dertil skulle kunne regjeres med et forholdsvis ringere Mandskab end det, hvormed Fortidens Skibe bleve bemandede; den gaar endvidere ud paa at tilvejebringe et saa frit Lasterum som muligt, samt paa at forskaffe Officerer og Mandskab sundere og bekvemmere Opholdssteder end tidligere. Disse Opgaver ere af vore Skibsbyggere, og først og fremmest af Skibsbygmester P. Brandt hersteds, løste paa en særdeles tilfredsstillende Maade, som bekendt, navnlig ved at give de nye Skibe forholdsvis forøgede Længde-Dimensioner, mindre Dybder med et meget fyldigere Middelspant, samt lavere Rejsninger med bredere Ræer og Sejl, indrettede efter Selv-Rebnings-Principet; og endelig ved, som tidligere omtalt, at Kahyt- og Folkerum, istedetfor at anbringes under Dækket, nu som oftest indrettes i Ruf paa Dækket, saaledes at saagodtsom hele Rummet under dette er frit og tjenlig til Bestuvning. Paa Ladedygtigheden kan derfor den nyere Tids Skibs-Konstruktion antages at have haft nogen Indflydelse; den er vel ca. 10 pCt. større end for Fortidens Skibe, derimod kan Bæredygtigheden ikke antages at være blevet forøget, idet hvad der i saa Henseende kunde indvindes ved det fyldigere Middelspant, atter gaar tabt derved, at Skibene, for at være velsejlende og tilstrækkelig stive, maa gives forholdsvis større Skarphed i For- og Agterparten, ligesom ogsaa den ved Opbygningerne forøgede Egenvægt maa bidrage noget til Bæredygtighedens Formindskelse. Heraf maa altsaa sluttes, at den Vægt, som man, dels ved Erfaringens og dels ad Theoriens Vej, troede at have fundet som svarende til Kommercelæsten, ingensinde har været ganske rigtig, hvilket imidlertid er let forklarligt paa Grund af de store Vanskeligheder, som stille sig imod Bestemmelsen af et Skibs Bæredygtighed. Denne er saaledes ikke alene afhængig af Bygningsmaaden, men ogsaa af Materialiet, idet, som tidligere nævnt, Jernskibe kunne bære ca. 10 pCt.

mere end Træskibe, og et gammelt Træskib, paa Grund af at Tømmerne efterhaanden ere blevne vandtrukne, bærer ca. 10 pCt. mindre end et nyt Træskib, endvidere har Rejsens Længde og den deraf følgende større eller mindre Udrustning med Proviant, Vand, Inventarium o. s. v., en ikke ringe Indflydelse paa Bæringen, saaledes at man vistnok maa gjøre Regning paa, at Skibe af den Grund paa transatlantiske Rejser kun kunne bære en ca. 10 pCt. mindre Vægtladning, end t. Ex. paa en Englandsrejse. Endelig afhænger det ogsaa af Aarstiden, hvorvidt et Skib tør lastes mer eller mindre haardt. Disse Forhold bør vel tages i Betragtning, hvis Vægten for det ny Skibsmaal skulde blive ansat til 3000 d. *℥*. I mange Tilfælde vil det være at overlaste Skibet, naar en saadan Vægt pr. udmaalt Ton indtages, men hermed har formentlig Skibsmaalingen Intet at gjøre, det maa blive Assurandørernes Sag at forhindre Sligt, og forsaavidt bestemte Regler herfor kunne gives, er det efter Sagskyndiges Mening højst sandsynligt, at det ny System kan blive et godt Hjælpemiddel til at løse dette meget vanskelige Problem

Da den engelske indvendige Maaling giver som Resultat det nøjagtige kubiske Indhold af et Skibs forskjellige Rum under alle Omstændigheder, uden Hensyn til Konstruktionsmaaden, saa kan det sikkert antages, at der ved dens Anvendelse for alle Skibe, som undergives saadan Maaling, vil opnaas en vis indbyrdes Ligelighed, der med Hensyn til alle de i Begyndelsen af nærværende Afhandling anførte offentlige og private Øjemed uden Tvivl vil være meget ønskelig. Der er saaledes alene af denne Grund tilstrækkelig Anledning til at indføre det engelske System her i Landet. Men derhos er der, hvad der allerede oftere findes omhandlet i det Foregaaende, et andet Synspunkt, der ved Bedømmelsen af dette Spørgsmaals Betydning vistnok fortjener at komme i særlig

Betragtning, nemlig Hensynet til de Fordele, der ved Adopteringen af det engelske System, dels umiddelbart ville indtræde, dels som en middelbar Følge ville stilles i Udsigt for den internationale Handel- og Skibsfart, idetmindste forsaauidt denne gaar paa England.

Det er allerede bemærket, at i England de fremmede Skibe i Reglen maales efter den der gjeldende Methode II, og at som Følge heraf skarphbyggede Skibe ere uheldig stillede ligeoverfor de med faa Undtagelser efter Methode I maalte engelske Skibe, idet Methoden II giver et større Resultat, end nysnævnte Methode I; hvilket er saameget mere uheldig, som de til England kommende danske Skibe netop høre til det Slags, for hvilken den førstnævnte Methode giver et større Resultat, og i samme Forhold ere da ogsaa de i England beregnede Skibs-Afgifter, der alle rette sig efter Drægtigheden (Tonnagen), højere. Til at angive den herved for de danske Skibe opstaaede Prægravation i bestemte Talstørrelser savnes de fornødne Oplysninger, saavel om Detaillen af de paa-gjeldende Afgifter, som om Antallet af de i den antydede ungunstige Stilling værende danske Skibe, men denne Prægravation er ialfald følelig nok til at motivere Ønsket om at se den fjernet, og dette vil opnaas, naar den engelske Regjering anerkjender den her efter den engelske Methode I udførte Maaling som gyldig i de engelske Havne, saaledes at hverken en Maaling efter Methoden II eller efter Methoden I vil være nødvendig der for de her saaledes maalte Skibe. Dermed vilde desuden den ubestridelige Fordel være forbunden, at der ogsaa med Hensyn til Fragtforholdene og Handelssamkvemmet overhovedet var givet en officiel fælles Maalestok for danske og engelske Skibe, samt at de danske Skibe sparede den Tid og de Udgifter, der nu gaa med til Maaling efter Methode I, hvilken ikke sker uden paa særlig Forlangende, og da maa betales med 7 sh. 6 d. for hvert Tversnit, der maales. For at opnaa denne oft-

nævnte Anerkjendelse, vil det selvfølgelig være nødvendig at Regjeringen i sin Tid træder i Underhandling med den storbritaniske Regjering om, og da under hvilke Betingelser, samme vilde være villig til ved Siden af sine egne at anerkjende de nye danske Nationalitets- og Registrerings-Certifikater, der ere udstedte paa Grundlag af den engelske Methode. Det kan forudses, at der ved Siden af den selvfølgelig og formentlig aldeles ubetænkelige Gjensidighed for engelske Skibe i danske Havne, tillige vil blive stillet den Betingelse, at den engelske Methode adopteredes uforandret, baade i Princip og med Hensyn til Udførelse, og der vil derfor, forsaa-vidt Hensynet til det omhandlede internationale Formaal skal være fremherskende, ikke være Andet at gjøre, end hos os at optage som Norm de gjeldende engelske Bestemmelser uden nogen Forandring i Realiteten; hvilket, som det fremgaar af det Foregaaende, i alle Maader er sket ved Kommissionens Forslag. At den engelske Regjering under denne Betingelse vil være villig til at indlade sig paa en Overenskomst af den omhandlede Beskaffenhed, følger formentlig ligefrem af Artikel 60 i M. S. A. Amendment Act af 1862, hvoraf fremgaar, at naar en fremmed Regjering ved Lov har antaget det engelske Maalings-System, og en saadan Lov er traadt i Kraft i den paagjeldende Stat, da er den engelske Regjering bemyndiget til at anordne, at en saadan Stats Skibe skulle anses som værende af den Tonnage, der findes angivet i Registrerings-Certifikaterne eller andre Nationalitets-Dokumenter, hvorfor det ikke længere skal være nødvendig, at saadanne Skibe maales i den britiske Krones Riger og Besiddelser, og den angivne tonnage skal benyttes paa samme Maade og i samme Udstrækning, hvortil tonnagen, som findes angivet i de britiske Certificates of Registry, benyttes.

Hvis det er mig tilladt herom at ytre en Mening, synes heraf, samt efter de Oplysninger, jeg har indhentet

under et Ophold i London, at fremgaa, at en saadan Overenskomst ikke vil støde paa nogen særdeles Vanskelighed; naar den ny Lov er traadt i Kraft, og det derefter bevises til den engelske Regjerings Tilfredshed, at dets Maalings-System er antaget, er formentlig dermed Sagen saa at sige bragt i Orden. Dog bør det tages i Betragtning, at England neppe kan antages at ville underkaste sig Indskrænkninger i sin Ret til ensidigt at foretage en eller anden Forandring ved sin Methode, og at man altsaa i det Højeste vil kunne opnaa at faa den danske Maaling anerkjendt, naar og saalænge den sker i Overensstemmelse med de engelske Bestemmelser, hvoraf altsaa vil følge, at Danmark, saalænge det vil nyde hin internationale Fordel, ogsaa maa adoptere alle fra engelsk Side muligen udgaaede Forandringer, eller med andre Ord helt og holdent underkaste sig den engelske Methode, saaledes som den til enhver Tid er fastsat og anvendes i England; dette er en Konsekvens, der kan findes stødende i formel Henseende, men som upaatvivlelig vil findes opvejet ved den overvejende Fordel, som er forbunden med den omhandlede Forandring. Endvidere har den gjensidige Anerkjendelse af de engelske Register Certificates i Danmark ikke saa stor Betydning for det engelske Rhederi, dels fordi de engelske Skibe for Tiden maales her efter den samme Methode som de indenlandske, og dels fordi Antallet af engelske Skibe, der anløbe danske Havne, ikke staar i Forhold til Antallet af danske Skibe, som anløbe engelske Havne. En saadan Overenskomst bliver derfor vistnok at betragte som en Begunstigelse for vort Land, og der bør formentlig af den Grund i alle Maader gaas frem med den største Hensynstagen til de Fordringer, som der fra engelsk Side vides at ville blive opstillede.

Opmærksomheden saavel fra Regjeringens som fra det maritime Publikums Side har iøvrigt oftere været

henvendt paa de store Fordele, som ville medføres ved Indførelsen af et universelt Skibsmaal.

Dette fremgaar saaledes for Regjeringens Vedkommende navnlig af Artikel 21 af den med Kongeriget Belgien afsluttede Handels- og Skibsfarts-Traktat af 17de August 1863, hvori det hedder: »Med det Haab for Øje at gjøre Ende paa de Misligheder af forskjellig Art, saavel for Handel og Skibsfart som for Regjeringen, der flyde af Uensartetheden af de for Tiden gjeldende Skibsmaalings-Systemer, ville de tvende høje kontraherende Parter indbyde Sømagterne til at komme overens om en fælles almindelig Skibsmaalingsinstruktion.«

Denne Plan synes imidlertid ikke at være kommen til Udførelse, og vil neppe heller være nødvendig eller engang hensigtsmæssig, da der foreligger mange Tegn paa, at det engelske Skibsmaalings-System uden nogen saadan Overenskomst efterhaanden vil blive indført overalt.

I det national-økonomiske Møde i Gøteborg 1863, blev Skibsmaalings-Sagen bragt paa Bane fra dansk Side af Hr. Grosserer og Borgerrepræsentant M. G. Melchior, der ogsaa senere saavel som Medlem af Kjøbenhavns Grosserer-Societetets-Komite som af Skibsmaalings-Kommissionen med stor Indsigtsfuldhed og Utrættelighed har virket for en hensigtssvarende Gjennemførelse af de her omhandlede Reforme. Paa hans Forslag vedtoges enstemmig efter en længere Diskussion følgende Udtalelse.

»At Skibsmaalingsystemet bør bestemmes ens i de tre Riger, samt i Overensstemmelse med det i England indførte System.«

Det var vistnok tildels en Følge af denne Resolution, at der saavel i Norge som i Sverig i Aaret 1864 blev nedsat Kommissioner for at undersøge disse Forhold.

Efter derom indhentede Oplysninger har Kommissionen i Norge, efterat nogle Embedsmænd havde besøgt nogle af de vigtigste engelske Handelspladser for paa Stedet at indhente Erfaringer om det engelske System, vel erklæret sig for Indførelsen af dette System, men den har dog forsaavidt været betænkelig derved, som den antager, at Told-Embedsmændene dels ikke ville være istand til at udføre Maalingen, eller dels ikke ville kunne overkomme dette Arbejde, hvorfor det sandsynligvis vilde blive nødvendig at oprette en hel ny Klasse Embedsmænd alene for dette Systems Skyld. Denne Indvending vil dog, efter alt hvad der vides om de norske Told-embedsmænds Kundskaber og Dygtighed, neppe staa sin Prøve ved en nærmere Undersøgelse, og efter Forlydende gjøres der for Tiden af flere indflydelsesrige Storthingsmænd Skridt for at bringe Sagen under fornyet Behandling, hvilket vilde være særdeles ønskeligt af Hensyn til den livlige Skibsfartsforbindelse, hvori Norge og Danmark staa til hinanden. Da det norske Skibsmaalings-System og det nuværende danske System i Hovedtrækkene ere ens, kunne omtrent de samme Anker, som i denne Afhandling ere nævnte med Hensyn til det sidstnævnte System ogsaa rettes mod det førstnævnte.

I Sverig skal Kommissionen derimod mærkeligt nok være kommen til det Resultat, at dets nuværende Skibsmaalings-System bør opretholdes. Dette System gaar nemlig ud paa ved en udvendig Udmaaling at bestemme Rumfanget af den Vandmasse, som fortrænges ved at Skibet nedsænkes fra dets Vandlinje i tom Tilstand til dets Vandlinje i fuldlastet Tilstand, for derefter, da Vægten af dette Rumfang med Lethed bestemmes, og denne Vægt netop er lig med Ladningens Vægt, som Skibet med Sikkerhed kan bære, at udlede Læstedrægtigheden, der nu angives i Nylæster paa 10,000 sv. Skaalpund.

I theoretisk Henseende er der vel Intet at indvende imod denne Methode, men det synes ikke vanskeligt at

bevise, at i praktisk Henseende maa Omstændighederne bevirke, at Resultaterne blive usikre og Maalingen vanskelig. Det er nemlig indlysende, at for at den letteste Vandlinje kan bestemmes, bør Skibene være aldeles udlossede, kun med Proviant, Vand, Mandskab og det faste Inventarium ombord, hvilket som bekjendt sjældent finder Sted. Endnu større Vanskelighed frembyder Bestemmelsen af den Vandlinje, udover hvilken Skibet ikke uden at overlastes kan nedtrykkes; denne afhænger saaledes ikke alene af Skibets Konstruktion, men tillige af Aarstiden, da man som bekjendt ikke tør laste saa stærkt i den urolige Aarstid, samt af flere andre Omstændigheder. En urigtig Ansættelse af Nedtryknings-Højden eller Afstanden mellem de to ovenanførte Vandlinjer, eller en urigtig Henførelse af Skibet til en af de otte Klasser, hvori Skibene efter deres Konstruktion inddeles, vil have en overordentlig stor Indflydelse paa Drægtigheden. Ved den praktiske Udførelse maa der endvidere indtræde store Ulemper, idet Maalingen skal foretages udenbords, altsaa fra et Fartøj, og Skibet bør ligge frit, uden Slag-side; ved nogen Søgang kan det derfor ikke undgaas at Maalingen bliver usikker selv med de bedste Instrumenter. At Maalingen er særdeles vanskelig, fremgaar ogsaa deraf, at der i Sverig haves en hel særegen Klasse Bestillingsmænd for denne Forretning, deriblandt tre Sø-Officerer alene for Kontrollens Skyld. Sverig er ogsaa det eneste Land, hvor man har søgt at løse Spørgsmaalet paa den ovenfor angivne Maade; men skal man dømme efter de hyppige Klager, som fremkomme over de forskjellige Resultater, som Maalingen i de forskjellige Havne frembyder, kan Løsningen ikke dersteds anses for at være tilfredsstillende.

I Frankrig, hvor der for Tiden findes et mangelfuldt Skibsmaalings-System, har der ligeledes i Aaret 1864 været nedsat en Kommission, som har udtalt sig for Indførelsen af det engelske System, men Sagen skal der

foreløbig være sat i Bero paa Grund af at man ogsaa dersteds i saa Fald tror at maatte have en hel ny Embeds-Klasse.

Endelig er der i de nordamerikanske Fristater, hvor man hidtil havde et yderlig slet Skibsmaalings-System, fra 1ste Januar d. A. indført en ny Skibsmaalings-Lov, baseret paa de samme Principer som den engelske Skibsmaalings-Lov, kun med Hensyn til Antallet af de Tversnit som, i Forhold til Skibenes Længder, skulle maales, er man i de forenede Stater gaaet endnu videre end i England, idet nemlig Skibets Længde efter den amerikanske Lov, for Længder af indtil 50 Fod, skal deles i 6 lige Dele, og for Længder af indtil 100 Fod i 8 lige Dele o. s. v., medens Skibets Længde, som tidligere anført, efter den engelske Lov, for Længder af indtil 50 Fod ikkun deles i 4 Dele, og i 6 Dele for Længder af indtil 120 Fod o. s. v. Endvidere skulle Tversnittene stedse udmaales med 7 Breder, medens man i England indskrænker sig til at maale 5 Breder. Ved denne fra det engelske System afvigende Fremgangsmaade kan der vel, navnlig for kufbyggede Fartøjer opnaas et noget nøjagtigere Resultat, men paa den anden Side vanskeliggjøres Maalingen i Praxis derved i højeste Grad, og bliver for færdigbyggede og udrustede Skibe ligefrem umulig at udføre med Nøjagtighed. Talrige Undersøgelser foretagne saavel i England som hersteds have derimod udvist, at det Antal Tversnit, som skal maales efter det engelske System, er tilstrækkelig og af praktiske Hensyn ikke tør overskrides. Endvidere blive Maskinrummene i Dampskibene ikke fradragne; disse Skibe maales altsaa aldeles som Sejlskibe og ville derfor erholde en betydelig større Tonnage (c. 25 pCt.) end efter den engelske Maaling. Endnu en Afvigelse finder Sted, idet Opbygninger, som ere indrettede til Kahytter paa øverste Dæk, af Skibe med flere end to Dæk ikke skulle maales og medregnes.

om Svingbroen, at tale saameget til Fordel for samme, at denne ubetinget bør gives Fortrinet. Foruden de to Sejlaabninger ved Svingbroen maa navnlig tages i Betragtning det Farlige ved Klapbroens meget store Flader, som vistnok ved stærk Blæst ville være særdeles vanskelige at manøvrere, og den meget ringe Erfaring, som man har andetsteds fra, da man i Udlandet næsten overalt bruger Svingbroer. Naar dette Spørgsmaal her saaledes kun omtales med faa Ord, da er det ikke fordi vi anse dets Vigtighed for underordnet, men fordi det er saa udførlig behandlet i de forskjellige Indlæg, at noget Nyt ikke kan siges før der muligen fra kompetente Teknikere fremkommer nye Momenter. Det andet Punkt derimod, Udvidelsen af Sejlløbet, synes at være mindre udtømmende behandlet, og dog er det maaske idetmindste ligesaa vigtigt. Man maa nemlig erindre, at naar der her bygges en ny Bro, da vil den blive staaende i lang Tid, selv om Passagen af Skibe gennem Broen forøges betydeligt. Nu er det vel saa, at der er talt Adskilligt om, hvorledes egentlig Vandets Strømning vil blive i det regulerede Løb, men saameget staar vel temmelig fast, at den ikke bliver perpendicular paa Broen, og at dette er meget uheldigt saasnart Strømmen har en saadan Hastighed, som den i Gjennemsnit har circa $\frac{1}{4}$ af alle Dage i Aaret. Det synes derfor vel værd at overveje, om man ikke netop her er ifærd med af Sparsommelighed at udgive en Mængde Penge til et Foretagende, som man senere stærkt vil komme til at ønske forandret. I saa Henseende er vistnok det Forslag det bedste, at lægge selve Svingbroen skjævt i Aabningen, tæt op til Kjøbenhavns Siden. Der bliver da altid en Mulighed for endnu at kunne bortskære den omtalte Landspids, skjøndt det rigtignok ikke bliver saa ganske let, som Mange antage. Om der end ikke var andre Ulemper, saa vil der altid være den, at Passagen over Broen vil blive afspærret i

lang Tid; den gamle Bro vil da være afbrudt, og man har kun den Udvej, at bygge en hel ny Interimsbro.

Ethvert Blik paa Kaartet viser, at Løbet her er uforholdsmæssig smalt og trænger til Udvidelse. Hvad der taler for Sagen, er ogsaa det, at ingen Stemme selv blandt Modstanderne har udtalt sig for Andet, end at en saadan vilde være hensigtsmæssig. Et andet Spørgsmaal er, om det er saa nødvendigt, at det er værd derpaa at ofre saa store Pengesummer. Vi tro, at man bør svare bekræftende, og at det er en Illusion at henvise til den Gevinst af Rente, der indvindes ved at opsætte Foretagendet. Dels vil Ejendomsværdien stige og tillige Udgifterne ved at dele Arbejdet, og dels lader man bestaa en Hindring ved Benyttelsen af den sydlige Del af Havnen, hvorved betydelige indirekte Tab ville opstaa. —

Vi komme nu til den egentlige sydlige Del af Havnen. Man følger her et Princip, der idetmindste strider mod hvad man andre Steder antager for rigtigt, nemlig at forbedre Havnen ved at opfylde en Del af den. Det er vel sandt, at dertil kan svares, at hidtil var dette Stykke næsten til ingen Nytte, da det var meget grundt, og nu danner man et reelt bredt Farvand af 20 Fods Dybde, der bliver ligesaa bredt som Strømmen udfor Gammelholm, hvilket er mere end bredt nok. Endvidere, at kun derved kan man indvinde Plads til 3 Pakhuse og de nødvendige Kajer, hvorved denne Del af Havnen ret kan komme til Nytte. Men det er dog maaske tvivlsomt, om dette Forsvar kan holde Stik. Lad os se, hvad man opgiver for at faa disse 3 Pakhuse, hvoraf endda Nyttens af de to indskrænkes en hel Del ved Indsigelserne fra Militæretaten. Vi nævne med Vilje Pakhusene, thi en tilstrækkelig bred Kaj, selv med Plads til et Jernbanespor, kunde man faa uden at opgive de Fordele, som man nu mister. — Først og fremmest mister man det udmærkede Bassin, som man her vilde

kunne faa ved at uddybe hele det nuværende Vandareal, højst med Fradrag af hvad der behøvedes til en Kaj. Det er vel muligt, at Bredden vil være stor nok i de første Aar, men vil man da aldeles opgive Haabet om, og forhindre en senere Udvikling? Man kan dog ikke godt fastholde det Ræsonnement, at Kjøbenhavn aldrig kan blive en stor Handelsplads, at man af Udviklingen indtil nu kan se, at saadant kun er Illusioner. Det er dog vel dristigt, at udsige noget Bestemt om, hvorledes Forholdene vilde være om blot hundrede Aar, og det maa vel erindres, at der er en meget stor Forskjel imellem nu at bygge for en Tilstand, der endnu ikke findes, og saa ved vore Foretagender i Nutiden at hindre en Fremtid. Det var jo dog tænkeligt, at det saameget udskregne Kallebodprojekt en Gang kom til Udførelse paa en eller anden Maade, og saa vil Enhver indrømme det overordentlig Heldige i det større Bassin udfor Arsenalet. At udfylde Sejlløbene for øjeblikkelig at vinde Plads, er ofte en daarlig Udvej, og at ville trøste sig med, at vi saa ere hjulplne for vor Levetid, er en saare kummerlig Trøst. En anden Ulempe fremkommer endnu, det er ved Forlængelsen af Frederiksholms Kanal. Har man nogensinde ellers set den Tanke, at lade en Kanal gaa skarpt ud til Hovedstrømmen, uden saameget som at afrunde Hjørnerne ved Indløbet, og det skjøndt man har Plads nok? Det vil blive noget vanskeligt at komme ind i denne Kanal, ikke at tale om, at man forhindrer al Strømning i denne. Med det uddybede Hovedløb og de skarpe Kanter vil Søndenstrømmen, der er saa fremherskende, nok lade være at søge ind i Kanalen. Hvis vore Efterkommere konsekvent ville følge den her betraadte Vej, da kommer der vel en Gang et Forslag om ogsaa at fylde denne Del af Havnen. Endnu værre bliver det ved den Maade, hvorpaa Arbejdet udføres, idet Kanalen ikke en Gang fortsættes lige ud, men bøjes lidt mod Nord, saa at alle de nævnte Ulemper blive

endnu føleligere. I Forbigaaende skal det her bemærkes, at under denne Sags Omtale erklærede flere af Havneraadets Medlemmer at være uvidende om denne Forandring i den oprindelige Plan; det er altsaa en daarlig Beskyttelse for Skibsfarten man har ved at have søkyndige Medlemmer i Havneraadet. Og hvorfor sker nu Alt dette? for at faa Plads til 3 Pakhuse paa denne Side af Langebro, istedetfor paa den anden. Det synes virkelig, at man er altfor ivrig efter at skaffe Alt paa den ene Side af Langebro, for at undgaa endog Udseendet af, at behøve noget af Pladsen paa den anden Side. Og hvorlænge vil dog den Frist vare, selv om det maa indrømmes, at de omtalte Pakhuse ere rummelige og store. Er man da virkelig saa moderat at antage, at det ved et virkeligt Opsving af Handelen skulde være muligt at blive staaende ved en saa lille Forbedring? — Vi kunne ikke forlade denne Del af Havnen uden tillige at omtale den projekterede Havnejernbanes Overgang over Kanalerne ved Bryghuset, ved Børsen og i Nyhavn, og udtale det Haab, at man ikke for at opnaa en Fordel tilintetgjør andre, navnlig den fri og uhindrede Bevægelse af Skibene i Kanalerne. Det er jo meget let, saaledes som ved Børsen at tegne en Jernbanelinje paa Kaartet over den circa 200 Fod brede Kanal, men i Virkeligheden maa der da blive en Bro, formodentlig en Svingbro, med mindre Troen paa Klaphroer til den Tid skulde være befæstet. Man vil altsaa faa mindst en Bropille, og formodentlig nogen Opfylding ud i Kanalen: gid man ikke her vil være hurtigere, end nødvendigt er, til Opfyldning af Vandarealer! Iøvrigt vilde det være ret interessant, om man her havde de tilstrækkelige Materialier til at kunne danne et Kaart over Opfyldningens Historie. I Middelalderen var, som bekjendt, Slotsholmen meget lille, og Gravninger paa Kjøbmagergade have ogsaa der vist Spor af den gamle Kyst. Paa et senere Stadium fyldtes ved Frederiksholms Kanal; det hedder endnu

Palæet i Kalveboderne; under Christian d. 4de opfyldtes Pladsen ved Børsen og Arsenalet. Nu skrider Opfyldningen atter et Skridt videre fremad. Stadigen formindskes Vandarealet, om det endog maa indrømmes, at Dybden forøges. Naar mon man naar det Punkt, hvor Opfyldningerne holde op; og var det ikke muligt, at vore Efterkommere ville komme til med megen Umage atter at bortgrave, hvad de forrige Generationer med saa stor Umage have opfyldt.

Ved Langebro er man egentlig efter det foreliggende Projekt til Havnearbejderne kommen til Enden, men Planen har til Trods for den Umage, man øjensynlig har gjort sig for ikke at komme udenfor Langebro, dog maattet strække sig til Gasværket, og det Glædelige er altsaa dog sket, at man har begyndt paa Kalleboderne. Men denne Part af Projektet kan vistnok underkastes en hel Del Kritik. Den første Hovedindvending maa sikkert blive, at man jo dog her baade ved Opfyldning og Uddybning begynder paa et meget stort Arbejde uden at man paa nogen Maade kan se, at der er lagt en Plan for en samlet Helhed, hvoraf dette er et Stykke. Derfor behøvede man jo ikke at udføre mere end nu, men det var dog ret godt at være sikker paa, at ogsaa her det, der bygges, ikke er til Hinder, naar Fremtiden vil gaa videre. Vi tvivle meget om, at Havneraadet vil svare, at det er den Murray'ske Plan, som den her begynder at udføre. Det ligner den vel, men er ikke de samme Linjer. Altsaa er der vel en anden Plan, thi man er da ikke berettiget til at antage, at her bygges vildt fremad, uden at det er betænkt, hvorledes en videre Tilslutning kan ske. Det næste bliver, hvorledes den fremstaaede Ø og en begyndende Landdannelse paa den anden Side af Gasværkskanalen kommer til at slutte sig til de fra anden Side paatænkte Udvidelser af Byen mod denne Side. Som det nu er, synes man at have en sær For kjærlighed for isolerede Øer, fjernede fra andre Menne-

skers Boliger. Hvorfor beholder man ellers foruden den nu opgivne Fæstningsgrav endnu en stor Tømmergrav til Adskillelse mod et Stykke Land, som man dog tænker paa at sælge til videre privat Afbenyttelse. Der synes virkelig her at have været en temmelig total Mangel paa Samvirken mellem de forskjellige Avtoriteter, ellers maatte man kunne have faaet en langt heldigere Plan. — Endeligen fortjener det nok særlig Omtale, at man til Dok, Skibsværfter og lignende Foranstaltninger til Trods for de to Millioner ikke har kunnet skaffe noget mere Plads end Beddingen paa Revshaleøen. Den eneste bestemte Angivelse, som man har for hele Terrænet syd for Langebro er til — Sandkister, der sig selv og Andre til Ulejlighed skulle anlægges ved Kigkurven.

Vi skulle hermed slutte disse Bemærkninger, som bedes betragtede, ikke som en udtømmende Kritik, men ikkun som et Bidrag til den Diskussion, som dette vigtige Foretagende vel fortjener, hvad enten man nu i Mere eller Mindre er enig i den Maade, hvorpaa Forbedringen udføres. —

Bidrag til Belysning af forskellige handelsmari- time Forhold i nogle evropæiske Havne.

(Efter Konsulatberetninger. — Forts., se sidste Hefte).

Udførselen af Frembringelserne i Egnene omkring det assovske Hav til deres Markeder i Middelhavet sker fortrinsvis ved italienske og østerrigske Skibe af 75 indtil 150 Læsters Drægtighed, hvis Skibsførere have vidst at bevare et gammelt godt Ry for Redelighed og Paapasselighed. I Farten paa Storbritanien og det øvrige evropæiske Kontinent finde Skibe paa 125 à 200 Læster Beskjæftigelse, og man tager til denne Fart gjerne saadanne under dansk Flag, dersom de ere tilstede eller have tilbudt sig, hvilket dog meget sjældent er Tilfældet*). I Berdiansk paa Nordkysten af det assovske Hav og en af sammes fornemste Ladepladse, findes et dansk Vicekonsulat. Naar undtages Rostov ved Don-Floden, ikke meget langt fra dennes Udløb i Havet, hvor der bygges Kysfartøjer af mellem 5 og 30 Læsters Drægtighed og af en simpel Beskaffenhed, finder intet Skibsbyggeri Sted paa det assovske Havs Bredder. Men Fiskeri drives overalt med stor Kraft. Der fiskes forskellige Størarter, men især en Mængde af tvende grove smagløse

*) Der synes at være Grund for vore Rhedere til at tage Gjenstanden i Betragtning, thi for Tiden gives f. Ex. indtil 50 Sh. Sterling pr. Ton i Fragt for Talg fra det assovske Hav til Storbritanien, og Udrejsen kan rigeligt dækkes ved en Kulfragt til Odessa, som kan have til 18 Sh. pr. Ton.

Fladfiskearter, som benævnes Taran og Soula, og som udgjøre et af Befolkningernes Hovednæringsmidler, ogsaa i Indlandet, hvorhen Fisken forsendes i saltet og tørret Tilstand. Alene i Berdiansk findes tolv Fiskeselskaber, hvert især bestaaende af 30 Medlemmer under en Formands, Atomans, Ledelse, forsaavidt selve Fiskeriet angaar, og bestyret af en Rheder, der bestrider alle til Driften og Selskabets Underhold fornødne Udgifter og Forskud, samt modtager og sælger Fangsten. For det Hele aflægger denne Rheder aarligt nøjagtigt Regnskab, og Udbyttet deles da lige mellem ham og Selskabets Medlemmer saaledes, at enhver af de sidste, inklusive Formanden, atter faar en ligestor Part, medens Formanden for sit Vedkommende af Rhederens Halvdel erholder en Part lig den, som tilkommer ham af Medlemmernes Halvdel. Forøvrigt staa Selskaberne under Kommunens Opsigt og Beskyttelse og svare til denne hvert især en aarlig Afgift af 200 Rubler. Man anslaaer Antallet af Fisk, som aarlig føres gennem Berdiansk til det Indre, til 7 Millioner, uden at medregne Udbyttet af Byens egne Fiskeselskabers Virksomhed. —

Kadiz's Konsulatdistrikt omfatter Huelva's og Sevilla's Havne, den første ved Floderne Tinto's og Odriel's Sammenløb, og den sidste, en halv' Snes danske Mil fra Kysten, ved Guadalquivirs venstre Bred, hvorfra en Jernbane fører ned til Kadiz.

Mindre, fremmede Skibe af 35 à 75 Læsters Drægtighed ville i Kadiz i Reglen kunne faa Fragt fra Huelva til Storbritanien og Belgien med mineralske Produkter — til sidste Land især med Bruunsten — eller fra Sevilla med Oranger i Løbet af Vinteren, hvilken Fragt især egner sig for Skibe, der ikke ere over 100 Læster drægtige og tilstrækkelig lange og smalle til med Lethed at kunne færdes paa Floden; Grundene tilstede ikke noget større Dybgaende end 12 à 14 Fod med Last. Fra selve Kadiz gaa Bly- og Vinforsendelserne fornemmelig til Storbritanien ved Hjælp af Damp-

skibe; men der finder en meget betydelig Saltudførsel Sted ved Hjælp af Sejlskibe af saagodtsom alle Størrelser og alle Nationaliteter. I Reglen ankomme de dertil bestemte Skibe forud befragtede, medbringende fra England Jern og Stenkul, fra det nordlige Europa Trælast og Fisk, og fra Nordamerika Kolonialvarer, navnlig Tobak. Saltfragter kunne dog undertiden opnaas paa Stedet, navnlig til Sydamerika af Skibe, der ere mellem 100 à 150 Læster drægtige*).

Fiskerierne ere af ringe Betydning og forsaavidt der fiskes til Udførsel af Fangsten, er saadant forbeholdt spanske indrullerede Søfolk, der til Gjengjæld forpligte sig til at tjene mindst otte Aar i den spanske Marine.

Ved Kadiz's Rhed findes Orlogsværftet la Caraca, som er forsynet med Dokke og gode mekaniske Værksteder og hvor der bygges alle Arter af Krigsskibe, men Handelsskibsbyggeriet, der drives paa et andet Sted ved Rheden, er af meget ringe Betydning, fordi saagodtsom hele den forhaandenværende Arbejdskraft stadig er optagen af Orlogsmarinen og derfor meget dyr. Til Skibsudbedringer findes en brugelig Bedding.

Skibsværfterne ved Huelva-Strømmen, der hører til Halvøens bredeste, og hvor Skibe nyde fuldstændig Ly og Sikkerhed, vare fordum navnkundige, men ere nu i Forfald. Det tør forventes, at Oplandets store Rigdom paa mineralske Produkter ved sammes paatænkte Fremdragelse efter en større Maalestok end hidtil, efterhaanden vil faa en gavnlig Indflydelse paa Stedets handelsmaritime Udvikling.

*) Der opnaas for Tiden 85 Sh. Sterling pr. Ton for Skibe af den ovenmeldte Størrelse til at laste Salt i Kadiz, dermed afgaa til en Havn ved Rio Grande i Sydamerika og vende tilbage til England med Ladning af Huder, Uld o. s. v. Fra en Kulplads i Bristol-Bugten staar Fragten til Kadiz omtrent i 14 Sh. Sterling pr. Ton.

Kadiz har regelmæssig Dampskibsforbindelse saavel med flere Havne ved Middelhavet og i Nordspanien som paa Antillerne; men de vedkommende Paketter høre hjemme andetsteds, og berøre ikkun Reden i Forbigaaende. I Sevilla findes saaledes tvende Dampskibsselskaber, som beskjæftige sig med Farten paa Middelhavet. —

Patras, paa Nordsiden af Halvøen Morea, besøges fornemmelig af engelske Skibe — 1865 i et Antal af 137 —, hvoriblandt Skruedampbaade paa 300 à 1000 Læsters Drægtighed; blandt det lille Antal af andre fremmede Skibe paa 50 à 90 Læster, som i forrige Aar anløb Havnen, fandtes ogsaa tvende danske, der her udlossede en Del af deres indehavende Fragtladning og med Resten fortsatte Rejsen til Orienten. De fornemste Indførsels-Artikler ankomme paa denne Maade fra engelske og østerrigsk-italienske Havne, medens en Del mindre Fartøjer fra andre adriatiske og sicilianske Havne bringe Baand, som behøves til Korendetønderne, og Svovl, hvis Anvendelse mod Druesygdomme her er almindelig. Ogsaa Udførselen sker hovedsagelig under engelsk Flag; dog er der Intet til Hinder for at ogsaa andre Flag med Udsigt til Held kunne deltage deri, navnlig turde dette være Tilfældet forsaavidt angaar de for det nordlige Evropa bestemte Korendeladninger, for hvilke Skibe paa 50 à 75 Læster egne sig bedst, og som kunne have i Tidsrummet mellem Slutningen af Avgust og Oktober Maaneder, der er denne græske Hovedartikels Afskibningssæson. Men i det Hele er Handelsrøret paa Grund af den i Landet herskende Uro og Gjæring snarere i Aftagende end omvendt, og hvad særlig Patras's Opland angaar, lider det under en fuldstændig Mangel paa Forbindelsesveje. Mange særdeles frugtbare Strækninger i samme henligge aldeles udyrkede.

Den joniske Ø Zante med en Havn af samme Navn paa Østsiden holder ikke over 15 danske Mile i Omkreds, og dens Jordbund er af Naturen ikke meget

frugtbar; alligevel have Indbyggernes Vindskibelig-
 heds bragt det til, at Øen kan ernære en Be-
 folkning paa 38000 Mennesker, og at dens Han-
 del spiller en Rolle i Middelhavet. De væsent-
 ligste Frembringelser bestaa af Korender, — aarlig i
 Gjennemsnit omtrent 16 Millioner Pund — som udføres til
 Amerika, England, Tydskland, Holland og Belgien, og
 Olie — aarlig i Gjennemsnit c. 5 Millioner Potter —
 hvoraf en Del udføres til Rusland, Tyrkiet, England,
 Frankrig og Tydskland, medens en anden forbruges
 paa Øen ved Næringsmidlers Tilberedelse og til Sæbe-
 fabrikation; Udbyttet af denne sidste er aarlig omtrent
 $1\frac{1}{2}$ Millioner Pund, som udføres til det øvrige Græken-
 land, Tyrkiet og Østerrig. Af Vinproduktionen, der an-
 slaas til $4\frac{1}{2}$ Million Potter om Aaret, forbruges udenfor
 Grækenland ikkun en mindre Del, som føres til Venedig
 og Triest. Et engelsk Selskab staar i Begreb med at
 exploitere en eller flere Petroleumskilder, der antages
 at være tilstede ved Chieri paa Øens Sydkyst; derimod
 gjøres Intet for at benytte de Svovlkilder, de Marmor-
 og Alabast-Brud, der findes, og som ogsaa formenes at
 kunne give et lønnende Udbytte. Af den fine Lerart,
 Terracotta, findes meget paa Øen, men der har ved
 dens Afbenyttelse endnu ikke udviklet sig nogen meget
 betydelig Industri.

Zante har saagodtsom ingen egen Handelsmarine;
 forsaaavdt angaar Udførselen til Middelhavet, besørges
 denne for Størstedelen ved Hjælp af de forskellige
 østerrigske og græske Dampskibe, som periodisk an-
 løbe Øen. Derimod benyttes ved Udførselen tilatlan-
 tiske Havne i Evropa og Amerika endel fremmede Sejl-
 skibe, fornemmelig engelske; det hollandske og han-
 noveranske Flag ses ogsaa i denne Fart, sjældnere det
 danske, under hvilket i 1865 ikkun en Brig paa 64
 Læster viste sig; den kom ballastet fra Korfu og indtog
 en Ladning Korender paa Fragt til Storbritanien. I Al-
 mindelighed anses gode hurtigsejlende Skibe paa 100 à

250 Læster for passende til Farten udenfor og paa 50 à 100 Læster til Farten indenfor Gibraltar. Da Korende-Afskibningen begynder i Slutningen af August Maaned, og Olien er disponibel fra April Maaned at regne, ere disse Aarstider de gunstigste for fragtsøgende Skibes Ankomst til Øen; det tør antages, at saadanne under dansk Flag, ved at bringe Stenkul eller Tørfisk og udføre Korender og Olie, i Reglen ville kunne paaregne lønnende Frem- og Tilbagefragter, navnlig tidligt om Efteraaret*).

Fiskeri drives ikke fra Øen, der forsynes med fersk Fisk fra det nærliggende Misolunghi paa Fastlandet. —

Kuxhafnen, beliggende i det kun 1 Kvadratmil store hamborgske Amt Ritzbüttel og med 2000 Indbyggere, er en Frihavn i dette Ords fuldeste Betydning; man kjender der hverken Havne-, Fyr- og Lastpenge eller nogensomhelst Akcise eller Toldafgift; heller ikke ere ind- og udgaaende Skibe underkastede nogetsomhelst Opsyn for de indehavende Ladningers Vedkommende. Men Pladsen er tæt indesluttet af det hannoveranske til den tyske Toldforening hørende Gebet og derfor uden Fabriker og selvstændig Handel. Desto større er dens Betydning som Nødhavn for Skibe, som af Storm, Isgang, Havari eller andre Aarsager tvinges til at søge Ly. Om Efteraaret og Vinteren er Kuxhafnen blandt alle lignende Nordsøhavne den mest søgte. Der kan rummes mellem 3 à 400 Skibe i Havnen; dennes Dybde er ringe, og ved Lavvande eller Ebbe ligge de fleste altid paa Grunden, der dog er ganske blød. Ikkun i den Del af den, som kaldes Kvarantønehavnen, findes nogle Steder, som Døgnet igjennem have en saa tilstrækkelig Dybde, at selv de transatlantiske Dampskibe stedse kunne flyde der; flere af disse have i Kuxhafnen om Vinteren paa kortere eller længere Tid søgt et Tilflugtsted.

*) Fragten for Kul fra Bristolbugten til det nærliggende Corfu staar for Tiden i 19 Sh. Sterling pr. Ton. Red. Anm.

Med en Bekostning af 92,000 Mark Kurant lod Hamborg i 1864 Havnemundingen omgive med sten-satte Kajer og forsyne med en stor Landingsbro af Træ, hvor saavel Sejl- som Dampskibe kunne lægge til. Endvidere udgaves i samme Aar 13,000 Mark til Op-mudring og 77,000 Mark til Istandsættelse af Ky-stens Inddigning langs Gebetet. De aarlige Udgifter til Lods- og Fyrvæsenet andrage omtrent 100,000 Mark. Flere Planer, som gaa ud paa en fuldstændigere Benyt-telse af de store naturlige Fortrin, Havnens Beliggen-hed giver den, ere i den senere Tid fremkomne, men savne endnu fornøden Understøttelse.

Skibsbyggeri dreves tidligere i Kuxhafen for egen Regning; men nuomstunder ere Pladsens tvende meget gode Værfter i Reglen altid optagne ved Udbedringer af indkommende beskadigede Skibe fra andre Lande. Lige-ledes er Rhederi-Forretningen neppe Omtale værd; den indskrænker sig til nogle mindre Fartøjer, som besørge Kulførselen fra England og Kystfarten paa Hamborg, Bremen osv., samt tvende Skonnerter paa 58 og 67 Læ-ster, der af Hamborger-Huse beskjeftiges i Farten paa Vestindien og Middelhavet. Pladsens Telegrafstation, der endnu ikke, saaledes som paatænkt, er sat i For-bindelse med England, bliver i Løbet af dette Aar over-taget af Staten.

Fragtfarten til, fra og i de kinesiske Farvande.

Der høres nuomstunder jævnlig Klager over Mangel paa Beskjeftigelse og passende Fortjeneste for Skibe i de kinesiske Farvande, og for kort Tid siden har endog en her-værende navngiven Rheder i »Berlingske Tidende» givet Oplysninger i denne Retning. Det turde derfor ikke være overflødigt i saa Henseende at gjøre den Bemærk-ning, at disse Klager uden Tvivl ere mere berettigede

i Forhold til forskellige tidligere kinesiske Skibs-Konjunkturer og da særlig for danske Skibes Vedkommende, saalænge disse ere udelukkede fra Japan, end i Forhold til nu stedfindende Skibs-Konjunkturer i Almindelighed, en Bemærkning, der finder sin Anledning i nedenstaaende af et offentligt Handelscirkulære uddragne Fortegnelse over Fragtafslutninger i Hongkong og Shanghai i den sidste Halvdel af afvigte November Maaned. Denne lange Fortegnelse, der ikke indbefatter enkelte samtidige Afslutninger i andre kinesiske Havne, navnlig Fuchau, Svatou, Amoy og Kanton*), gjengive vi saameget hellere, som dermed gjøres en Begyndelse til en Oversigt over de mange forskellige Ruter, der paa Verdenshavene staa aabne for gode fragtsøgende Skibe, hvilken vi have paa-tænkt efterhaanden at meddele her i Tidsskriftet**).

Følgende Skibe engageredes i Hongkong i det nævnte Tidsrum af 14 Dage med Bestemmelse:

Til Evropa:

Eng. Skonnert J. Russell, 768 Tons, fra Whampoa og Makao.

— Bark J. Woodbum, 299 — - Iloilo.

Eng. Bark Redbreast 315 Tons fra Iloilo

Hamb. - Antelope 261 — - —

Eng. - Violet 406 — - en Rishavn.

— Skonn. Canadian 705 — - —

Dansk Brig Otto 238 — - —

Preuss. Bark Otto 236 — - —

Eng. Brig Pioneer 290 — - —

Hamb. Bark Cathrine 356 — - —

— Brig Louis & Emma 150 — - —

(sidste eventuel til Demerara eller Kapstad).

*) Tillige bør erindres, at der paa den Tid ingen Skibe befragtes til at lade i Havnene ved Pechele Bugten, fordi Vinteren omtrent medio Novbr. afbryder Skibsfarten der.

***) Allerede i vort næstforrige Hefte have vi dog givet et Bidrag i denne Retning ved Omtalen af Amurlandets Handel og Skibsfart, hvorpaa Opmærksomheden henledes.

Til Avstralien:

Eng. Skonnert Emprep Eugenie, 566 Tons, fra en Rishavn.
(eventuel til Hongkong, Whampoa, Svatou, Amoy,
Ningpo eller Shanghai).

Til Amerika (St. Francisko):

Hamb. Bark Siam, 280 Tons, fra en Rishavn.

Dansk - Tecire, 425 — - —

(begge eventuel til Hongkong).

Amer. Sk. Le Jik, 421 Tons, fra Hongkong.

Eng. Brig Whirlwind, 868 Tons, fra Hongkong til Suri-
nam med Passagerer.

Til Ostindien (Bombay):

Svensk Bark Thetis, 586 Tons, fra Hongkong.

Til Cochinkina (Saigon):

Preuss. Bark Elise, 370 Tons, fra Hongkong.

Fransk - Langlois, 393 — - — og Makao.

— - Sampon, 267 — - — og tilbage.

— - Guajara, 276 — - —

Bremer Sk. Doris, 283 — - —

Til Kinas Østkyst eller Japan:

Dansk Sk. Elias, 190 Tons fra Hongkong.

Preuss. - Zwei Gebrüder 150 — - —

— - Anna 142 — - —

Fransk Bk. H. Louis 170 — - —

Hamb. - Pisciiola 360 Tons, fra en Rishavn.

Hannov.- Charlotte 350 — - —

Svensk Skn. Sjøtrollet 166 — - —

Eng. Brig Belvidere 282 — - —

Brem. Bark St. Magnus 210 — - —

Hamb. - Therese 417 — - —

Eng. Brig Bengal 640 — - —

— Bark Dagbreak 301 — - —

Preuss. - Maria 804 — - —

— Skn. Caroline 266 — - —

Hann. Bark Creole 347 — - —

Preuss. Sk. Christine 170 — - —

I Shanghai engageredes samtidig følgende Skibe:

Til Fuchau og tilbage:

Eng. Brig Marion	460 Tons,	fra Shanghai.		
— Bark Finzel	487	—	—	—
Amer. - Calypso	535	—	—	—
Eng. - Simoda	480	—	—	—
— Sk. Oliver Cutts	780	—	—	—
— - Esmock	834	—	—	—

Til Formosa og tilbage:

Dansk Bk. Lizzie, 385 Tons, fra Shanghai.

Hamb. - Sahrah & Maria, 400 Tons, fra —

Til Amoy:

Holl. Bark Argonaut, 357 Tons, fra Chifu.

Til Swatou:

Am. h. Bark, Aurelia, 480 Tons, fra Chifu.

Til Australien:

Hamb. Bark Amaranth, 438 Tons, fra Fuchau.

Til New-York:

Amer. Bark H. E. Ashby, 833 Tons, fra Fuchau.

Til Evropa:

Hamb. Skonnert Siam, 833 Tons, fra en Rishavn.

Russ. Bark Alerte, 537 — - —

(sidste eventuel til Singapore, Hongkong, Amoy,
Swatou, Ningpo eller Shanghai).

Vi ere bekendte med de Betingelser, hvorpaa samtlige disse Frøgtafslutninger have fundet Sted, men, da vore Læsere tør antages i Reglen at savne de fornødne Sammenligningspunkter, skulle vi ikke trøtte dem med en Gjengivelse. For nogle af disse Skibes Vedkommende ere disse Betingelser mindre, for andres mere, for de flestes fuldt saa fordelagtige, som de, hvorpaa der samtidig er sluttet Frøgter i andre Verdensdele. Den Kjendsgjerning, at saamange Skibe af saa forskjellig Nationalitet og Størrelse have antaget Frøgt i saa kort et Tidsrum til saa forskjellige Steder, er i og for sig ikke alene et Bevis paa det kinesiske Frøgtmarkeds

overordenlige Omfang, men ogsaa formentlig paa, at Fragtsatserne maa være lønnende, ihvorvel dette ikke i den Grad, som de undertiden vare det tidligere, eller maaske ville blive det senere, naar Tilstømningen af Skibe er formindsket, en Tilstømning, der netop var foranlediget ved en tidligere højere Konjunktur. Vi agte lejlighedsvis at komme tilbage til dette for vore fragtsøgende Skibe saa vigtige Marked, der forøvrigt har fundet udførligt Omtale i Udenrigsministeriets kinesiske Handelsberetning for 1864, og skulle endnu kun tilføje, at der ved den portugisiske Lokalregjerings Foranstaltning i forrige Aar er oprettet et Fyr paa Kysten af Makao*), og ved Kinesernes et andet udfor Amoy; om det sidste savnes endnu nærmere Efterretning, hvorimod det første, ifølge officiel Bekjendtgørelse, er anbragt paa et Taarn i Fort Guia, paa $22^{\circ}11'$ nordlig Brede og $113^{\circ}33'$ østlig Længde fra Greenwich. Taarnet er hvidt, Lygten rød og Fyret, der brænder i en Højde af 333 Fod over Havets Overflade ved Højvande, viser et hvidt i 64 Sekunder omdrejende Lys. Ved klart Vejr ses dette 20 Kvartmile tilsøes i 6 Sekunder, i en Afstand af 12 Kvartmile i 12 Sekunder og i en Afstand af 7 Kvartmile i 14 Sekunder ad Gangen.

Endvidere er der ved de kinesiske Myndigheders Omsorg udlagt Tønder i Ningpo og Min Floden; ved Min Foden ligger den bekjendte store Gouvernementsstad Fuchau, hvor de Fremmede have betydelige Handelsinteresser.

*) De første paa den kinesiske Kyst.

Indberetning om Fiskerierne ved Island og Færøerne 1865.

(Uddrag af en Rapport fra Chefen for Skrueskonnerten «Fylla», Kapitajnlieutenant Ph. Schultz, indgiven efter Hjemkomsten fra Togtet i 1865).

Ved det høje Ministeriums Instrux af 24de April d. A. er det mig paalagt efter endt Togt med Skrueskonnerten Fylla til Island og Færøerne, at indkomme med en udførlig Rapport om Forholdene ved Fiskeriet under bemeldte Bilande, samt om deres Handelsforhold.

Ifølge samme Instrux afsejlede jeg den 4de Maj fra Københavns Rhed, ankom den 22de til Reykjavik, gik den 21de Maj derfra til Brejde-Bugt, anløb Stykkisholm d. 1ste Juni, Grønne Fjord d. 9de. Efter i 8 Dage at være opholdt af stormende Vejr af Vestlig afgik vi derfra d. 18de Juni langs med N.V. Sundet, anløb samme Dags Aften Dyrefjord og efter 3 Dages Ophold her Skutuls Fjord i Isefjords Dybet. Den 28de Juni afgik vi til Reykjavik, foretog d. 10de Juli et kort Kryds paa Faxebugten, anløb Havnefjord og gik den 15de Juli tæt om imod Sydlandet til Østkysten, hvor jeg den 18de anløb Faskrudfjord, den 24de Beru-Fjord og den 27de Eskefjord i Reyder-Fjord. Den 3dje Avgust gik vi herfra til Færøerne og ankom den 5te til Thorshavn, gjorde herfra en Runde omkring nogle af Øerne og afgik den 13de Avgust til København.

Paa Grund af det ualmindelig stormfulde og kolde Vejr, der havde vedvaret fra Aarets Begyndelse indtil Slutningen af Juni, var der kun fisket forholdsvis meget lidt, da man ikke havde kunnet komme tilsøs med de aabne Baade, og Massen af de fremmede Fiskerskibe var alt fordelt paa Vester- og Østerlandet ved Fyllas Ankomst til Reykjavik.

Skjøndt der vel udfordres et længere Ophold end Fyllas for at kunne give en fuldstændig Oversigt over Fiskeriet paa Island og Færøerne, undlader jeg dog ikke herved at efterkomme den mig givne Ordre, idet den efterfølgende Fremstilling maa betragtes som en Ledetraad ved fremtidige fuldstændige Undersøgelser.

I. Det indenlandske Fiskeri.

Torske-Fiskeriet.

Saavidt jeg har kunnet bringe i Erfaring, synes det som om den store Torsk om Vinteren opholder sig i Nærheden af Island og om Foraaret i Februar og Marts søger ind til Sydlandet for at lægge sine Rogn. I Faxebugt er det den almindelige Mening blandt Fiskerne, at Torsken dels kommer Vester og dels Syd fra. Et Blik paa Kortet over Island tydeliggjør tilstrækkelig, at den lange flade Kyst fra Vestmanns Øerne til Vesterhorn egner sig fortrinlig til Rognlægning, og vist er det, at her og ved Snefjeldsjökelen begynder det egentlige og bedste Fiskeri for de islandske Fiskeres Vedkommende i Februar og Marts, og først i Slutningen af Juni eller først i Juli begynder Torskefiskeriet om Nordlandet. Saaledes træffes Torsken endnu i Maj undertiden i Masser i Faxebugten i Begyndelsen af Juni i Brejde-Bugten og derefter op langs med N.V. Landet. Naar Fisken er fuld af Rogn konstateres meget let ved Fiskeriet, og at det er Tilfældet om Foraaret bevises ved den ikke ubetydelelige Mængde Rogn, der som Produkt af Foraars-

Fiskeriet, eller det fra Februar til Maj, forsendes aarlig til Frankrig til Brug som Angel ved Sardinifiskeriet.

At den store fede Torsk hovedsageligen om Foraaret eller indtil Midten af Maj staar ved Sydlandet, fremgaar ikke alene af de islandske, men ogsaa af de fremmede navnlig franske Beretninger, idet man ser, at Samlingspladsen for alle de franske Fiskerskibe er i Slutningen af Marts og Begyndelsen af April paa Sydlandet imellem Vesterhorn og Vestmannsøerne, hvor de forblive til midt i Maj, da de dele sig og følge Fisken langs Vest- og Østkysten op til Nordlandet, hvor Fiskeriet i Reglen for de franske Skibes Vedkommende ender i Slutningen af Avgust Maaned. Da Torskefiskeriet begynder til samme Tid ved Nyfundlands Bankerne, Færøerne og Lofoden som ved Island, fremgaar deraf, at den islandske Torsk ikke er nogen Trækfisk, men har sit Stade omkring Island, hvor den søger sin Føde: om Sommeren tilsøs og om For- og Efteraaret nærmere Landet.

Paa Grund af den ringe Folkemængde (68000) er Befolkningen ikke i Island som i andre folkerige Lande delt i Fiskere, der udelukkende ernære sig ved Fiskeri, og Bønder, for hvem Landbruget er det eneste Erhverv, derimod have Fiskerne, hvor Forholdene tillade det, tillige Jordbrug og kaldes derfor ogsaa Fisker-Bønder. Dette bevirker, at der kun kan sættes ret Kraft paa Fiskeriet om Foraaret og om Efteraaret, thi under Høsttiden, som i Reglen falder i Juli og Avgust, tager endel af Kystbefolkningen op i Landet for at arbejde for Bønderne, medens en stor Mængde af Landbefolkningen navnlig Tjenestekarle om Foraaret sendes ned til Fiskeriet og forblive der til den 12te Maj eller St. Hansdag, alt efter den Aaret i Forvejen indgaaede Kontrakt, da de atter returnere til deres Hjemsteder. Heraf følger, at der til sine Tider kan være fuldt op af stor Torsk, der ikke kan fanges af Mangel paa Folk, som f. Ex. iaar i Avgust paa Isefjords-Dybet.

Torskefiskeriet har, for Udførselens Vedkommende, kun Betydning for Syd- og Vesterlandet, medens der paa Øst- og Nordlandet, hvor Faareavlen er den mest fremtrædende, kun fiskes til eget Forbrug, og paa førtnævnte Strækning vilde man endog kunne indføre tør Fisk og faa den afsat til Oplands Bønderne. Foraarsfiskeriet giver den store, fede Torsk, der afsættes til Handelen for derefter at virkes, medens Sommer og Efteraarsfiskeriet kun giver smaa Torsk, Kuller, Helleflyndere Lenger m. m., der saltes eller tørres til eget Forbrug.

Fiskerbaadene.

I Island fiskes hovedsagelig fra aabne Baade og kun undtagelsesvis fra Dæksfartøjer. Baadene ere af meget forskjellig Størrelse ligefra 12 Aarer til 2 Aarer; hver Aare roes af 1 Mand, og Formanden eller Skipperen styrer Baaden; disse aabne Baade ere alle med skydende Stevne, særdeles let roende og vage udmærket godt paa Søen; da de alle maa sættes paa Land, ere de dertil meget let byggede. I Reglen føre de kun et lille Raasejl, som bruges naar Vinden er aaben. De mindre Baade ere meget smalle og staa i Form tilbage f. Ex. for dem paa Færøerne og i det nordlige Norge. Kun de største Baade fra 6 til 12 Aarer bruges til Søfiskeriet, og med disse gaa Islænderne ofte midt om Vinteren flere Mil tilsøs for at fiske; imod en aften's Storm ro de op, og da de fra Drengene af ere vante til at sidde ved en Aare, ere de som Fartøjsfolk saa uforfærdede og haardføre som vel nogen anden Nations Fiskere. At kunne ro og ride ere Færdigheder, som Islænderne sætte Pris paa.

Af Dæksfartøjer gives der kun enkelte Jagter paa 12 til 15 Lst. paa Faxebugten og Vesterlandet, der høre hjemme paa Island og beskæftiges med Torskefiskeriet; foruden disse er der nogle Kjøbmandsskibe navnlig fra Reykjavik og Havnefjord, der efter at have losset deres

Last sendes paa Fiskeri i 2 à 3 Maaneder til de atter skulde indtage Ladning.

Maaden at fiske paa er enten med Garn, Haand-Liner eller Bakker.

Garn-Fiskeriet.

Garn bruges kun i den sydlige Del af Faxebugten, paa Strækningen mellem Skagen og Havneshjod og drives kun til midt i April. Den Torsk, der fanges i Garn, er en anden Art end den, der fanges paa Krog, idet den efter Opgivende er mere buttet og har et mindre Hoved. Da Fisken holder sig i Nærheden af Bunden, sænkes Garnene ned til den Dybde.

Line-Fiskeriet.

Haand-Linefiskeriet, der afløser Garnfiskeriet, drives om For- og Efteraaret fra de aabne Baade, hvor 1 à 2 Mand holde Styr paa Fartøjet med Aarerne medens Resten fiske. Paa Kanten af Bankerne i Faxebugten, navnlig Sydre Hraun, hvis østlige Del kaldes Sved og anses fra gammel Tid for en god Fiskeplads, gaa Fartøjerne ofte tildrægs; den almindelige Dybde er 18 til 20 Favne. Krogene ere i Reglen af samme Slags som de franske, med Undtagelse af paa Brede Bugten, hvor man har beholdt den gamle islandske Krog, der er 20 Tommer lang, firkantet $2\frac{1}{2}$ Line bred i Kant.

Bakker.

Bakkefiskeriet drives den øvrige Del af Aaret, naar Linefiskeriet ophører, hele Island rundt, idetmindste har jeg set det saavel paa N.V. Landet som i Faxebugten og paa Østerlandet. Bakkerne bestaa af en svær Line, hvorpaa der med Mellemlum af 1 til $1\frac{1}{2}$ Favne er paa-smoget Strenge af 1 Favns Længde med en Krog i Tampen. Linerne ere sammensplidsede af Længder paa 60 Favne, men den hele Længde ligesom Strogenes Afstand er forskjellig paa de forskjellige Kyststrækninger,

saaledes ere de i Isefjords-Dybet i Reglen 120 Favne lange med 90 Strengene, medens de paa Østkysten vare 240 Favne altsaa af 4 Længder med 1 Krog for hver Favne. Strengene ere af tyndt Linegods, der i Reglen slaas af Fiskerne selv; i den ene Tamp fastgjøres en engelsk, fortinnet Krog Nr. 5, medens den anden Tamp indsplidises i Linen, saaledes at $\frac{2}{3}$ af Strengenes Længde danner en sammensnoet Strop der tjæres og smøges ind over den svære Line. Til Linen fastgjøres Ophalere og Vægte, i Reglen Sten, og som Madding paa Krogene bruges helst Muslinger eller Snegle. En Baad har paa Isefjord i Reglen 20—30 højst 40 Bakker at passe; de sænkes ned paa Bunden, og i den øverste Ende af Ophalerne er der befæstet en lille Tøndebøje med Ejermandens Mærke, som angiver Bakkens Plads. Tillader Vejret det, røgtes de 2 à 3 Gange daglig og udlægges derfor ikke i altfor lang Afstand fra Fiskerlejet; den almindelige Plads er Munden af Fjordene eller tæt udenfor dem, undertiden ogsaa inde i Fjordene, alt efter som Fiskene søger Leje. I Isefjorden har jeg saaledes set Bakker midt i dens Munding; i den bedste Fisketid samles da Baadene i Bulangervig for at være nærmere ved Haanden, og deres Antal kan da stige til 80. Udfor Dyrefjord laa de $\frac{1}{2}$ Mil fra Land; omkring Snefjeldsjøkelen $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ Mils Afstand; paa Faskrud-Fjorden lagde de Bakkerne midt inde i Fjorden, medens de ved Reyderfjord laa tæt uden for Munden.

Bakkefiskeriet er meget almindeligt saavel i Norge som paa Færøerne og Nyfundlands Banker; men paa sidstnævnte Sted drives det af Franskændene paa en mere storartet Maade. De Skibe, der fiske paa Bankerne, have 50 til 80 Mands Besætning og ere af 100 til 150 Tonneaux Drægtighed; endel af Besætningen sættes i Land i St. Pjerre og Miguelon for at virke Fisken, med Resten afgaar Skibet til Banken, hvor det ankrer op for et Dræg. Naar Vejret tillader det, sættes Fartøjerne ud, Bakker paa

1½ til 2000 Favnes Længde, hvis ene Tamp er fast ombord, udføres i forskellige Retninger og mærkes ved Ophalere med Bøjer paa. Efter 2 à 3 Timers Forløb, hales Bakkerne op paa Fartøjerne for atter at udlægges, naar Fisken er aftaget og Krogene forsynede med Madning. Efter 6 à 8 Ugers Forløb bringes Fangsten iland, hvorefter Fiskeriet atter fortsættes. Man regner at et Skib af ovennævnte Størrelse i et Middelaar kan tage 100,000 Torsk i 3 Vendinger. Da Fisken ikke kan blive tilstrækkelig tørret i Nyfundland, medbringes den halv tørret (verte) til Frankrig, hvor endel forbruges i denne Tilstand, medens Resten tørres paa forskellige Steder af Kysten, navnlig i Bordeaux, hvor Klimaet er gunstigere end ved Kanalen.

Denne Fiskemaade kunde muligen anvendes i Faxebugtens sydlige Del, hvor Dybden paa Kanten, af Bankerne i Reglen er 18 til 20 Favne, og hvor man er saa nær ved Havn, at man kunde samle Indvoldene til Guano og under alle Omstændigheder let faa Fisken iland til Virkning. Fiskerne indse meget godt, at Bakkefiskeriet som det nu drives, udfordrer forholdsvis for meget Arbejde og Besvær, idet Fartøjerne netop komme iland og tømme deres Fangst for strax efter atter at ro nogle Mil ud til Fiskepladsen, og dette kan kun udføres i nogenlunde godt Vejr. I Skibet vilde de derimod lide langt mindre, og Fiskeriet vilde kunde drives med langt større Kraft.

Det er navnlig Bakkefiskeriet, der kan generes af de fremmede Fiskerskibe, naar de fiske paa samme Plads som Islænderne, idet Krogene faa fat i Bakkerne. Sligt hændes af og til paa Nord- og Sydsiden af Jökelen og ender gjerne med, at Enhver under Eder og Forbandelser søger at bjerge saa meget som muligt af egne Liner; undertiden er det en islandsk, til andre Tider en fransk eller fremmed Kniv, der skiller Linerne fra hinanden. Blæser det haardt af fralands Vind, eller staar Torsken tæt ved Landet, er det nok tænkeligt, at Fiskeriet be-

gynder indenfor $\frac{3}{4}$ Mil fra Landet, men Sammenstødet kan ogsaa godt finde Sted udenfor den stipulerede Grændse, idet Bakkerne ligesaa vel kunne sættes udenfor som indenfor denne.

Paa de aabne Baade medtages sjældent Proviant, kun paa de største, hvor der er Indretning dertil, koges Kaffe, derimod glemme de ikke at medtage deres Snus-horn, der er uundværligt for Flertallet af den mandlige Befolkning paa Island.

Tilvirkning af Torsken.

Behandlingen af Torsken efter at den er fanget betinger Kvaliteten af den tilvirkede Fisk; det første, der er at foretage, er at opskære Fisken eller stikke den i Hjertet, medens den endnu er levende, for at faa Blodet fuldstændigt ud, saa at den bliver hvid i Kjødet under Virkningen; den opskæres i Bugen fra Hovedet til Halen; Hovedet skæres fra, Indvoldene udtages; Lever og Rogn opbevares hver for sig til senere Behandling; Rygraden skæres over i et bestemt Hvirvelled ned imod Halen, det tredje Led nedenfor Navlen, og den øverste Del udtages af Fisken. Derefter vaskes og renses den og indsaltes; man regner 1 Td. Liverpool Salt til 1 Skpd. eller 120 Stkr. gode Torsk. Efter at have ligget 3 à 4 Etmaal i Salt er den færdig til Tørring; naar dette kan ske, udvaskes Fisken først godt i Søvand og udspreddes derefter Side om Side i godt, klart eller tørt Vejr paa Klipper eller Smaasten, der undertiden ere udjevnedede indenfor en lav Indhegning; hvor Fisken henlægges til Tørring, maa selvfølgelig Vand eller Støv ikke kunne ryge i den. Under Tørringen vendes Fisken saaledes, at begge Sider blive ens paavirkede; naar den er færdig, opstables den i Magasinet. Indtræffer fugtigt Vejr under Tørringen, indbjergeres strax Fisken, eller opstables i en Firkant af omtrent en Favns Brede og Højde og tildækkes med Presenninger.

Den i Skib fangede og saltede Torsk egner sig lige-
saa godt til Tilvirkning som den, der fanges fra Baad
og strax ilandbringes, thi Erfaringen viser, at Fisken
mættes ved et vist Quantum Salt og modtager derefter
ikke mer. Ligeledes kan den Fisk, der er fanget og
saltet det ene Aar, godt tilvirkes næste Aar, naar Vejr-
forholdene eller den sene Aarstid ikke har tilladt at fore-
tage Tilvirkningen strax. Efter den forskjellige Maade,
hvorpaa Torsken tilvirkes, benævnes den Klipfisk eller
Platfisk ogsaa kaldet Stokfisk; Forskjellen bestaar i,
at Klipfisken saltes før den tørres, medens Platfisken
henlægges til Tørring uden at være saltet og anses at
være af en ringere Kvalitet. Naar der virkes 16000
Skpd. Klipfisk kan man kun regne 8000 Skpd. Platfisk.
Foruden disse tvende Slags tør Fisk, der gaar i Han-
delen, virker Islænderen til eget Forbrug den saakaldte
»heingefish«, der opskæres i Ryggen, men forøvrigt
renses som tidligere anført og hænges usaltet op til
Tørring, som oftest i egne dertil indrettede Tørrehuse
med aabent Tremmeværk i begge Ender for Gjennem-
trækkens Skyld. I Udseende skjelnes den let fra Klip-
fisk og Platfisk, idet disse ere pressede flade under Op-
stablingen, og tørres medens de henligge flade paa Ste-
nene, hvorimod Hængefisken krymper sammen under
Tørringen; denne spises tør, uden nogen Tilberedning.
Torskehovederne flækkes, renses og ophænges til Tørring
som Hængefisken og er som denne en meget yndet Spise
blandt de Indfødte. I Norge tørres Hovederne og Ind-
voldene til Guano og sendes til Hamborg, hvorfra det
ndbrede i Tydskland til en Værdi af 15 fr. pr. 100 Pd.
Denne Industri er saavidt mig bekjendt aldeles ikke for-
søgt i Island. Torskeleveren saltes til eget Forbrug eller
udkoges til Tran, og Rognen nedsaltes i Tønder for senere
at forsendes til Frankrig, hvor den paa Vestkysten, saa-
vel som paa Nordkysten af Spanien benyttes som Mad-
ding ved Sardinfangsten. Saavidt jeg har erfaret, udkoges

der kun en ringe Del af Tran af Torskeleveren som Handelsvare, ligesom det kun synes at være fra Faxebugten at der udføres Rogn. Torskeleveren er langt større og fyldigere om For- og Efteraaret end om Sommeren. Fra Norge regnes der aarlig at udføres 5 Millioner Litres Torskelever-Tran til Tydskland, Belgien, Rusland og England, medens 20,000 Tdr. saltet Rogn afgaar til Frankrig.

Af den tilvirkede Fisk antages der aarlig at blive udført:

	Middel Aar.	Godt Aar.
Fra Faxebugten, Vestmanns Øerne og Ørebæk	10,000 Skpd.	15,000 Skpd.
Fra Vesterlandet og Vestfjor- dene	4,000 "	6,000 "
Ialt	14,000 Skpd.	21,000 Skpd.
I 1862 udførtes af Klipfisk		18,812 Skpd.
I " " " Platfisk		2,076 "
I " " " Tran		6,557 Tdr.
I " " " Rogn		1,489 "

I indeværende Aar anslaaes Udbyttet kun til

6,500 Skpd. Klipfisk og

100 " Platfisk, medens

det i Norge angives at være 15½ Million Torsk eller omtrent 100,000 Skpd.

Vil man danne sig et Begreb om, i hvilken Udstrækning Fiskeriet benyttes i Island, maa man skaffe sig Underretning om det Antal Skibe og Baade, Landet ejer. Til den Ende indgive Sysselmændene en aarlig Fortegnelse paa de Dæksfartøjer og aabne Baade, der findes i hvert Syssel, hvilke Fortegnelser iblandt Andet findes samlede i de af det islandske literære Selskab aarlig udgivne statistiske Tabelværker, hvoraf vedføjede Oversigt er udtaget.

Oversigt over det Antal Dæksfartøjer og aabne Baade, som fandtes i hvert Syssel fra 1861—64.

Amt.	Sýslets Navn.	1861.				1862.				1863.				1864.			
		Dækskibe.	12, 10 og 8 Aarers Baade.	6, 4 Aarers	mindre Baade.	Dækskibe.	12, 10 og 8 Aarers Baade.	6, 4 Aarers	mindre Baade.	Dækskibe.	12, 10 og 8 Aarers Baade.	6, 4 Aarers	mindre Baade.	Dækskibe.	12, 10 og 8 Aarers Baade.	6, 4 Aarers	mindre Baade.
Sender.	Skaptafells		10	31	20		14	25	9		17	18			14	15	16
	Vestmannæya	1	8	7	21	1	9	8	20		7	9	16	1	8	8	20
	Rångárvalla		5	28	34		5	28	37		4	25	32		5	23	20
	Arness		31½	16	62		35	18	70		42	19	59		35	14	51
	Gullbringa & Kjósar	5	51	165	634	7	53	154	633	7	61	133	624	5	66	155	625
	Reykjavík By		4	29	108		5	31	114		2	30	108	1	3	29	110
	Borgarfjörðar		2	27	123		1	31	129		1	28	120			34	124
Ialt	5½	111½	303	1002	8	122	295	1012	7	134	262	959	7	131	278	956	
Vester.	Mýra & Huappadal		3	37	39		2	43	43		2	44	45		1	36	38
	Snafellsnæs	2	38	95	77	2	15	98	91	2	22	102	72	2	19	118	83
	Dala		14	23	36		13	26	35		13	20	34		14	18	35
	Bardarstrandar	5	23	112	128	6	21	115	119	6	20	119	116	6	19	114	113
	Isafjord	13	19	183	244	13	16	171	266	8	16	186	250	14	19	190	244
	Stranda		13	35	110	1	9	36	100	1	9	31	114	1	12	37	106
Ialt	20	110	485	634	22	76	489	654	17	82	502	631	23	84	513	619	
Nord og Øster.	Hunavath		3	41	13		3	80	32		3	57	34		4	55	42
	Skagafjord	5½	1	84	54	5		84	43	5		77	46	4		77	45
	Eýafjord	13½	7	74	63	16	5	85	63	15	3	99	83	14	3	100	82
	Thingeyjar	9	5	79	154	6	5	62	168	8	7	51	155	8	7	70	173
	Norder Mula			41	50	2		42	57	1		53	39	2	1	36	45
	Sender Mula	3		70	68	4		68	64	3		66	65	4		61	79
Ialt	31	18	415	427	33	13	421	427	32	13	403	422	32	15	399	466	
Ialt for hele Island	56½	239½	1203	2063	63	211	1205	2093	56	229	1167	2012	62	230	1190	2041	

Deraf ses, at medens Antallet af de større Baade, fra 4 til 12 Aarer, er ens for Sønderamtet, Nord- og Østeramtet, nemlig c. 400, er det en halv Gang til saa stort for Vesteramtet, hvorimod Antallet af de smaa Baade er næsten ligesaa stort for Sønderamtet (c. 1,000) som for det øvrige Island tilsammen; i Norder og Sønder Mule Sysler, eller Østkysten af Island findes kun en Baad med mere end 6 Aarer. I Sønderamtet er Antallet af de største Baade i de sidste Aar forøget, hvilket tyder hen til en Udvidelse her af det egentlige Søfiskeri, hvorimod man i Vesteramtet har forøget de mindre Fiskerbaade med samme Antal som de større ere formindskede. Antages ovennævnte større Baade i et Anlal af 1,400 at være de egentlige Fiskerbaade, og antages deres Besætning som Medium at være 8 Mand, vil derefter 11,200 Mand eller en sjette Del af Befolkningen være beskjeftiget med Fiskeri i den bedste Fiskertid; da man imidlertid snart bruger de største, til andre Tider de mindre Baade, og da ikke alle Baadene kunne antages at være i fuldkommen brugbar Stand, kan man vistnok regne, at omtrent 10,000 Mand aarlig i den bedste Fiskertid ville være beskjeftigede med Torskefiskeri i aabne Baade.

Af Dæksfartøjer, hvis Drægtighed vel kan regnes til 12 à 17 Læster, høre 62 hjemme i Island; af dette Antal har Nord- og Vesteramtet tilsammen 49, medens Sønderamtet kun har 7 og Østeramtet 6. Medens de 7 fra Sønderamtet kan antages at drive Torskefiskeri, er Resten, altsaa 55 udelukkende beskjeftiget med Havkalvefiskeriet, der hovedsageligen drives fra Nord- og Vesteramterne. Antages hvert Dæksfartøj i Gjennemsnit at have 7 Mands Besætning, er der altsaa 432 Mand beskjeftiget i denne Fart. I Norge antages Torskefiskeriet at beskjeftige 20,000 Mand Fiskere i 5,000 Baade og desuden 900 à 1,000 Dæksfartøjer paa 16 à 30 Læster, som opkjøbe Fisken, nedsalte den og bringe den til Bergen.

Fra England antages aarlig at udgaa 2,000 Skibe med 30,000 Mand, og fra Amerika 3,000 Skibe med 45,000 Mands Besætning paa Torskefiskeri.

Handelsforholdene.

Paa Grund af Islands ringe Folkemængde gaar som tidligere omtalt Høslettet og Fiskeriet om hinanden, idet endel af Landbefolkningen deltager i Fiskeriet For- og Efteraar. Om Efteraaret ved Fiskeriets Ophør, afsluttes Kontrakterne for næste Aar, og til den fastsatte Tid møder de Folk, som Oplandsbonden vil afse, med Proviant og Søklæder paa Fiskerlejerne. Med Baaden følger enten dens Ejer, eller ogsaa ansætter han en Formand, og Fiskerens eneste Løn bestaar i at han faar Part i Fiskeriet. Delingen er forskjellig paa de forskjellige Steder, men retter sig efter gammel Sædvane; i Reglen deles Fangsten i nogle flere Parter end Antallet af Baadens Besætning, deraf faar hver Mand 1 Part, og den, der ejer Baaden eller Redskaberne, 2 eller 3 Parter.

Den fangede Fisk deles enten strax efter at være bragt iland eller stundom først efter at den er virket, og afleveres den til Handelsstederne, foregaar Delingen i Reglen her, og Fangsten indføres under hver Mands Conto beregnet i Penge. Handelen drives i de fleste Tilfælde som Tuskhandel, idet der leveres Fødemidler og Varer for den afleverede Fisk; men ofte optage Fiskerne Forskud paa den Fisk, der skal leveres, et Forskud, som udbetales, fordi Fiskerne dels Intet have at betale med førend Fangsten, og dels for at ikke Fangsten skal gaa til Andre. Da Fiskeren holder Bog med Kjøbmanden og af denne bliver forsynet med hvad han behøver endog ud over den afleverede Fangst, er han i Reglen sorgløs saalænge han kan fange Noget, men indtræffer der daarlige Fisketider, og Kjøbmanden ikke længere kan forstrække ham, sulter han, fordi han ikke i de gode Tider har lagt tilside eller taget Penge istedet for Varer

for sin Fisk. I Reglen hører man ingen Klager fra nogen af Parterne, men det hører ogsaa til Sjeldenhederne at træffe paa velhavende Fiskere.

Foruden de egentlige Kjøbmænd, der ere bosatte paa Handelsstederne, drives ogsaa Handelen fra Skib af de saakaldte Spekulanter, der erholde Tilladelse til at handle paa bestemte Pladser og tilluske sig der Fisk, Uld, Tran og Edderdun. Spekulanthandelen giver en yderligere Konkurrence og letter Omsætningen paa de Steder, hvor der ikke findes Handelsetablissementer, men det er vistnok en Handel, der er fordelagtigere for Kjøbmanden end for Islænderen, da der derved indføres endel Luxusartikler, som tidligere kunde undværes.

De paa Handelsstederne indsamlede og tilvirkede Fisk sorteres, og de bedste Varer føres enten direkte eller ved enkelte spanske Skibe til Hovedmarkedet i Spanien, Barcelona og Bilbao, medens de mindre gode Varer føres hertil eller til England. Den bedste Fisk gaar i Handelen under Navn af Bildals Klipfisk og har oprindeligt sit Navn af Fiskerlejet Bildal i Arnarfjord, hvor Behandlingsmaaden i sin Tid stod over hvad der præsteredes i den øvrige Del af Landet; siden den Tid drives Tilvirkningen med langt større Omhu, navnlig ved Handelsstederne, og blandt disse ere de i Isefjord vistnok med Rette ansete for de bedste.

Foruden Fisk og Tran er det navnlig som tidligere nævnt Uld, Lammekjød og Edderdun og endel Ræveskind, der udgjøre Islands Udførselsartikler, og som enten tiltuskes for Varer og Fødemidler, eller ligefrem opkjøbes imod kontant Betaling.

Afgiften paa Skibe, der drive Handel paa Island, er for indenrigske og ligestillede fremmede Skibe 2 Rd. pr. Læst, medens den for upriviligerede fremmede Skibe er 4 Rd. pr. Læst; denne Afgift erlægges for Indløsningen af et islandsk Søpas.

Havkalve-Fiskeriet.

Foruden Torskefiskeriet drives et ikke ubetydeligt Fiskeri efter Havkalve (Nákarla), hvis Lever er meget tranholdig, navnlig fra N. og N.V. Landet og i de senere Aar fra nogle faa Jagter paa Østerlandet.

Havkalven er en Art Haj, men Skindet er ikke saa fint og kan ikke benyttes til Polering, den opholder sig tæt ved Bunden, kan naa en Længde af 7 til 8 Alen, men er i Regelen kun 4 à 5 Alen lang. En Havkalv kan indeholde fra $\frac{3}{4}$ til 2 Tdr. Lever. Havkalven fiskes om Foraaret i April Maaned inde under Landet paa 60 til 70 Favne Vand, men trækker senere længere tilsøs, og i den bedste Aarstid fanges de paa Vestkysten i indtil 200 Favne, 20 à 30 Mil fra Land, medens man paa Nordlandet, hvor de søges ved Kanten af Isen, ofte maa fiske paa indtil 300 Favne Vand. Paa Østerlandet fiskes sjelden i over 80 Favne, og den yderste Afstand er 10 à 12 Mil fra Landet.

Den mest passende Størrelse af Skib til dette Fiskeri antages i Reglen at være 10 à 12 Læster, da disse ikke fordrer saa svært Dræg og Pertline, hvilket altsaa hurtigere hives hjem, og da de ere lave paa Vandet, er det lettere at faa Leveren bjerget ombord fra dem end fra det større Skib. Paa Nordlandet bruges i de senere Aar Dæksfartøjer af 16 à 17 Læsters Dræglighed, der ere forsynede med Aarer og ere saa let byggede, at de i stille Vejr kunne klare sig ud af Isen om behøves og flytte sig fra det ene Leje til det andet.

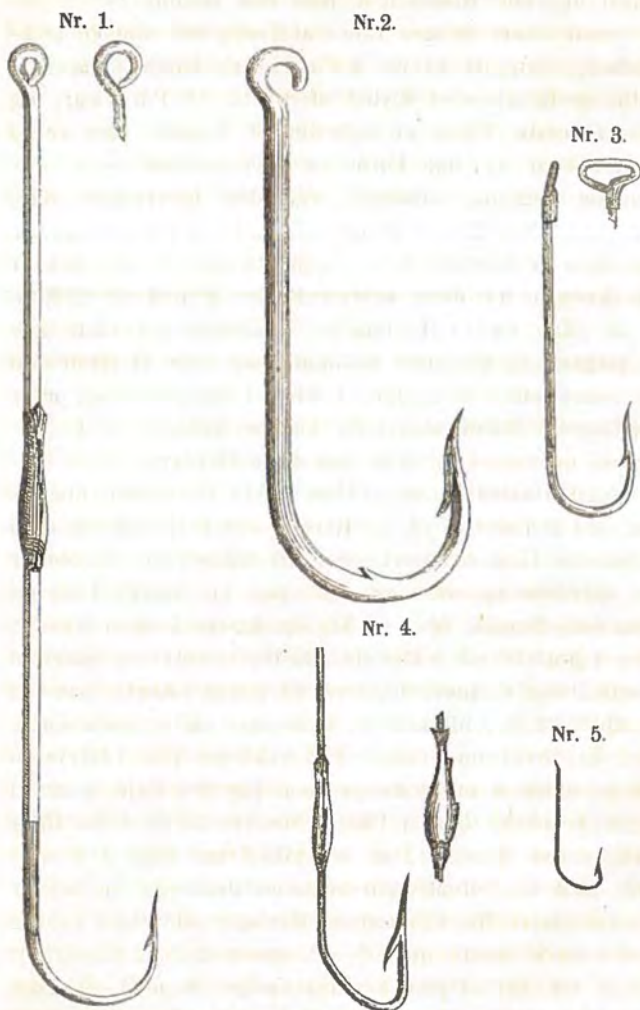
Naar et Skib skal søge Havkalveleje, ankrer det op paa det Sted, hvor der antages at være god Fangst, helst ved den opgaaende Kant af Banken; Jerndrægget er gjerne 4armet, af $\frac{1}{2}$ Skpd. Vægt og med en 15 til 20 Favne lang Forløber af $\frac{1}{8}$ Tom. Kjæde, hvortil fastgjøres en 5 til 6 Tom. Pertline af indtil 350 Favnes Længde. Ligger Skibet fast, fiskes der, men fanges Intel, flytter man sig hen til et bedre Sted, og til Indhivning af Drægget

bruges da et dobbelt Krøbbelspil. Har man endelig fundet en god Plads, forbliver man der saalænge der er Fangst og rider Stormen af naar den kommer.

Som Snøre bruges Liner af Førlighed som en Dyblodslinje, fastgjort til en 3 Favne lang Kjede, paa hvis Midte er fastgjort et Blylod af 10 til 12 Pd. Vægt, og hvis underste Tamp er befæstet til Krogen, der er af smedet Jern og har Form og Dimensioner som omstaaende Tegning udviser. Paa den indvendige Side, nede imod Rundingen af Krogen findes en fremstaaende Hak, som er bestemt til at stoppe Maddingen, der dækker hele Krogen fra dens øverste Ende og ned til Midten, fra at glide ned i Hulningen. Maddingen bestaar dels af Spækket af de unge Sælhunde og dels af Hestekjød der røges eller nedlægges i Blod i længere Tid; efter Maddingens Natur maa man næsten antage, at Lugteorganet er meget udviklet hos dette Havdyr.

Naar Havkalven er trukken op til Havfladen, dræbes den med et langt Spyd, en Harpun sættes i den, og med Harpunens Line fastgjøres den til Skibssiden, hvorefter den sprættes op med en Kniv paa en Stage; Leveren udskæres, fanges op i et Net og kastes i store Kasser, der ere bortstuede i Lasten. Da Havkalvekjødet spises af en stor Del af de Indfødte, føres Kroppene i Reglen iland af de aabne Baade, idetmindste saamange disse kunde slæbe efter sig, hvorimod man i Fiskerskibene paa Vestkysten kun beholder dem saalænge man ligger i Leje eller til en Storm sætter dem i Drift. Stanken af de døde Havkalve er saa utaalelig, at man ikke kan tage dem ombord; Grunden til at man beholder dem paa Siden, er at man frygter for at de andre Havkalve vilde tabe Lysten til at tage Krogen, naar de fik deres døde Kammerater at æde, og disse Dyr ere saa graadige, at man ofte kun faar endel af Dyret op, idet den øvrige Del under Oprejsten fra Dybet er fortæret af dets Familie. Medens det paa Vestkysten er almindeligt at beholde Havkalvene, som

Forskjellige Fiske-Kroge fra Island & Færøerne

i $\frac{1}{2}$ Størrelse.

Nr. 1 islandsk Torskekrog fra Brejde Bugt.

Nr. 2 " Havkalvekrog.

Nr. 3 færøisk Torskekrog.

Nr. 4 fransk Torskekrog.

Nr. 5 engelsk Torskekrog, som tillige bruges til Bakkerne.

nævnt, ved Siden af Skibet saalænge man forbliver i det samme Leje, og det anses der af den Betydning, at man endog igjennem Althinget har søgt at faa denne Bestemmelse fastsat ved Lov, gaar man paa Østkysten ud fra netop den modsatte Anskuelse, at Nedsænkningen af de fangede og dræbte Havkalve befordrer Tilstømning af Andre og giver et godt Fiskeri, hvorfor man strax lader dem gaa, saasnart Leveren er udskaaen.

Værdien af en Havkalv, naar den føres iland, er 2 à 3 Rdl.; Kjødet udstykses og sælges til Bønderne, der nedgrave det i 2 à 3 Uger, hvorefter det optages, vaskes og skæres i Strimler og ophænges i Tørrehuset. Efter 1 Aars Tørring er det spiseligt; Kjødet har da antaget en rødguul, klar Farve, der giver det nogen Lighed med Lax for Øjet, men ej for Næsen; 10 Aars gammelt Kjød skal være en Delikatesse for Liebhaberne.

Skindet udspiles paa Jorden ved Hjælp af smaa Træpinde, der slaas igjennem Kanten af det, og naar det er tørt, bruges det til Sko, der ere meget billigere end de af Sæl- og Lammeskind, men uden Varighed og Styrke.

Havkalveleveren giver i Reglen $\frac{2}{3}$ Td. Tran, eller 3 Tdr. Lever stort Maal (144 Potter) antages at give 2 Tdr. Tran. Iland fyldes den først i store Træbeholdere, hvorfra den i Render føres ned i Kogehuset, hvor der er opstillet 4 Kogekar af Jern over et fælles Ildsted; de 2 Kjedler bruges til deri at koge lys Tran, det første Afkog, medens der i de andre koges Bundfaldet, for at faa al Trannen ud, der da bliver mørkere af Farve og kaldes brun Tran. Den afkogte Tran føres i Render atter ud i en Beholder, hvorpaa den udtappes i Tønder. Efter de forskjellige Kogehuse jeg har set, troer jeg der kunde være Anledning til at fremsætte som Prisopgave for en Arkitekt at give Tegning og Overslag til et billigt, brændebesparende Trankogeri, indrettet efter ovenstaaende Forklaring.

Med Mandskab til at kunne besætte 4 Liner, regner

man det for en nogenlunde god Fangst at have 100 Tdr. Lever i 3 à 4 Maaneder; 200 til 250 Tdr. er en meget god Fangst, naar det fiskes i den nævnte Tid. I Juni Maaned blev der af en Skonnert og en Kutter, der hørte hjemme i Iseffjords Handelsted, fisket tilsammen 145 Tdr. Lever, og i samme Tidsrum, men 14 Dage tidligere, havde 2 Jagter fra Budenstad i Faxebugten fisket tilsammen 126 Tdr. Lever; undertiden og vel ikke saa sjelden hænder det dog, at en Havkalvesfisker fra April til September faar 100 Tdr. Lever.

Om Vinteren, naar Vejret er nogenlunde stadigt, gaa de aabne islandske Baade, Saaringere, ofte ud at fiske Havkalve paa en Dybde af 80 til 100 Favne, og er Fangsten heldig, kunne de paa et Par Dage faa 15 Tdr. Lever pr. Baad; en Tønde Lever har en Værdi af 15 til 20 Rd., medens Værdien af en Tønde Tran har varieret fra 22 til 50 Rd. Markedet for Havkalvetrannen er hovedsageligen Sverig og Tydskland, hvor den benyttes ved Garverierne. Tidligere belystes Kjøbenhavns Gader med islandsk Havkalvetran.

Antallet af de danske og islandske Skibe, der i de senere Aar have drevet Havkalvesfiskeri, kan vel ikke med Nøjagtighed opgives, da den islandske Statistik med Hensyn til Fiskerierne og deres Udbytte endnu ikke er fuldstændig udviklet, men efterfølgende Oversigt kommer vel noget nær det rette Antal, nemlig:

	Danske Skibe, der ikke høre hjemme paa	
	Island	12
I Island hjemmehørende Skibe fra	} Nordlandet Vesterlandet og Nordvest Fjordene Østerlandet	26 Dæksbaade,
		28
		7 Jagter.
		Ialt 73.

Bladet »Nordanfari«, der udkommer i Akureýri og har den store Fortjeneste at være det første, der har opmuntret til og aabnet sine Spalter for Meddelelser om

det for Island saa vigtige Fiskeri, har i sit Nr. 10 og 11 af Marts 1865 opgivet, at Havkalvefiskeriet i 1864 er fra Nordlandet drevet med 26 Dæksfartøjer og 6 aabne Baade, og at Udbyttet havde været 2573 Tdr. Tran til en Værdi af 82,336 Rd.

Dette indbringende Fiskeri synes endnu ikke at have tiltrukket sig Fremmedes Opmærksomhed, og jeg har kun hørt omtale et norsk Forsøg i den Retning, der for nogle Aar siden blev foretaget paa Østkysten; men Forsøget er rimeligvis mislykket, da man ikke senere har set noget til norske Havkalvefiskere.

Hvalfiske-Fangsten.

I Eggert Olafsons og Bjarna Povelsens »Rejse igjennem Island«, hvilken vistnok med Rette anses for at give den fuldstændigste og nøjagtigste Beskrivelse af Island og de islandske Forhold, opregnes ikke mindre end 11 forskjellige Arter Hvaler, som have Ophold i de islandske Farvande. Den oldgamle nordiske Inddeling af Hvalerne falder i 3 Hovedarter, nemlig:

1. Fiskebens Hvalerne, eller Skidis Fiskar,
2. Tandhvalerne, Tann Fiskar, ere Rovfisk, som ere sky og derfor vanskelige at fange.

3. De onde Hvaler eller Illhveli, antages at efterstræbe Mennesker og frygtes meget af de islandske Fiskere. Af disse er den saakaldte Reyðer eller Rengisfiskar den almindeligste, den hører til de tandløse eller spiselige Hvaler, med rynket Bug, og har givet en af Fjordene paa Østerlandet sit Navn; den største af denne Art Steipe-Reyður kan blive indtil 120 Alen lang. Reyðar Fisken giver ikke saa meget Tran som de andre Hvalarter, idet den rynkede Bug ikke indeholder Spæk, men derimod Kjød, der lagvis er blandet med en fast Fedtmasse. Som Følge heraf søges den ikke af de grønlandske Hvalfangere. Ved at besejle de islandske Farvande forundres man over at se den Mængde af Hvaler,

der her synes at have fri Tumbleplads, og Tanken ledes uvilkaarligt hen paa, at her maatte kunde foretages noget i den Retning. Det er bekendt, at Hvalfiskeriet indtil ind i forrige Aarhundrede blev drevet med temmelig Kraft saavel af engelske som spanske og franske Hvalfangere, hvilke sidste havde Hovedstation i Grunde-Fjorden i Brejde Bugten. Hvalfangsten under Island er formodentlig ophørt derved, at nyere og rigere Fiskepladser ere opdagede, og Hvalerne have saaledes i hundrede Aar havt Fred og Ro til atter at samle sig under Landet. Det er ligeledes bekendt, at Hvaler i ældre Tid harpuneredes inde i Fjordene, navnlig paa N.V. Landet fra islandske Baade, hvis Harpuner vare dannede som en Trefork, mærkede og thinglyste, saa at Ejermanden i paakommende Tilfælde kunde gjøre sit Krav gjeldende; i de senere Aar harpuneres kun enkelte Hvaler, og Fangsten var saa godt som ophørt, naar undtages et enkelt mislykket Forsøg fra Faxe-Bugten, indtil en Amerikaner Mr. Ruys for 5 Aar siden begyndte Hvalfangsten paa Østerlandet, hvor han senere har etableret sig paa Seydisfjord efter at have løst dansk Borgerskab og optaget 4 Brødre der alle, som han have været Hvalfangere, i Kompagniet. Han begyndte at fange fra Skib, men iaar havde han fra England anskaffet sig et lille Skrueskib paa 18 Læster, der slæbte den temmelig store Hvalbaad, naar han i godt Vejr opsøgte Hvalerne. Hans Fangemaade har det Særegne, at han udskyder Harpunen fra et horizontalt Rør, noget lignende som Raketapparatet ved Redningsvæsenet, idet det hule Rør, der danner Skaftet til selve Harpunen, er fyldt med en Raket og Sprængsats; ved at antænde denne farer Harpunen ud med sin Line, der ligger opskudt i et firkantet Rum midt i Hvalbaaden, og efter at være trængt ind i Hvalen, sprænges Harpunen, hvis Stumper ere fundne i en spredt Afstand af indtil 12 Fod i Dyret. Denne Raket-Harpuner er Mr. Ruys egen Opfindelse, hvorpaa han har taget

Patent, og den har den store Fordel, at Hvalen som oftest dræbes strax, naar den er nogenlunde heldig truffen; overskydes Rygraden dræbes Hvalen strax. Han havde antaget at den Gas, Sprængningen af Apparatet udviklede i Hvalens Bug, skulde bidrage til at gjøre den lettere flydende, naar den var dræbt; hvorvidt dette er lykkedes, antager jeg tvivlsomt, idetmindste er det vist, at endel af Hvalerne synke under Indbugseringen til Fjorden. Han havde ligeledes haabet, at kunne nærme sig Hvalerne med Damperen og skyde dem fra denne, men det viste sig, at de flygtede for Dampskibet, og de maatte altsaa skydes fra Baaden. Efter dette mislykkede Forsøg vil han anskaffe sig et større Skrueskib, saa at han kan hejse 2 Baade op paa Siden af det og holde Søen længere end nu er Tilsældet.

Naar Hvalen er dræbt, sættes ved Harpunen Bugseretovet fast i den, og den slæbes med Dampskibet ind til hans Flensningsplads i Seydisfjord; synker den for ham undervejs, mærke de Linen, der er fast i Hvalen og som altsaa maa have tilbørlig Længde, med en Bøje. Lykkes det ham ikke senere at faa den halet op og bragt ind, hvilket vel nu og da kan træffe, er den tabt, hvis ikke Hvalen driver iland, da den thinglyste Harpun altid vil sikkre ham hans Part som Ejer, medens Forstranden tager sin lovlige Andel. De indbragte Hvaler bringes til Siden af Hvalfangerskibet, der ligger fortojet udenfor Trankogeriet, hvor de flenses. Man forsøgte i Begyndelsen at flense dem iland, men det var forbunden med saa stor Vanskelighed at faa dem iland med de forhaanden værende Hjelpemidler, at det senere blev opgivet.

Den rynkede Bug, der ikke indeholder Spæk, men derimod flere Lag af Kjød og Fidt, sælges under Navn af rengi til de Indfødte, for hvem det er en meget yndet og velsmagende Spise efter at være syltet i Valle. Barderne sælges i England, hvor de benyttes som Farvestof, og af Spækket samt Benene, der knuses paa en

Maskine, udkoges Tran. Det var paatænkt at sammenpresse Kjødet og sende det til England som Hunde- og Svineføde. Denne Art Hvaler indeholder fra 50 til 100 Tdr. Tran, og er Fangsten heldig er det altsaa et meget indbringende Foretagende, der samtidig forskaffer en Mængde Fødemidler til de omboende Folk, hvorfor dette Fiskeri ogsaa er meget populært der paa Egnen.

Indtil Avgust Maaned indeværende Aar, havde Mr. Ruys faaet 11 af 30 anskudte Hvaler, og 2 laa fortøjede i Seydisfjord, som man haabede, og som det ogsaa er lykkedes at faa indbjergede; hele Fangsten skal i indeværende Aar være 25 Hvaler à 100 Tdr. pr. Hval.

Da det er bekjendt, at der findes en stor Mængde Hvaler i Faxe-Bugten, saavel som ved N.V. Landet og navnlig i Isefjords-Dybet, er det at vente, at Foretagelses-Aanden vil udstrække sin Virksomhed til denne Fangst, og man maa haabe, at det denne Gang bliver det danske Flag, hvorunder den udføres og sættes i Gang.

Edderfugle.

Da Edderfuglene dels som Handelsvare ligeoverfor Inlandet og dels som forbudent Fuglevildt ligeoverfor de Fremmede, spille en Rolle, vil jeg kortelig omtale, hvad der kan interessere, dem vedkommende.

Denne Fugl, som kjendes fra vore egne Farvande, opholder sig i stor Mængde ved de islandske Kyster. I Begyndelsen af Juni Maaned, naar den skal samle til Rede, gaar den i Land paa de smaa Holme, hvoraf der findes en stor Mængde i de større Bugter og Fjorde. Her lægger Hunnen sine Æg og forer Reden med sine Dun, Edderdun, som den piller af sit Bryst; da denne Fugl er fredet saavel ved Jagtlove, som gammel Hævd, og dens Rugesteder fredlyses under Navn af Varpesteder, søger den aarlig tilbage til sit gamle Varpested og lader sig ikke forstyrre af Menneskers Besøg. Strax efter at Ægene ere lagte, borttages saamange af Varpe-

stedets Ejer, at der kun bliver 4 à 5 tilbage; disse Æg bruges som Fødemiddel eller sælges; imidlertid lægger Anden andre Æg i de borttagne Sted. Naar Ægene ere udrugede henimod Slutningen af Juni, gaar Anden tilsøs med Ællingerne, og Hannen forlader Familien, hvis Opdragelse og Underhold han ganske overlader sin bedre Halvdel. Reden plyndres 2 à 3 Gange for endel af Dunene, der atter supleres af Anden; disse Dun tørres, enten kolde, det vil sige af Solvarmen eller varme: i en Gryde og renses paa en Slags Kartemaskine, derefter sorteres de, og Prisen paa den bedste Dun er 7 à 8 Rd. pr. Pd.

Man kan regne at Island aarlig producerer c. 6,000 Pd. Dun, der er fordelt som følger, fra

Faxebugten	600	Pund	
Bredebugten	3000	"	
Isefjorden	400	"	
Østerlandet	1000	"	og
Nordlandet	1000	"	

Heraf ses, at Bredebugten med dens store Skærgaard giver Halvdelen, og Massen heraf hører til Stykkisholm. Ædeý paa Isefjorden er vistnok den rigeste Holm, idet Udbyttet herfra ikke sjældent er 350 Pd.

Paa Østerlandet ere Holmene ved Holme Præstegaard i Reyðerfjord, ved Kólfreyastadr i Faskrudfjord og Holmen Vegur sønden for Vesterhorn de betydeligste. At en Holm giver 100 til 200 Pd. Dun, altsaa en aarlig Indtægt af 7 til 1500 Rd. er ikke ualmindeligt, og dog ere disse Varpesteder i Regelen ubevogtede i Rugetiden.

II. Det udenlandske Fiskeri under Island.

Den største Del af de Torsk, der aarlig fanges ved Island, fiskes fra fremmede Fiskerskibe, navnlig franske. Hvornaar disse have begyndt at fiske under Island, er mig ikke bekjendt, men af forskellige Beretninger ses det, at det har existeret i flere hundrede Aar. Ifølge

Eggert Olafsons og Bjarna Povelsons »Rejse igjennem Island 1752—1756« begyndte det fremmede Fiskeri i det 15de Aarhundrede, og i 1412 saas 30 Fisker-Huggerter under Island. I Slutningen af det 17de Aarhundrede til 1730 søgte engelske og franske Fiskere, mest Hvalfangere fra Biscaya Bugten, de islandske Kyster; deres Samlingsplads var Grunde Fjord i Brejde Bugten; Englænderne samledes noget vestligere ved Hellis Sand. Medens Hollænderne i forrige Aarhundrede vare de talrigste, er det for Tiden næsten udelukkende Franskændene og nogle enkelte belgiske og engelske Fiskere fra Shetlandsøerne, der drive Torskefiskeriet der.

Ifølge de aarlig udkomne Beretninger, der ere udtagne af de franske Stationschefers officelle Rapporter og findes aftrykte i »Revue maritime et coloniale«, ses at der ved bemeldte Fiskeri har været anvendt:

Aar.	Antal Skibe.	Drøgtighed.		Matroser.	Skibe forliste.	Folk druknede.
		Tonneaux.	Middel.			
1831	63	4409		795		
1832	73	5154		926		
1833	70	4811	68.7	881		
1834	84	4750		1088		
1835	112	7939		1429		
1836	114	8252		1355		
1837	85	5786	6	992		
1838	106	7913	74.7	1243		
1839	102	7490	73.5	1257	18	185
1840	76	5898	77.6	930		
1851	122	8989		1709		
1852	131	10305		1854		
1853	109	8421		1553		
1854	109	8470		1577		
1855	101	7755		1500		
1856	128	10866		1511		
1857	176	14585		2695		
1858	191	15105		3055		
1859	222	18738		3424		
1860	210	18182		3582		
1861	226	19576		3582		
1862	232	21013		3747	5	
1863	235	21272	90.5	3814	5	
1864	260			4387		
1865	249				2	

Vedføjede franske Skibe høre alle hjemme paa Nordkysten af Frankrig, hovedsageligen i Dunkirque, Graveline og Boulogne.

Fra Dunkirque udrustes det største Antal nemlig:

Aar.	Antal Skibe.	Drægtighed.		Matroser.
		Tonneaux.	Middel.	
1860	129	11931		1999
1861	127	12287		2023
1862	134	12991		2157
1863	122	12237	100.3	1986
1864	116		102.9	
1865				

Uagtet Antallet af disse Skibe i 1864 var 6 færre end Aaret iforvejen, var Middeldrægtigheden dog steget fra 100.3 til 102.9 Tonneaux, hvilket viser, at det er de mindre Skibe, der ere trukne ud, som mindre fordelagtige end de større. Dunkirque, Graveline og Boulogne have de største Skibe; Middeldrægtigheden af disse var i 1863 imellem 100 og 133 Tonneaux, medens Middeldrægtigheden af samtlige Skibe var 90.5 Tonneaux. Ifølge Rapporterne anses henvend 100 Tonneaux (52 Ton = 20 Læster) for en passende Størrelse, ligesom det er en Selvfølge, at disse Fiskerskibe bør være velsejlende, gode Søskebe og vel udhalte naar de i April og Maj Maaned skulle kunne holde Stationen paa Sydlandet, hvor der ikke findes Havn, og hvor der ofte indtræffer stormende Vejr af S.O. og S.V. med svær Sø, Regn og Hagelbyger.

De fleste af de Skibe, jeg traf iaar, vare Skonnerter, dernæst enkelte Brigger og endel Luggere med en Besætning af 15 til 18 Mand.

Foruden de i 1864 opgivne franske Skibe, var der samme Aar 7 à 8 belgiske og nogle enkelte shetlandske.

Fiskeriet begynder sidst i Marts eller først i April ved Vestmann Øerne for de bedre Sejlere. I 1863 forlode Skibene Frankrig imellem 20de Marts og 12te April

og ankom til Island imellem 31te Marts og 1ste Maj. Rejserne havde været imellem 10 og 30 Dage. I samme Aar havde Fiskeriet paa Sydkysten, navnlig i Begyndelsen været afbrudt af stormende Vejr, men var meget rigt og vedvarende til Begyndelsen af Maj. Derefter fordelte Flaaden sig, de bedste Sejlere trak om til Østerlandet med stiv Kuling af S.O. og traf her et rigt Fiskeri og stor Fisk; de øvrige der gik Vester paa, fandt mindre Fisk, men et Udbytte over et Middelaar, og de havde i Reglen faaet fuld Last i Avgust Nord paa imellem Isen og Landet.

1ste April antages at være det tidligste at begynde Fiskeriet; de, der havde begyndt imellem den 1ste og 5te April havde i Gjennemsnit 8000 Torsk eller 67 Skpd. Fisk mere, end de, der først havde begyndt imellem den 15de og 26de April.

I 1864 havde de, der kunde holde Søen og vare gaaede Øster i, fisket bedst, hvorimod de, der vare gaaede Vester paa, havde fisket mindre godt. Imidlertid havde de, der begyndte først i April og vare gaaede Vester efter, indtil Juni fisket bedre end de, der gik Øster paa, hvorimod det modsatte var Tilfælde med dem, der begyndte at fiske sidst, i April.

Vejrforholdene.

I 1863 var der ofte stiv Kuling, men fra 6te Maj til 1ste September har der ikke været hvad man kunde kalde Storm.

Isen har i dette Aar ligget længere paa Nordlandet end de foregaaende Aar, og de franske Fiskere have først i Begyndelsen af Juni kunnet passere Kap Nord.

I 1864 har der været frisk Luft af retv. S.O. i April og Maj; sidst i Juni indtraf den første stive Kuling af Vestl. saavel paa Øster- som Vesterlandet. Juli og Avgust have givet godt Vejr, naar undtages noget stiv Kuling af Østlg. i den første Uge af Avgust. Isen har dette Aar ikke generet Fiskeriet paa Nordlandet.

I 1865 var Vejret meget stormfuldt og ustadigt til Udgangen af Juni; midt i Juli blæste i nogle Dage en Storm af N.O., men derefter var Vejret godt til ind i August. Paa Østerlandet var megen Taage.

Isen laa dette Aar længe ved Nordlandet; midt i April strakte den ned langs N.V. Landet til Fuglehjerget. I Begyndelsen af Juli gik Isen tilsøs. Som Følge af det slette Vejr var der kun fisket lidt, imidlertid traf jeg midt i Juni en fransk Skonnert med 18 Mands Besætning paa Brejde Bugten, der fra 28de Marts havde faaet 18000 Torsk, hvilket var den bedste Fangst i Flaaden. Af 3 Luggere jeg samme Tid traf i Grønne-Fjord, havde den ene fra 15de April fisket 5000, de andre respektive 1500 og 4000 Torsk; i den halve Tid havde de været forhindrede af Vejret i at fiske.

Udbyttet af det franske Fiskeri under Island er kun angivet for 1862 og var da 10 Millioner Killgr. til en Værdi af 5 Mill. fr.; sammenlignes dette Udbytte med hvad der samme Aar er udført fra Island som Produkt af det indenlandske Fiskeri, vil man se, at medens dette kun var 20,000 Skpd., var det franske Udbytte 62,500 Skpd., altsaa 3 Gange saa stort og c. 30,000 Torsk pr. Skib.

Fiskemaaden.

Franskmændene bruge 2 Kroge paa samme Line; disse Kroge, der ere fortinnede og have Størrelse og Form som Tegningen Side 308 udviser, ere ved Streng af c. $1\frac{1}{2}$ Favns Længde fastgjorte til en Jernstræber, der med Hanefod er forenet med Tampen af Linen; 2 à 3 Fod over Stræberen er paastukken et Blylod af 7 Pd. Vægt. I luv Reling er fastgjort endel Horn eller Træstykker til at lade Linen fare over. Til Madding bruges et Stykke Helleflynder.

Naar Skibene ere komne paa deres Fiskeplads, bjerges Sejl og fiskes; saasnart Dækket er fisket fuldt,

eller man har naat en Dybde af 100 Favne, krydses alter op til Luvart, medens den fangede Fisk bliver op-skaaren, rensset, saltet og nedlagt i Tønder. Fiskes der med aflands Vind, begyndes altsaa inde under Landet og med paalands Vind tilsøs; i dette Tilfælde hales Linerne selvfølgelig ind, naar man er dreven Landet saa nær som man efter Omstændighederne kan.

I stormende Vejr søger Skibene tilsøs, naar de ikke kunne søge Læ bag Hukkene eller Ankerplads i en af Fjordene. Under saadanne Omstændigheder er det klart, at der foruden velsejlende og gode Søskibe fordres nøje Kjendskab til Vejrforholdene og Landet, naar man skal drive det bedste ud af Fiskeriet. I 1839 havde man formodentlig forledet af foregaaende rolige Aar, sendt Skibene til Island midt i Marts; disse bleve strax ved Vestmann-Øerne modtagne af sydlige Storme, der vedvarede i 3 Uger og forarsagede 18 Skibes Forlis og et Tab af 185 Mand.

Fiskens Hjemsendelse.

I Begyndelsen af Juni ankomme de saakaldte chasseurs, i Reglen Skonnerter paa 30 til 40 Læster, der ere afsendte fra de forskjellige franske Fiskerhavne for afhente den nedsaltede Fisk og forsyne Skibene med Fadeværk og Salt; Denne Omladen finder Sted paa N.V. Landet i Patriksfjord og paa Østerlandet i Fåskrudfjord, hvorefter les chasseurs retournere til Frankrig, og Fiskeriet fortsættes.

Orlogs-Station.

Til at holde Justits imellem de 4,000 Mand Fiskere og til at yde dem Assistance i Tilfælde af Haveri eller Sygdom, afsendes der aarlig nogle franske Krigsskibe til Island, i de senere Aar en Skruefregat og en let armeret Korvet. Disse Skibe afgaa henimod Slutningen af April fra Cherbourg, anløbe Leith eller Lervig paa Shetlands-

øerne, undertiden tillige Færøerne og ankomme som oftest midt i Maj til Island, hvor Fregatten, der kommanderes af Stationschefen og fører Stander, gaar til Reykjavik, medens Korvetten tager Station i Faskrudfjorden. Sidst i Maj gaar Fregatten til Dyrefjord og forbliver der henved en Maaned. Til Dyrefjorden og Faskrudfjorden søge da de Skibe ind, der som Havarister trænge til Assistance, (iaar c. 80) og er der Syge, der ikke kunne behandles i Fiskerskibene, tages disse ombord i Krigsskibene. Først i Juli samles Fregatten med Korvetten i Reykjavik, denne gaar midt i Juli om paa Vesterlandet, medens Fregatten, naar Forholdene tillade det, gjør Touren rundt Island, for atter henimod Midten August at støde sammen med hin i Reykjavik, hvorfra de afgaa omtrent d. 24de August, anløbe en eller flere fremmede Havne, iaar Bergen, for at overvære Fiskeristillingen, og oplægges i Cherbourg, hvor endel af Besætningen dimitteres.

For at kunne drage Nytte af indvunden Erfaring blive Cheferne med deres Stab ved Stationen i 3 Aar. Som Bekjendtmand medgives hvert af Skibene en pilot, opdraget i den islandske Fiskerskole; den, der iaar var i Fregatten Pandore, havde i 30 Aar faret paa Island.

Den franske Regering betragter med Rette det islandske Fiskeri som en udmærket Skole til at danne Matroser og understøtter det derfor paa enhver Maade. Foruden ovennævnte Assistance fra Krigsskibene, udbetales saaledes ved Rejsens Begyndelse til hver Mand, der gaar paa Fiskeri, en Præmie, der fra 1816 til 1851 er stegen fra 15 til 50 fr. og har dernæst Beskyttelses-told for Indførsel af Fisk i franske Skibe.

Forinden den franske Stationschef forlader Frankrig modtager han fra de forskjellige Rhederier en Opgivelse paa de Skibe, der ville blive opsendte paa Fiskeri til Island, og hvert Skib faar da af han tildelt et Nr. og Ltr., der paamales Skibene paa en bestemt og iøjne-

faldende Maade, hvorved Kontrollen med den store Flaade betydelig lettes.

For at kunne vedligeholde Justits i Fiskerskibene ere Cheferne bemyndigede til paa forskjellige Maader at straffe Forseelser enten arbitrært eller ved grovere Forseelser efter en nedsat Rets Kjendelser; ifølge Indstilling til Marineministeriet kan Skipperen saaledes fratages hans »Bevilling« enten for en bestemt Tid eller for bestandigt. Det er i Regelen Chefen for den franske Orlogsmand, der er Opmand i Fiskernes Trætte med de Indfødte, og vil den Forurettede gaa ind paa det, afgjøres de nu og da forekommende Tyverisager ved Erlæggelse af Bøder.

At der iblandt de 4,000 Mand Fremmede, der aarlig omsværme de islandske Kyster, findes Enkelte, hos hvem Begrebet af Ejendomsret er ubekjendt, er let at forstaa, og betænker man derhos, at de allerfleste af de Holme, hvor der er Edderfuglevarp, ere ubeboede og ubevogtede, maa man undre sig over, at man ikke oftere hører Klage over Tyveri af Æg eller Krybskytteri efter Edderfugle.

Iaar var der ført Klage fra Præsten i Kolfreyastads i Faskrudfjord over at der i Maj Maaned var frastjaalet ham 500 Æg fra et fredlyst Varpested paa Ædarskær, der ligger i Munden af Fjorden. Efter hans Formening var det udøvet af franske Fiskere, der den Dag sejlede ud af Fjorden, men da det var taaget Vejr, havde han ikke set Skibet og vidste saaledes heller ikke dets Navn eller Nr. I Erstatning forlangte han 600 fr., men da han Intet kunde opgive, der kunde lede paa Spor efter Gjerningsmanden, lod Chefen for den franske Korvet l'Expeditive Sagen falde efter at have tilbudt Præsten 25 fr., der omtrent var Ægenes Værdi i Erstatning, som han naturligvis afslog.

Efter paa Stedet at have faaet Bekræftelse paa at Sagen forholdt sig som ovenfor omtalt og efter at have

konfereret med vedkommende Sysselmand, der ikke antog, at der kunde foretages noget i Sagen, henvendte jeg mig dog til den franske Stationschef, der erklærede at have ladet Præsten opfordre til at fremkomme med en motiveret Klage; da det imidlertid ikke var sket, kunde han efter den foreliggende Beretning, Intet foretage, hvilket han højlig beklagede.

Flere Klager end denne ene hørte jeg ikke omtale iaar. Da Midlerne ikke tillade ved Justitspersonalet at lade den private Ejendom bevogte, en Fordring der vel ej heller billigvis kan opstilles i et saa lidt befolket Land som Island, antager jeg det rigtigst, at vedkommende Ejere selv besørge et Vagthold paa de Holme, der ere mest udsatte for Tyveri, og lykkes det da at paagribe en fremmed Tyv, bør denne straffes efter Landets Love, og den franske Stationschef underrettes om Sagen til videre Bekjendtgjørelse og Advarsel for Andre.

At det selv paa de befolkede Steder er yderst vanskeligt at passe paa Ægene og Edderfuglene, naar Fremmede besøge Island, erfarede jeg af Kapitain Lévêque, der med sin Slup, altsaa en udvalgt Besætning, der var nøje kjendt med Forbudet, var gaaet iland paa Vidø ved Reykjavik for at hilse paa Øens Ejer og havde givet Folkene Tilladelse til at forlade Fartøjet saalænge, imod at de lode Fugle og Æg i Fred. Da han kom tilbage, traf han en af Folkene, der med triumferende Mine førte en And med sig, som han under en heftig Jagt havde løbet op, men som han ligesaa hurtig og forbløffet slap, da han blev alvorlig reprimanderet af Chefen og sat fra Fartøjet. Saaledes kan Naturen gaa over Optugtelsen.

For at Edderfuglene kunne faa Fred, burde de være ligesaa uantastelige som Storken hos os og aldrig fanges eller skydes selv af Landets egen Befolkning; dette overholdes imidlertid ikke strengt, og der er saaledes i Reykjavik falbudt dræbte Edderfugle ombord i Fylla.

Kystopsynet.

Med Hensyn til Forebyggelsen af Fremmedes Fiskeri paa islandsk Territorium maatte det vistnok anses for aldeles nødvendigt, at Territorialgrænsen traktatmæssig bestemmes, hvilket forhaabentlig vil lykkes med Frankrig; dermed ophører enhver Tvivl om, hvad der er tilladt eller ej. Tilsynet med Grænsens Overholdelse burde da foreløbigen ske ved en dansk Orlogsmand, der havde Station ved Island fra Begyndelsen af Maj til Slutningen af August. Det burde helst være et Skrueskib, hvis Chef burde sætte sig i Forbindelse med Autoriteterne iland og Cheferne paa under Island stationerede fremmede Krigsskibe, for i Samvirken med dem at holde Territorialgrænsen respekteret. Traf han Fremmede, der fiskede indenfor denne Grændse, da vilde de efter Omstændighederne enten være at anholde og overgive til nærmeste Jurisdiktion eller kun at afvise med Paategning herom paa Skibets Hoveddokumenter. Hvis en Opringelse af Skib og Mandskab i saadant Tilfælde kan exekveres, bør Chefen saavel som Landets Øvrighed forsynes med tydelige Instruktioner i saa Henseende, og Sagen burde da strax kunde foretages og afgjøres hurtigst muligt. Man maa foreøvrigt vel erindre, at det at overrumple fremmede Fiskere indenfor Territorialgrænsen vil af ethvert Søpoliti være saare vanskeligt, da man fra Fiskerskibene let vil have tilstrækkelig Tid til at indhale Linerne og borttrydde Sporene af Fiskeriet inden Orlogsmanden er saa nær, at han kan iagttage om der fiskes eller ej. Hvor vi iaar med »Fylla« traf Fiskerskibe, der laa opbraste eller under Drivsejl indenfor 1 à $\frac{3}{4}$ Mil af Land, som kun skete engang sidst i Juni ved at passere forbi Fuglebjerget med stiv Kuling af N. O., der havde samlet 25 Skibe ilæ af denne Huk, var der ingen, der havde Linerne ude af dem, der laa Landet nærmest, og af disse var kun 1 indenfor $\frac{3}{4}$ Mils Afstand. Det er ligeledes

umuligt for et enkelt Skib at kunne have Tilsyn med Islands vidtløftige Kyststrækninger, men den blotte Tilstedeværelse af en Orlogsmand, som de jevnlige saa, og som de vidste i paakommende Tilfælde vilde optræde imod Overgreb, vilde have sin store Virkning, ligesom ogsaa et passende Forhold til de franske Orlogsmænd vilde bidrage til at de fra deres Side søgte at forebygge de Forviklinger og Ubehageligheder, der kunde følge af Overtrædelser af de bestaaende Love.

Uafset den vægtige Understøttelse, en dansk Orlogsmand kan give det islandske Fiskeri, forekommer der mig ogsaa at ligge en Slags Sømmeligheds-Tvang i at Danmark, saalænge det holder Marine, og Fremmede holde en stadig Orlogsstation ved Island, bør holde et Krigsskib ved dette fjerntliggende Biland for at værne om de Indfødtes Rettigheder og betage de Fremmede den let tilgivelige Ide, at det er et saagodtsom ubeboet og ubeskyttet, ligesom det ogsaa er af Betydning ligeoverfor de mange Fremmede, at Embedsmændene værdigen repræsentere deres Land.

Vilde man indrette et fast Kystpoliti, kunde dette tænkes indstalleret paa en lignende Maade som vort Krydstoldvæsen, og man vilde da idetmindste behøve 3 større Kuttere eller velsejlende Skonnerter paa c. 40 Læster, der havde Station: en i Faxe-Bugten, en fra Ondvardernæs til Cap Nord, og endelig den 3dje paa Østkysten. Besætningen antages at maatte udgjøre mindst 30 Mand og 3 Assistenten, der tillige maatte være Førere af Skibene. Dette Krydsvæsen burde da underlægges Stiftamtet og staa i Forbindelse med Øvrigheden paa den Kyststrækning, hvor de havde Station. Udgifterne ved et saadant Kystopsyn vilde vel ikke blive synderlig ringere end ved et mindre Krigsskib som »Fylla«, og af de to Foranstaltninger foretrækker jeg langt Krigsskibet, hvormed desuden forbindes den aldeles nødvendige Øvelse for Marinens Officerer og Mandskab.

Efter Alt hvad jeg har hørt og set paa Island antager jeg ikke, at det islandske Fiskeri forulempes i den Grad af de Fremmede, at det fortiden gjør et udstrakt Kystopsyn, henset til de dermed forbundne Udgifter, nødvendigt. Som jeg tidligere har omtalt, hændes det vel af og til, at de islandske Baade, der trække Bakker, komme i Kollision med de fremmede Fiskere, men i Reglen leve de paa en god Fod sammen, skjøndt man i Island nødigt ser de Fremmede fiske saa tæt ved Kysterne. Med Hensyn til de fremførte Klager over, at Fremmede skulde have optaget islandske Bakker for at berøve dem Fangsten, har jeg aldrig hørt Nogen kunne konstatere det, derimod har jeg paa Isefjord, hvor 80 Baade drive Bakkefiskeriet, faaet bekræftet af de mest ansete Fiskere, at sligt aldrig har fundet Sted der, ligesaa lidt som de erindrede nogensinde at have hørt noget Lignende omtale.

De franske Skibe faa hver et Exemplar af den islandske Jagtlov, ligesom de ogsaa, efter Chefen for den franske Stations Udsagn, meddeles Underretning om, i hvad Afstand fra Land, og hvor de maa fiske, dog har jeg ved at tale med enkelte af de franske Fiskerskipperne erfaret, at de nægtede at være vidende derom.

Foranlediget heraf har jeg henvendt mig til Stationschefen med Beklagelse derover, og skjøndt han var aldeles sikker paa, at de havde været vidende derom, tilsagde han mig end yderligere at indskærpe og bekendtgjøre det for hver enkelt Skipper ved næste Campaigne. I det Hele taget er det mig en Fornøjelse at erklære, at jeg i enhver Retning har fundet den største Forekommenhed og Beredvillighed hos den franske Stationschef, Kaptain Favin-Lévêque, til at søge at forebygge enhver billig Grund til Klage over de franske Fiskere; men paa samme Tid er det min Overbevisning, at denne Beredvillighed betydelig støttes ved en dansk Orlogsmands

Tilstedeværelse som et kjendeligt Tegn paa, at det er Regjeringens Vilje at føre Tilsyn med Fiskeriet.

III. Fiskeriet ved Færøerne.

Da det er mig bekjendt, at en norsk Søofficer ifølge Regjeringens Foranstaltning iaar har berejst Færøerne for at sætte sig ind i de færøiske Fiskeri og derefter fremkomme med sin Indberetning, skal jeg kun i Korthed berøre dette.

Færingerne fiske hele Aaret rundt i deres aabne Baade; det bedste Fiskeri falder i Marts og April, da Torsken er størst og fedest og træffes nærmest Landet; senere paa Aaret trækker den længere tilsøs. Efteraarsfiskeriet giver mindre Fisk og er bedst i September og Oktober; Rødtorsk, Sejer, Kuller, Helleflynder og Rokker ere de almindelige Slags Fisk. I December og Januar fiskes der mindst paa Grund af Vejforholdene. I deres 4 Mands Baade gaa Færingerne i den gode Aarstid ofte 5 à 6 Mil tilsøs, men fiske ikke paa dybere Vand end 70 til 80 Favne. Vinterfiskeriet drives med 8 à 10 Aarers Baade; alle Baade bygges paa Færøerne af en meget let og smuk Konstruktion.

Til det store Torskfiskeri bruges Haandline med Kroge, der smedes af dem selv og ere meget kluntede, som Lod bruges enten Bly eller Sten af 3 til 4 Pds. Vægt; 1 Favn nedenfor Loddet er en Koskindsstrop, hvori Bugten af Strengen er fastgjort saaledes, at den ene Krog hænger 1 Favn nedenfor den anden. Bakker kaldes for Langliner; de ere først i de senere Aar komne i Brug og ligne forøvrigt aldeles de islandske. Til Madding bruges enten Fisk, helst Stykker af en Kuller, eller Muslinger.

Efterat Handelen er given fri, har der udviklet sig et mere selvstændigt Liv paa Færøerne; der høre saaledes 5 à 6 Dæksfartøjer hjemme her, hvoraf enkelte drive Spekulanthandel, medens de andre fiske; men det

synes som om Kapitalerne hovedsageligen ere satte i Haandelen, og saaledes er et større Handelsetablisement opstaaet i Thorshavn ved Kapitalindsud. Hvorvidt det havde været heldigere for Færøerne, om Kapitalen var sat i Skibe og Fiskeriet for at producere istedetfor at handle, er vel tvivlsomt.

Grindefangsten er saa ofte beskrevet iblandt Andet af Kmhr. Irminger i hans »notices sur la pêche de Danémark« at jeg her vil forbigaa den.

De fremmede Fiskere.

Omkring Færøerne fiske en Mængde engelske Skonerter og Kuttere, i Reglen velsejlende Skibe og forhenværende Yachts. Iaar antages Antallet at være omtrent 200; deres Haandliner ere som de franske, men Krogene ere meget mindre, fortinnede af engelsk Fabrikat Nr. 5, og Jernstangen gaar igjennem Blyloddet. Til Madding bruges en stor Søsnegl, som de Indfødte kalde Kutlinger og som findes i Mængde ved Færøerne, iblandt andre Steder imellem Naalsø og Strømø. Da det er Fremmede forbudt at fiske indenfor 1 Mils Afstand fra Landet, besørge Færingerne Fiskeriet af den omtalte Snegl. I Reglen leverer Shetlænderne Liner og Torskehoveder til at fange dem i; Sneglen kryber nemlig ind i Torskehovedet, naar dette sænkes ned paa Bunden, og naar de hales op ere de fulde af Sneglehuse.

De shetlandske Fiskere indfinde sig i Reglen sidst i Marts ved Færøerne og følge Torsken til søs. Naar Skibet er fisket fuldt, sejle de til Djemstedet, Shetland, Hull eller London for at losse deres Last, hvorefter de atter indfinde sig paa Fiskepladsen. Iaar havde Fiskeriet været meget rigt, og de fleste havde i Begyndelsen af Avgust gjort to Rejser hjem; i Gjennemsnit antog man de havde 20 til 30,000 Torsk pr. Skib med 14 Mand Besætning. Torsken nedsattes ombord paa samme Maade som i de franske Fiskerskibe.

Det Overgreb, de fremmede Fiskere gjøre sig skyldige i, bestaa hovedsageligen deri, at de selv fiske Snegle

inde under Landet, men da de i Reglen paagribes og straffes, føles her ingen Trang til Kystpoliti.

Taagen, der i Reglen er værst i Avgust og September, generer, dog uden at forhindre Fiskeriet; Kysterne ere aldeles rene, de mange Løb mellem Øerne og enkelte ypperlige Havne, som Kongshavn og Vestmannshavn, gjør denne Fiskeplads langt bekvemmere end Island. Thorshavn er uagtet dens temmelig ubeskyttede Rhed den Plads, der søges mest, navnlig fordi det er Færøernes fornemste Handelssted. Om Søndagen ses altid i Fiskertiden endel smukke Yachts tilankers her; det er de fremmede Fiskere.

Da der for Færøernes Vedkommende savnes de statistiske Oplysninger, som haves om Island og som formentlig meget let vilde kunde tilvejebringes, er det ikke for disse Øers Vedkommende muligt at opgive hvor mange Skibe og Fiskerbaade, der høre hjemme der, ejheller hvor stor Del af Befolkningen, der udelukkende ere Fiskere eller give sig af med Fiskeriet.

Efter saaledes at have givet en Fremstilling af det islandske og færøiske Fiskeri, staar tilbage at undersøge, hvorledes det bedst kunde udvikles til Fordel for Island, og det forekommer mig da, at den naturligste og bedste Udvikling maa komme fra Island selv, idet Regjeringens Foranstaltninger maa gaa ud paa at beskytte og understøtte Fiskeriet. Udviklingen fra Island antager jeg maatte bestaa i, at de Kapitaler, der kunne afses fra det vigtige Landbrug, der altid maa være Hovednæringen, og fra Handelen, bleve satte i gode og hensigtsmæssige Skibe, der dreve Fiskeriet ved Siden af Baadefiskeriet eller istedetfor dette, paa de Steder, hvor Fiskeri fra Skib blev fordelagtigere end fra Baad.

Imidlertid maa man vel erindre, at Baadefiskeriet vil holde sig som et billigt og hensigtsmæssigt Fiskeri, ligesaa længe paa de islandske som paa de norske, danske og andre Kyststrækninger, og til at drive Vinter-

fiskeriet under Island er det vistnok det eneste rigtige. Anskaffelsen af Skibe er alt igang, og med de 62 Dæksfartøjer, der existere, er gjort en god Begyndelse. Er Havkalvefiskeriet heldigt, vil Indtægten deraf ogsaa i Aarenes Løb kunde føles, og en Indtægt af 80,000 Rd. fordelt paa Nordlandet alene for Tran, synes ikke saa ringe.

Udvikling af Skibbyggeriet, Indførsel af gode hensigtsmæssige Skibe, Opmaalning af de Havne og Fjorde, som endnu ere utilgængelige for Fremmede eller ukjendte paa Grund af Mangel paa paalidelig Søkort; Udannelse af det udmærkede Stof, der findes blandt de islandske Fiskere, til Matroser og Navigatorer ved at ansætte dem paa Fiskerskibene under flinke Førere, og ved om Vinteren at undervise dem i Navigation; Understøttelse til flinke og erfarne Fiskere for at kunne besøge fremmede Fiskeriindstillinger; ved Handelstraktater at søge enhver Begunstigelse og Lettelse opnaaet for det islandske Fiskeris Produkter, Tilvejebringelsen og Offentliggjørelsen af enhver statistisk Oplysning, der staa i Forbindelse med Fiskeriet; kort, en levende Interesse fra alle Autoriteters Side, der staa i Forhold dertil — og Sagen vil forhaabentlig kunne drive sig selv frem, uden direkte Understøttelse fra Statens Side. Fiskeriets værste Hindringer ere det stormfulde Klimat, den ringe Folkemængde og den mer eller mindre uformuende Tilstand i Island.

Herfra vil Oprettelsen af private Fiskeriselskaber, til hvilke islandske Kapitaler have Adgang, ogsaa kunne bidrage til at fremme Islands Vel, idet de foruden det egentlige Udbytte altid vilde bringe endel Penge ind i Landet, lette Omsætningen og Forbindelsen med Danmark og forskaaffe Plads og Fortjeneste for islandske Fiskere. Et saadant Selskab er nu dannet, og Tiden vil vise Resultatet af dets Virksomhed.

Et Par Ord om Fiskeriet og Fangstens Afsætning i vore Farvande.

(Af en gammel Sømand).

»Danmark er et lidet fattigt Land«! Det er en Sætning, der indprentes os fra vor tidligste Barndom, og vist ikke er ganske uden Skyld i den — man maa kalde det Forknythed eller i al Fald — Mangel paa Selvtillid og Selvstændighedsfølelse, der fremfor Alt ikke burde være fremherskende hos en lille Nation. Vistnok har en rovbegjerlig, samvittighedsløs Fjende, nylig desværre yderligere godtgjort Sandheden af vor Lidenhed, men Fattigdommen kan og skal paa ingen Maade indrømmes.

Et Land, der har saa rige Hjelpekilder — og til dels bruger dem saa vel som Danmark, er intet »fattigt Land«: vor Koffardflaade, der i den udenrigske Fart har vidst at hævde sin Anseelse saavel paa Grund af Skibenes smukke Konstruktion og gode Udhaling, som Førernes Paalidelighed, saaledes at Danebroge er et af de mest søgte Flag: — »bringer Guld hjem fra fremmed Strand«; og naar, som vi haabe, inden kort Tid, Farten paa Japan, der nylig i dette Tidsskrift er omtalt, bliver aabnet for vore Skibe, da vil denne Indtægtskilde jo betydelig forøges; beklageligt er det kun, at vor Marine ikke »her« som paa andre Steder oftere kan vise Flaget.

Dog, Hovedindtægtskilderne for vort lille Land ere Agerbruget og Fiskeriet: om den sidste saa væsenlige

Indtægtskilde er det at Indsenderen vil udtale et Par Ord i al Korthed, for om mulig derved at henlede Opmærksomheden paa en Sag, der har almen Interesse og vil være lige fordelagtig for Producenter og Konsumenter.

Blandt den store Rigdom af Fisk, som findes i vore Farvande, er Flynderen, Rødspetten den Sort, hvoraf de fleste fanges, og hvorefter den største Efterspørgsel er, og igjen blandt disse »Frederikshavns Rødspetter«, der staa i ligesaa høj Anseelse i Kjøbenhavn, som i Gøteborg og Kristiania, og afgive Hovednæringsmidlet for Tusinder af Mennesker i Jylland; det er navnlig denne vi her ville omtale noget nærmere.

»Frederikshavns Rødspetter« kan man benævne dem, forsaaavidt de have faaet en Slags Indfødsret ved at ligge kortere eller længere Tid i Frederikshavns Pavn, for under Kvaseskippers Omhu og Pleje at samle Kræfter til deres Rejse til Kjøbenhavn, Aalborg eller Kristiania; (til Gøteborg gaar kun død Fisk i svenske Baade, der opkjøbe den af Fiskerne), — men forøvrigt har dette Navn ingen særlig Berettigelse; kun en meget ubetydelig Del deraf fanges i Nærheden af Frederikshavn, og en endnu ubetydeligere af Frederikshavns Fiskere; nej, det er den driftige, flinke Bangsbostrands og Søbys Fisker og undertiden Skagboen, der levere de »Frederikshavns Rødspetter«, som gaa til Kjøbenhavn. Disse fanges i Garn og hales paa Land i størst Mængde paa Kysten af Nordsøen og Kattegat efter Vindens Retning.

Bangsbostrands og Søby Fiskere have deres væsentligste Fangst i Beltet mellem Læsø og Fastlandet ned over Dvalegrunden og undertiden Nord for denne Ø.

Rødspetten findes altid her i større og ringere Mængde; det gjelder kun at finde dens Opholdssted, og deri have enkelte Fiskere stor Øvelse. Søby har saaledes et Par Mænd, der i den Retning have et eget Talent, saa at det næsten altid er dem, der finde Fisken

igjen, naar den har forandret Station, og hvorefter alle Øvrige rette deres Kurs. Rødspettefiskeriet drives af dem udelukkende med »Garn»; deres Hovedafsætning er, som tidligere berørt, til Kvaserne og de svenske Baade.

Midsommerstid, hvor det ofte falder ind med Stille, kan Kvaserne ikke, som almindeligt er, følge Baadene og strax modtage Fangsten; Rødspetterne ligge da ofte mange Timer i Baadene og ere halv eller hel døde, inden de naa op til Kvasen med dem. Paa Grund heraf har Kvasen megen Vanskelighed ved at skaffe sig en Last levende Rødspetter og ligger som oftest lang Tid for at samle en saadan: i Kvasens Dam og Hyttefade skal Fisken vanskelig komme til Kræfter igjen efter i flere Timer at have maattet leve i Luften istedetfor i Vandet.

Meget ofte er Strømningen saa haard, at Kvasen ej af den Grund kan vinde op til Baadene, der, stærkt bemandede, altid kunne ro sig frem; den faar da ligeledes først Fisken efterat den er halvdød eller betydelig udmattet.

At den Fisk, hvori hver Muskel er slappet, og som kun daarlig frister Livet, ikke er at sammenligne med den, der bliver slagtet endnu medens den har sin fulde Livskraft, vil Enhver, der har spist »Frederikshavns Rødspetter» fra Kvaserne i Kjøbenhavn og ligefra Søen i Vendsyssel have overbevist sig om. Forskjellen er som en nøglern Kalv mod en fed.

Nu spørger Kjøbenhavneren: »Kan vi da ikke faa en af de meget roste Frederikshavns Rødspetter at smage, uden just at rejse nogle og tredive Mil derfor?» Vi svare: »jo det kan han; thi denne Behersker af Vejr, Vind og Stille »Dampen«, der ellers skulde ført ham selv til Vendsyssel, skal bringe Rødspetten over til ham — vi maa have Dampkvaser til at forsyne Kjøbenhavn med Fisk»: de ville til enhver Tid kunne følge Baadene og bringe Fisken saa hurtig over, at den ikke paa den Tid kan tabe sig videre; og Kjøbenhavneren vil da er-

kjende: »at han først nu kan sige, at have spist en ordentlig god Rødspette«!

Det er ikke Indsenderen bekjendt, at der findes Dampkvaser andetsteds, men vor Beskedenhed gaar vel ikke just saavidt, at vi af den Grund ikke tør begynde dermed? Skjøndt jeg vel har dannet mig et Begreb saavel om en slig Skruekvasers Størrelse og Konstruktion, som dens rimelige Udbytte for Rhederen, skal jeg dog ikke nærmere gaa ind derpaa ved denne Lejlighed, men kun kortelig antyde: at en Kvase med Dam til 500 Snese, af størst mulig Brede, dog uden at skade dens Hurtighedsevne, kunde vel være passende, samt at de Kvaser, der fortiden forsyne Kjøbenhavn og Kristiania med Rødspetter, have en Størrelse fra 10 til 15 Læster og lade indtil 300 Snese Rødspetter.

Gjennemsnitsprisen, dog højt regnet, paa Indladningsstedet er 3 Mk. Snesen, og vel, for kun at sætte en meget lav Gjennemsnitspris, 9 Mk. i Kjøbenhavn eller Kristiania; en 300 Snese Kvase, der kan bringe fuld Last vel over, tjener altsaa 300 Rd. paa den Rejse. Det sker nu yderst sjældent, at vore Kvaser bringe en hel Last levende over, men deri skulde en af Dampkvasens store Fortrin fornemlig bestaa, at den bragte al Fisker levende over, ligesom den jo ogsaa altid maatte kunne betinge en højere Pris, end nogen anden Kvase.

Kjøbenhavn skal naturligvis være dens Hovedmarked; men har den faaet Last, og det skulde blæse op med SO, da staar Kristiania Marked ham jo aabent, han maa vel vogte sig for at sulte sin Fisk ud i Havnen som de andre Kvaser og derved bringe sin Last i Miskredit.

Et andet Fiskeri, der drives af de samme Fiskere, skal jeg tillige berøre, da det til sin Tid kan være af en væsentlig Fordel for Dampkvasen: det er »Helleflynderfiskeriet«, der om Vinteren drives i det Dybe af Læsø-Rende.

Enhver, der ikke nærmere kjenner Forholdene, vil vist antage, at dette Fiskeri fornemlig maa drives af Læsøboerne; men heri tager han meget fejl. Læsøboerne ere »flinke Søfolk», ja vi faa en hel Del af vore flinkeste Søfolk fra Læsø, men de ere meget slette »Fiskere». Det meste Fiskeri Læsøboen driver er »Hornfiskeriet» paa Laaen, en Milsvej SO. af Øen paa meget flakt Vand, 5 à 6 Uger af Forsommeren, i hvilken Tid han da lever bekvemt og godt i sin flydende Teltlejr, hvor Kaffekjedelen stadig staar paa Fyren, og hvor han ofte modtager Familiens Besøg, — med Kroen lige ved sig i en tilankers liggende Jagt; han har kun den Ulejlighed, saa at sige op af sit Bundgarn at øse Hornfisken, som den svenske Baad, der ligger paa Siden af ham, strax ombytter med rede Sølv. Desforuden driver han lidt mageligt Hummerfiskeri; men det Fiskeri, som koster Besvær og fordrer haardt Arbejde, indlader han sig ikke paa.

Nej, Helleflynderfiskeriet drives hovedsaglig af Sæby Fiskere, der ved Midnatstid lige i Vinterens Hjerte gaa under Læsø i deres aabne Baade, som vel kun ere smaa men meget velsejlende og godt udhalte, for med deres Storbakker, Kroge, at fange Flyndre indtil en Vægt af over 200 Pd. undertiden i større Mængde — ja jeg har set Sæby Fiskere bringe 5,000 hjem i en Fangst; de fik rigtignok kun 2 Sk. for Pundet, saa Fortjønsten var ikke overdreven stor, men den almindelige Pris, naar der ikke falder svært Fiskeri ind, er 6 Sk. Pundet.

Dette Fiskeri maa uden Tvivl med Fordel kunne drives fra en Dampkvasse, der da tillige ved Opkjøbet af Fiskernes Fangst vil kunne gjøre gode Forretninger dermed i Kjøbenhavn, hvor denne Sort Fisk betaales meget højt, vist almindelig 20 à 24 Sk. pr. Pd.

Forinden jeg slutter disse korte Bemærkninger om Fiskeriet, kan jeg ikke undlade at omtale en Sag, der alt har, og desværre vil faa endnu langt mere Indflydelse paa det her omtalte Fiskeri: det er Sæby total mislykkede

Havneanlæg, der alt nu i høj Grad besværliggjør Fiskerne deres ofte meget strenge Haandtering, og lægger svære Hindringer i Vejen for deres Virksomhed ja endog ofte ganske forhindrer dem fra at komme tilsøs; og da der aldeles Intet lader til at ville blive gjort for at hemme Ondet, er det ikke uden gyldig Grund at de ængste sig for Fremtiden, thi Byens Existens beror paa Fiskeriet, der giver over 20,000 Rdl.'s Indtægt om Aaret: — den vil sikkert gaa tilgrunde med 60 à 70 af Landets flinkeste og driftigste Fiskere, dersom Klagerne ikke i en nær Fremtid afhjælpes.

Vejledning til Besejlingen af Tartar eller Sachalin Strædet, der fører til Amurdeltaet (Limanen).

(Oversat paa Tydsk efter et russisk Værk, udarbejdet af det kejserslige hydrografiske Departement af H. J. Pallisen, dansk Konsul i St. Petersborg. September 1865. (Med et Kort)*).

Meddelt af Lieutenant i Marinen A. E. Christiansen.

Tartarstrædet er ved Sydpynten af Øen Sachalin 170 Kml. bredt, ved Kastries omtrent 36, og ved Cap Lasarew og Cap Pogobi, hvor det er smallest og faar Navn af Nevelskoy-Strædet, er Bredden kun $3\frac{1}{2}$ Kml.; længere imod Nord er det atter bredere. Ved denne Indsnevring deles Strædet i tvende Hoveddele, nemlig: det egentlige Tartarstræde, der strækker sig fra Sydpynten af Sachalin til Nevelskoy-Strædet, og Amur Limanen fra dette Stræde og nordefter. Hele Tartarstrædets Længde er omtrent 470 Kml., dets Bredder ere høje og næsten overalt bevoxede med Skov; den østlige Bred bestaar næsten udelukkende af høje Granitskraaninger, der undertiden naa en Højde af 280 Fod, den vestlige Bred danner imod Havet Øer og Bugter og er kun tyndt befolket af de Indfødte, som ernære sig ved Jagt og Fiskeri.

*) Udarbejdet paa det kongelige Søkortarkiv efter de nyeste russiske og engelske Kort, og velvillig overladt til Afbenyttelse ved ovennævnte Beskrivelse.

De mest besøgte Pladser ere: Imperatorskoi Havnen og Kastries Bugten paa Fastlandet, samt Due, Sokkota og Kosunai paa Øen Sachalin; desuden findes paa begge Bredder nogle Bugter, der ligeledes kunne benyttes som Tilflugtsteder. I Løbet af Sommeren og med Østenvind kan man ankre overalt langs med Kysten af Sachalin, men man bør dog stedse være beredt til at gaa under Sejl ved den første Forandring af Vinden i vestlig Retning. Skjøndt Strædets Kyster ikke synes at have Grunde eller Rev, der strække sig langt ud, og Dybderne aftage ind imod Kysten, er Grunden ved Forbjergene dog saa stejl opgaaende, at man ikke med Sikkerhed vil kunne nærme sig disse Kyster paa Loddet. Paa nogle Steder af Sachalins Vestkyst bemærkes nogen Forskjel i Dybderne, navnlig finder man paa en 3 til 4 Kml. Afstand fra denne Ø, at Dybderne igjen tiltage, saaledes at der saa at sige dannes et Kystfarvand. I den nordlige Del nordenfor 51° NB. varierer Dybden imellem 46 og 26 Favne, den mindste Dybde, 26 Favne, findes paa Kastries Bredeparallel; herfra aftager Dybden hurtig til 16, 10, 7 og 4 Favne, og den mindste Dybde findes paa $51^{\circ} 42'$ NB. ved Cap Tschichatschew, hvor den danner den første Barre Syd for Limanen. Nord for denne tiltager Dybden igjen til 8 og 10 Favne; førend man kommer til Øen Glasenap og Cap Katharina træffer man paa den anden Barre med 4 og $4\frac{1}{2}$ Favn Sandbund, derfra til Cap Lasarew og Pogobi er Dybden fra 6 til 13 Favne.

Fra Midten af April til Midten af Oktober, dog isærdeleshed fra Slutningen af April indtil Udgangen af Juli er Syd og SO. Vinden*) den fremherskende, hyppigt med en Styrke af 2 indtil 3 Reb med kortvarige, voldsomme,

*) Kompassregernerne ere misvisende undtagen hvor det udtrykkeligt er anført, at de ere retvisende. Distancerne ere angivne i Kvartmil, 60 paa en Grad.

Kabellængden er regnet til 100 Favne à 6 Fod (engelsk).

nordlige Kast. I 1862 og 1863 vil man imidlertid have bemærket, at Vinden om Sommeren hyppigere har været NO. og N. end S. og SO.; undtagelsesvis havde man i Maj stærke SO. Storme med Snefog, der vedvarede 12 til 13 Timer, og hvorved undertiden bemærkedes en betydelig Falden af Barometret. I disse Storme til- og aftager Vinden hurtig i Styrke og vil i Reglen gaa rundt til SSV. og Vest, maaske endogsaa til NV. Fra Slutningen af Juli til Slutningen af Oktober have nogle Skibe fundet Vindene imellem SV. og NV. og nordlige Vinde at være de mest fremherskende. I Løbet af Efteraaret og Vinteren indtil Slutningen af Januar blæser Vinden fra NV. og Vest. I Oktober Maaned indtræder daarligt Vejr med Vinde, der søge hen til den nordostlige Kva-drant, dog maa de stærkeste Storme, der blæse i Vintrens Løb, ventes fra det nordvestlige Hjørne.

Fra Marts til Slutningen af Juli, med Undtagelse af sjældne klare Mellemlum, der undertiden vedvare fra 1 til 2 Dage efter hinanden, ere Taagerne fremherskende i Tartarstrædet, hyppigst og tættest er Taagen i Juni Maaned. Ifølge Opgivelse af mange Skibsførere bliver Taagen hyppigst ledsaget af sydlig Vind, hele Strædet opfyldes da med en Dis, der efterhaanden som Vinden tiltager i Styrke, fortætter sig til en tyk Taage, imedens det paa samme Tid ved Bredderne og i Bugterne er aldeles klart; dette sidste er imidlertid mere Tilfældet paa Kysten af Sachalin end paa Kysten af Fastlandet, hvor Taagen lægger sig tæt til Strandbredden, kun udvider den sig ikke til de indre Bugter. Saaledes holder den sig undertiden flere Dage efter hinanden, indtil Vinden efterhaanden bliver flovere, eller gaar om til SV., og Taagen enten hæver sig eller falder ned som Regn. Chefen for Orlogsskonnerten »Wostok« siger blandt andet om sin Sejlads i dette Farvand i Sommeren 1853, at ogsaa tæt Taage kan indtræffe med Stille især i Begyndelsen af Sommeren; i dette Tilfælde udvider den

sig ogsaa til Bugterne paa den Tartariske Kyst, Imperatorskoi og Kastries, saavel som til Øen Sachalins Kyst; to Gange havde han Taage med fuldkommen Stille; ligeledes er med NO. Vind tæt Dis med Regn bleven iagttaget i Tartarstrædet.

Om Efteraaret fra September Maaned at regne ledsages den sydlige Vind ikke mere af Taage, men kun af en Dis, der imidlertid tilsteder at Kysten kan ses paa en Afstand af 5 til 10 Kml., og som, ligesom om Sommeren, opløser sig til Regn. I Reglen blive Taagerne sjeldnere henimod Efteraaret, saaledes at godt, klart Vejr er fremherskende fra Midten af Avgust til Slutningen af Oktober Maaned; dog kan Sneen allerede begynde at falde i denne Maaned. I Slutningen af Oktober indtræffer undertiden en pludselig Forandring i Vejret, og det bliver da hurtig Vinter, idet Sommerens Varme næsten kan fortrænges paa en Dag. Paa denne Tid danner der sig Is i Strædets nordlige Del og i Limanen; man kan da betragte Sejladsen som standset for Sejlskibe.

Omkring Kastries og Due fryser Strædet til saavidt Øjet naar, sydligere ved Imperatorskoi og Kosunbay dannes langs med Kysten kun en Isstribes paa omtrent 1 Kml.s Brede; fra Tid til anden fører NV. og Norden vinden megen Drivis til Kysterne. (I 1865 ankom den russiske Bark Savinto fra sit Vinterleje i Hongkong til Kastries den 1ste Maj).

Barometer- og Thermometer-Iagttagelserne ere endnu utilstrækkelige, og man har kun Brudstykker af saadanne Iagttagelser, der skjøndt ufuldstændige, dog kunne være Sømanden til nogen Nytte.

I Maj, Juni og Juli 1853 stod Barometret imellem 29. 65 og 30. 28 og faldt kun en Gang til 29 Tommer ved en stærk Storm fra SO. I Juli 1862 stod Barometret med vedholdende SV. Vind imellem 30. 16 og 29. 74, i Avgust derimod, med Vinden hovedsagelig fra

NO., paa 29. 88, og med sydlig Vind paa 29. 43. Luftens Temperatur i Marts, April og Maj var fra $+ 1^{\circ}$ til 8° , i Juni og Juli fra 6° til 14° Reaumur. I Kastris viste Thermometret i Oktober sjelden over Nul og undertiden paa $\div 6^{\circ}$.

Ebbe og Flod ere regelmæssige ved Tartarstrædets Kyster. Floden gaar Nord paa og Ebben Syd efter. Paa Højden af Cap Krilljon og Cap Aniva i Laperouse Strædet løber denne Strømning*) fra Øst til Vest med en Hastighed af 4 til 5 Knob; paa disse Forbjerges nordlige Bredeparallel i Tartarstrædet løber den derimod fra SSO. og NV. med en Hastighed af $1\frac{1}{2}$ til 2 Kml. i Timen; Vandet stiger indtil 5 Fod. Langs med Sachalins Kyst indtil Snevringen ved Viachta er Vandets Stigen omtrent 6 til 7 Fod. Angaaende Strømningerne ere iagttagelserne endnu utilstrækkelige; det, man ifølge Skibsførernes Beretninger ved, er: at Strømningerne ere uregelmæssige, og at de hovedsagelig rette sig efter Ebbe og Flod samt efter Vindene; ligeledes har formodentlig ogsaa Udløbet af Amur Floden, der udgyder sig imod Nord og Syd, nogen Indflydelse.

Da Kontreadmiral Krusenstjerne besejlede Tartarstrædet, bemærkede han, at han paa Grund af Ebbe og Flod ifølge Bestikket altid stod c. 12 Kml. nordligere eller sydligere end efter Observationen. Paa Skruekanonbaaden Morsh's Sejlads i Strædet fra den 25de til den 29de Juli 1862 iagttoges med frisk SV. Vind ved Hjælp af Forskjellen imellem Bestikket og Observationen en Strømning fra NO. Hjørnet, der havde en Hastighed af fra $3\frac{1}{2}$ til 16 Kml. i Etmaalet. I 1863 fra den 16de til den 20de Avgust ved omløbende Vinde observeredes derimod fra det samme Skib en Strømning fra NNO. og NO., der havde en Hastighed af fra 5 til 17 Kml. i Etmaalet.

*) Herved maa Floden alene være ment.

Besejlingen af Tartarstrædet er ikke vanskelig, kun fordrer den her herskende Taage stor Opmærksomhed. Chefen for Skonnerten Wostok siger: »at Sejladsen der, ifølge hans Iagttagelser, naar man undertager den fremherskende Taage, ikke er farlig og langt fra saa besværlig, som f. Ex. i den finske Bugt; sølelige Strømninger findes ikke, og naar de ere tilstede, da afhænge de af den sydlige Vinds Styrke og Vedholdenhed og ville vanskeligen lede til større Fejl, end der turde vise sig ved et almindeligt Bestik«. Endvidere siger han: »Den, der paa Grund af vedholdende Taage ikke er sikker paa sit Bestik, gjør rigtigst i om Middagen at nærme sig Sachalins Kyst, hvor man, paa Grund af den tidligere omtalte Klarhed under Landet, endogsaa vil kunne faa en Observation. 4 Kml. sønden for Due vilde jeg dristigt staa ind mod Sachalin paa Loddet indtil en Dybde af 10 Favne, sydligere kun indtil 20, da man med denne Dybde ikke vil komme Landet nærmere end 4 Kml. Til den tartariske Kyst tør man imidlertid ikke nærme sig med den samme Sikkerhed; det er i Taage oftere hændet mig paa denne Kyst først at faa Landet isigte paa en Afstand af 200 ja endog kun 100 Favne. Paa Loddet kan man ikke stole, da jeg har havt indtil 40 Favne indenfor 1 Kabellængdes Afstand, især ved de stejle og høje Forbjerge«. Den som, kommende fra den nordlige Del af Oceanet, vil sejle ind af Laperouse Strædet, maa, efterat være passeret et af Kurilstræderne, i det Okotske Hav sætte sin Kurs paa Cap Aniva, idet han sørger for, indtil dette Cap er isigte, ikke at komme sydligere end 46° Brede, da han længere sydpaa af Strømmen stærkt vil blive sat henimod Øerne Iturup og Matsmaj. Naar man er kommen paa Højden af Cap Aniva, maa man ved hvad Slags Vejr det end maatte være, absolut have dette Cap isigte som Udgangspunkt for Indsejlingen til Laperousestrædet. Naar man ved en Krydspejling af Cap Aniva har bestemt

sin Plads, maa man styre saaledes, at man passerer sønden eller norden om Farernes Sten »Kamen Opasnosti« paa en Afstand af 5 Kml.; gaar man nord for denne Sten, maa man, for at gaa fri af Cap Krilljon, først styre SV. og derpaa V., idet man vogter sig for at komme dette Forbjerg nærmere end til en Dybde af 40 Favne; man maa ikke nærme sig Cap Krilljon mere end paa 5 Kml. Afstand paa Grund af Revets store Udstrækning. Passerer man sønden om Stenen, maa man holde sig paa en Afstand af 12 Kml., da Strømmen sætter henimod den. Denne Sten er ganske flad, ligger 20 Fod over Havfladen*) og har en Diameter af omtrent 60 Fod; den er omgivet af blinde Skær og bedækket med en Mængde Søløver, der i taaget Vejr, og naar der lyttes med Opmærksomhed, ved deres vedholdende Brølen vil advare Sømanden mod at nærme sig for meget til dette farlige Sted. De i Krusenstjernes Kort angivne Dybder ere fuldstændig rigtige. Naar man har Cap Krilljon isigte, kan man vel ogsaa se de nordlige Kyster af Øerne Matsmaj, Pick de l'Angle, Øen Refundscheri, samt den sydlige Kyst af Moneron, dog maa man ikke benytte dem til Pejlinger, da de endnu ikke ere nøjagtig opmaalte, og deres Beliggenhed imod hinanden paa det russiske hydrografiske Departements Kort af 1852 ikke er rigtig. Naar man er passeret Cap Krilljons Meridian, sættes Kursen midt imellem Øen Moneron og Kysten ved Cap Krilljon; skal man længere Nord paa i Tartarstrædet, maa man holde sig i Midten af samme, dog bør man paa 49^o Brede søge at faa den tartariske Kyst isigte, da Kysten fra denne Brede til Kastries er bedst opmaalt; de Dybder, der findes angivne udfør denne Kysts Forbjerge, ere temmelig nøjagtige og kunne tjene til god Vejledning.

*) I Beskrivelsen staar »under Havfladen«, hvilket vistnok maa være en Fejltagelse.

Skibe, som ville Laperousestrædet ind øster fra, ville med Modvind gjøre bedst i at holde gaaende i Aniva Bugten, hvor der hverken er Strøm eller So.

Provisioner og Brændsel. Vildt og Fisk haves i Overflødighed; paa 30 til 73 Favne fanger man fortrinlige Torsk, fersk Vand og Brænde finder man rigeligt paa næsten alle Tartarstrædets Bredder; Stenkul haves i stor Mængde i Due.

Lodser. Imellem Kastries og Nicolajewsk haves ingen faste af Regjeringen ansatte Lodser, dog findes der 5 godt indøvede Mænd, der i Aarene 1859, 60 og 61 ere blevne uddannede til denne Tjeneste paa et dertil særligt udset Fartøj. De have ingen fast Taxt, og de blive ej heller medgivne Skibene som Ansvarshavende, men kun som bekendte Mænd; man kan faa dem, naar man i Kastries henvender sig til Stationschefen, og i Nicolajewsk til Guvernørens Stab. Til den nordlige Passage imellem Sachalin erholdes ingen Lodser eller bekendte Mænd.

Suffren Bugten. Cap Suffren danner paa sin Nordside ($47^{\circ} 20'$) en aaben Bugt af samme Navn, der er omgivet af Skov og kan benyttes som Ankerplads. Imod den lavtliggende Strandbred bryder Brændingen bestandig. Capet, der er omgivet af Sten, strækker sig $\frac{1}{2}$ Kml. ud i Havet.

»Fish» Floden er beliggende paa $47^{\circ} 55'$ NB. Paa 1 Kml. Afstand fra dens Munding findes en Ankerplads paa 9 Favne Vand, der er beskyttet imod NV. og Vest Vinde.

Cap Low er beliggende paa $48^{\circ} 20'$ NB.; Kysten bag ved det er høj, paa 1 Kml. Afstand haves 8 Favne Vand.

Nord for Cap Low er Kysten i omtrent 15 Kml. uregelmæssig; den strækker sig 20 Kml. videre i N. t. O. Retning henimod Cap Hadschi (Beachy Head); paa 2 Kml. Afstand fra Landet findes en Dybde af 14 til 17

Favne. Inde i Landet ser man høje, snebedækkede Bjerge og Granskove, som strække sig helt ned til Kysten, der danner Bakker og Skraaninger.

Imperatorskoi Bugten, der siden 1853 kaldes Imperator Nicolays Havn, paa engelske Kort derimod »Baracout Bay«, og af de Indfødte »Hadschi«, er en imod alle Vinde beskyttet mægtig Bugt, der skærer sig dybt ind i Landet og deler sig i flere dybe Bugter; dens Bredder ere bevoxede med fortrinlige Skove. De 4 Hovedbugter ere: den egentlige Hadschi-Bugt, og dens 3 Sidebugter, nemlig: den Alexandrowske eller den Nordlige, af de Indfødte kaldet Ui, den Konstantinowske eller den Vestlige, af de Indfødte kaldet Ma, og Jyrga Bugten eller den »Sydvestlige«. Disse Bugter ere hver for sig en sikker Havn for Skibe af enhver Størrelse, der her ere beskyttede mod alle Vinde; dog er den Konstantinowske den fortrinligste og bedst beskyttede; kun Vestenvinden, der kommer fra Floden Ma, er af nogen Betydning. Dybden er her fra 5 til 13 Favne; 5 Favne tæt til Strandbredden. Ved Pallada-Bugten, der skærer sig ind i Landet fra den nordlige Bred af denne Bugt, ligger Militærstationen Konstantin, ligeoverfor hvilken i 8 til 9 Favne Mudderbund Orlogsskibenes almindelige Ankerplads findes; disse overvintre ogsaa undertiden her. Den Alexandrowske Bugt er paa Grund af at den er udsat for Nordenvinden mindre gunstig end den nylig omtalte. I 200 Favnes Afstand fra Landtungen haves 2 til 5 Fod, længere ud imod Mundingen er Dybden 3 til 12 Favne; ved Strandbredden derimod 4 Favne. Jyrga Bugten eller den Sydvestlige deler sig i 2 Arme og har en Dybde af 3 til 7 Favne. Floden Hadschi udmunder i denne Bugt. Den sydlige Bred af Imperatorskoi Bugten kan man kalde bjergig, den nordlige bakket, begge ere de bevoxede med tætte Skove af Lærketræer, Fyr, Sølvgren, Birk og paa enkelte Steder med Cedertræer; Bygningstømmer voxer derimod i Reglen

dybere inde i Landet og hovedsagelig paa den sydlige Bred. Denne, meget af Orlogsskibe men mindre af Koffardiskibe besøgte Havn, er nu aabnet for Tømmerhandelen, og er i Reglen tilgængelig fra den 7de Maj til den 27de November.

Indsejlingen til Imperatorskoi er paa $49^{\circ} 1\frac{1}{2}$ NB. imellem Øen Tullo paa den sydlige og Cap Freeman paa den nordlige Side, der ligge i N. t. V. og S. t. O. for hinanden i omtrent 1 Kml. Afstand. Paa den sydvestlige Side af Indsejlingen paa omtrent $\frac{1}{3}$ af Afstanden fra Cap Sybille til Cap Freeman findes en Grund, kaldet Carr Banken, der strækker sig en Kabellængde ud fra Kysten med en Dybde af $1\frac{1}{2}$ til 2 Favne. Dybden i Bugten i det Hele taget er 5 til 15 Favne Mudderbund.

Til Brug ved Indsejlingen gives følgende Vejledning: Skibe kommende Nord fra ville i klart Vejr paa Højden af Cap Lessep (Cap Barren Bluff) beliggende paa $49^{\circ} 18\frac{1}{2}'$ NB. faa Cap Hadschi (Beachy Head) isigte og henover dette se tre Høje, af hvilke den midterste bør have i S. t. V., og samme Retning bør derpaa sejles for at komme til Indsejlingen af Bugten. 3 Kml. 1 N. t. O. $\frac{1}{2}$ O. fra Cap Freeman maa man ikke komme Kysten nærmere end 2 Kabellængder for at undgaa en Sten paa hvilken undertiden sees Brænding, og som ligger paa 1 Kabellængdes Afstand fra et Forbjerg, der ikke er bevoxet med Skov. I 2 Kabellængders Afstand fra denne Sten findes 12 Fod Vand og længere henimod Cap Freeman 13 til 15 Favne. Cap Freeman passeres paa en rimelig Afstand, og naar man er kommen forbi Carr Grunden, sejler man ind i Havnen og kan ankre hvor man finder for godt. Næst efter Pallada Bugten findes den bedste Ankerplads ved den sydlige Strandbred i SSV. Retning fra Øen Fortescue. Skibe, som søge Havnen fra Syd eller SO., maa se at faa Cap Hadschi (Beachy Head) isigte; dette Forbjerg er let at kjende paa nogle Sten, der rage op over Vandet paa en halv

Kabellængdes Afstand fra Pynten; efter paa en rimelig Afstand at være passeret denne Pynt sættes Kursen henimod Indløbet til Havnen, idet man iagttager ikke at nærme sig det lave, stenede, nøgne Forbjerg Tronson, der ligger omtrent 5 Kml. NNO. for Cap Hadschi og $\frac{3}{4}$ Kml. SO. for Øen Tullo, mere end paa $1\frac{1}{2}$ Kabellængdes Afstand. Imellem Cap Tronson og Øen Tullo er Kysten ren, og naar man er passeret 1 Kabellængde udenom denne Ø i 12 til 13 Favne Vand, kan man ankre.

Advarsel. Skibe, som søge Imperatorskoi i Taage og ikke ere aldeles sikre paa deres Plads, bør ikke nærme sig Kysten mere end til en Dybde af 35 til 40 Favne, i ethvert Tilfælde maa de gjøre Regning paa en Forsætning paa Grund af Strømmen, der med nordlige Vinde sætter Syd efter, og med sydlige Nord efter; man har med stiv Kuling fundet, at denne Strøm har givet en Forsætning af 25 til 30 Kml. i Etmaalet, og at dens Retning undertiden har været aldeles uregelmæssig.

Ebbe og Flod. Floden indtræffer Klokken 10^T 0^m med en Stigning af 3 til 4 Fod.

Kysten fra Imperatorskoi til Kastries gaar saa at sige i nordlig Retning, den er stejl, og Dybden paa 2 Kml. Afstand er 15 til 18 Favne; ud for Cap Byki paa 49° 33' NB. har man fundet en Dybde af 25 til 30 Favne paa ikke mere end en Kabellængdes Afstand fra Strandbredden. Fra Cap Hadschi til Cap Lessep er Kysten lav, bakket og bevoxet med Kratskov, længere tilbage hæve derimod Bjerge sig, der fra Havet have Udseende af to Bjergkjeder; et af disse Bjerge har en konisk Form bedækket med Sne og er synligt paa 50 Kml. Afstand. Den stejle Strandbred er paa flere Steder undergravet af Havet, store Klippemasser rive sig løs fra Tid til anden, styrte ned og danne en klippefuld og farlig Kyst.

Kystlinjen er uregelmæssig, men naar man holder sig udenfor Linjen imellem Cap Hadschi og Cap Lessep

vil man gaa fri af alle de mellemliggende Forbjerge. Paa hele Strækningen lige fra Imperatorskoi findes Landsbyer som Ui, Dschuwanko og Data, saavel som ved Mundingen af Floden Tumdschi.

Cap Lessep eller Barren Bluff er en høj, lodretstaaende Brink, der strækker sig ud i Havet, og bag ved hvilken Skibe kunne finde Læ mod Vindene imellem NNO. og NV. paa en Dybde af 5 til 6 Favne med Pynten af Forbjerget i NO. Ved Cap Lessep strække de fjerntliggende Bjerge sig lige ud til Kysten og danne indtil Cap Byki en stejl Strandbred bedækket med Kratskov, samt Forbjergene: Jumi, Tschumi og Byki; disse Forbjerge bestaa hovedsageligen af Granit, og Tchumi endog af rød Granit; i det Hele taget er denne Del af Kysten meget malerisk, den oplives af Vandfald, der fra en Højde af 150 Fod styrte sig i Havet. Førend man naar til Cap Byki, er Landet nogle Mile vestenfor bedækket med en bred men lav Skov, bagved hvilken en høj Bjergkjede hæver sig.

Cap Byki er en stejl, nogen Brink, der strækker sig langt ud i Havet og bærer tydelige Spor af hyppige Nedstyrtninger. Hele Kyststrækningen fra Byki til Aukan er i det Hele taget ikke høj og skjelnes kun tildels ved mindre Høje bedækkede med Kratskov. Paa Nordsiden af det høje Forbjerg paa 49° 46' NB. (i engelske Kort kaldet Cap Distitution) findes en Bugt, i hvilken Skibe kunne finde Læ imod Vindene fra SO. til SV. i 9 til 10 Favne Vand med Pynten af Forbjerget i OSO. 1 Kml. Afstand. Paa denne Kyststrækning findes ved Floderne Byka, Choiol og Aukan Boliger opførte af de Indfødte.

Cap Aukan (Dent i engelske Kort) paa 50° NB. skraaner imod Øst og danner paa Nordsiden en Bugt; $\frac{1}{2}$ Kabellængde fra Pynten ligger en spids Sten med 20 Fods Højde. Norden for Cap Aukan indtil Cap Sjurkum (paa Krusenstjernes og engelske Kort kaldet Cap Monti) paa 50° 30' NB. er Kysten klippefuld og Landgangen

umulig. Cap Sjurkum strækker sig langt ud i Havet og giver Kystbeboerne Læ imod Vinden. Mindre Skibe kunne søge Læ bagved samme med sydlig Vind paa Nordsiden og omvendt med nordlig Vind paa Sydsiden. Lieutenant Boschnjak har ved en Middagsbrede bestemt den nordlige Ankerplads at være paa $50^{\circ} 31' 34''$ NB. Længere imod Nord indtil Cap Dugu ligge en Række Forbjerge, der ere Værd at lægge Mærke til: Choi, Tschudoe, Tschipsany, Agase, To og Natam, hvilke alle ere klippefulde paa Nordsiden, men som imod Syd derimod ende i Leerskrænter, bevoxede med forkrøblet Skov og Krat, hvor mange Bjørne opholde sig. Kysten imellem disse Forbjerge er fortrinsvis klippefuld; en Bæk, der flyder igjennem den lavtliggende Del af Landet, samt tre Floder: Store Gweny, Lille Gweny og Tschipsany benyttes af Indbyggerne som Tilflugtsteder i stormende Vejr; af disse Floder har kun Store Gweny samt Bugten ved Tschudoi nogen Betydning. Tschudoi Bugten giver Læ for nordlige og sydlige Vinde. Ved Cap Dugu ligge to høje Klippeøer, paa hvilke de Indfødte i Juni Maaned opsamle Maage- og Vildande-Æg, der findes i stor Mængde langs med hele Strandbredden. Paa Kyststrækningen ved Cap Choi og Dugu findes ved Floderne af samme Navn en af de Indfødtes Landsbyer. Ifølge en Middagsbrede beregnet af Lieutenant Boschnjak ligger Floden Dugus Munding paa $51^{\circ} 16'$ NB. Fra Cap Dugu til Kastries er Kysten klippefuld, og kun 2 Bække tjene de Indfødte som Tilflugtsteder imod Stormene; Klipperne selv ere forskellige, først lerede og senere stenede, dog overalt bedækkede med Kratskov.

Kastries Bugten, kaldet Nangmar af de Indfødte, ligger ad Søvejen 128 Kml. fra Nicolajewsk og er Amurflodens Rhed for dybtgaaende Skibe, da saadanne ikke kunne komme ind i selve Floden; her erholdes for mindre dybtgaaende Skibe Lods eller bekjendt Mand op ad Floden. Bredden imellem Cap Kloster-Kamp og

Kastries er omtrent 4 Kml., og ligesaa dybt skærer Kastries Bugten sig ind i Landet vesterefter. Denne Bugt bliver af Øerne Basalt, Observatorie- og Østers Øen, der næsten ligge i Midten af Bugten, delt i to Rheder, nemlig: Yderrheden paa den østlige Side, og Inderrheden paa den vestlige Side af disse Øer. Yderrheden har en Dybde af 4, 11 og 12 Favne, men ligger aaben for alle Vinde fra NO. til SO., hvorimod Inderrheden, der er beskyttet af Øerne i Bugten er, om end ikke altid rolig, saa dog en sikker Ankerplads isærdeleshed den nordlige Del ved Alexander Stationen, hvor Skibene ligge beskyttede imod NO. Vinden af den høje Strandbred. Bunden bestaar vel af Mudder, men dog viser det sig paa mange Steder, at Mudderlaget paa den egentlige Klippebund kun er meget tyndt. Strandbredderne ere af Sandsten, overalt flade og lige til Randen bevoxede med en fordetmeste tæt, kraftløs og tyndstammet Granskov, der i Kanten bestandig skylles bort af Ebben og Floden. I den nordvestlige Del af Bugten er Stationsvagten Alexander, der bestaar af 10 Huse; dennes Beliggenhed er, ifølge Roschkows Observationer, paa $51^{\circ} 28' 2''$ NB. og $140^{\circ} 49' 15''$ ØL. fra Greenwich. Den lille Flod Somon falder ved Stationsvagten ud i Bugten, idet den ved Munden danner en ikke ubetydelig Bugt, i hvilken kun findes 2 Fod Vand, men da Floden stiger 5 til 6 Fod, har man dog her undertiden 8 Fod Vand. I den nordlige Arm af Kastries Bugten findes ligeledes kun lidt Vand, ved lav Vandstand kun $1\frac{1}{2}$ Fod. 25 Verster (14.3 Kml.) fra Kastries ligger den lille Indsø Kisi, der staar i Forbindelse med Amurfloden, og ad denne Vej blive de Varer, der paa Grund af Vinteren udskibes i Kastries, førte til Nicolajewsk. Kastries Bugten er næsten stedse bedækket med Taage og har overhovedet et vedvarende trist Udseende. Om Foraaret løsner Isen sig i Slutningen af April, men driver længe omkring paa Rheden; i November fryser Bugten til. I

Almindelighed kan man anse Kastries Bugten tilgængelig for Skibsfarten fra den 13de Maj til den 13de November. Foruden Grundene ved Kysterne og omkring Øerne findes i selve Bugten 2 Banker, der skjøndt ikke store dog ere meget farlige, nemlig Wostok Banken med 2 Fod, og Novik Banken med 5 Fod Vand. Wostok Banken ligger omtrent midt imellem Forbjergene d'Assa og Katharina, der danne Indsejlingen, lidt vestligere end Cap Katharinas Meridian. Med stærk paalands Viind bryder det paa denne Grund, men ikke med Vinden fra Land, heller ikke advarer Loddet, da der rundt omkring den findes 8 Favne Vand. Grunden Novik ligger omtrent paa Midten af Linjen imellem Østers Øen og den saakaldte Sydlige Ø. Ved hver af disse to Grunde er der udlagt et Mærke: en Stage med et hvidt Flag og en opadbunden Kost betegner Wostok, og en Stage med et rødt Flag og en nedadbunden Kost Novik Grunden. (NB. Tidligt ankommende Skibe bør være forsigtige, da de oftere ville kunne indtræffe saa tidligt, at Mærkerne endnu ikke ere paa deres Plads, hvilket hændte det Havajske Skib »Admiral Kosakewitch« der i Foraaret 1865 sejlede sig fast paa Wostok Grunden). Paa det fra Østers Øens Nordpynt $\frac{1}{2}$ Kml. udløbende Stenrev er der udlagt et Mærke med et hvidt Flag og en opadbunden Kost.

Paa Forbjerget Kloster-Kamp, det sydligste ved Indsejlingen til Kastries Bugten, er oprejst et Fyrtaarn, 250 Fod over Havet, fra hvilket vises et hvidt, fast Fyr synligt i Retningen fra NV. igjennem N. og S. til SV. retvisende; dets Synsvidde er 18,2 Kml., dog har det paa en klar Dag allerede fra et Skibs Dæk været synligt i 24 Kml. Afstand. Apparatet er katoptriskt, Taarnet, der er af Træ og 38 Fod højt, er hvidmalet med Undtagelse af Lanternen, der er graa, og dets Beliggenhed er paa $51^{\circ} 26' \text{ NB.}$ og $140^{\circ} 52' \text{ ØL.}$ fra Greenwich.

Indsejlingsmærke. Som Mærke for Indsejlingen til Rheden ere i Somonbugten, $\frac{3}{4}$ Kml. SV. for Stations-

vagten Alexander, paa 2 stejle Forbjerge opførte 2 trekantede hvidmalede Baaker i retvisende N. $73^{\circ} 7'$ V. og S. $73^{\circ} 7'$ O.; deres Afstand fra hinanden er ca. 200 Favne; den forreste eller den østlige af disse Baaker er 4 Favne høj og 11 Favne over Havfladen, den bageste 5 Favne høj og 15 Favne over Havet.

Vejledning. De Skibe, der komme Syd fra, ville paa Grund af Fyrtaarnet med Lethed kunne kjende Forbjerget Kloster-Kamp, der desuden let findes ved Hjælp af de to smaa Dugu Øer. Øerne Dugu ligge tæt ved Strandbredden sønden for Cap Kloster-Kamp ved Floden Dugu og Bjerget Darbod, der Sønden for Stationen Alexander, hæver sig over Kastries Bugtens vestlige Bred og er synligt længe før noget andet Punkt paa ca. 40 Kml. Afstand. Cap Kloster-Kamp er ved en smal, stenet Landtunge forbunden med Strandbredden, saa at man ved at nærme sig dette Forbjerg over Landtungen kan se de i Kastries Bugten liggende Skibe; ved Forbjerget Kloster-Kamp ligger en enkelt, meget paaafaldende Sten, der set i en Afstand har nogen Lighed med et sejlene Skib. Naar man er passeret Kloster-Kamp, og befinder sig i Midten af Indsejlingen imellem Kloster-Kamp og Cap Kastries, vil i klart Vejr hele den indre Del af Bugten ligge aaben: i Midten vil man se den lille Observatorie Ø, der har stejle Kyster og er tæt bevoxet med ensartet Skov, nordenfor denne ligger Basalt Øen, og søndenfor Østers Øen, der begge ligeledes ere skovrige, dog er den Første af disse lav, hvorimod den Anden er klippefuld med høje, stejle Bredder. Naar man fra en Pejling af Cap Kloster-Kamp i retvisende S. 71° V. og Observatorie Øen i retvisende N. 75° V. styrer retvisende V. $\frac{3}{4}$ N., vil denne Kurs føre midt imellem Cap Katharina og Wostok Grunden, og man vil have passeret denne Grund, naar Cap Kloster-Kamp pejles i retvisende S. 35° O. Herfra styres ind imellem Østers og Observatorie Øen, idet man vogter sig for det

i NNO. Retning fra Østers Øen udskydende Rev, ved at nærme sig Observatorie Øen paa indtil 4 Favne. Den reneste Indsejling til Kastries Bugten er nordenfor Wostok Grunden. For Tiden er der bygget to Ledebaaker som Indsejlingsmærke til Kastries Bugten, hvorfor Skibe, der ville ind i denne Bugt, efter at have passeret Kloster-Kamp bør søge denne Linje, der vil lede dem imellem Wostok Grunden og Revet paa Østers Øen. Naar man er passeret ca. $\frac{1}{2}$ Kml. vestenfor Observatorie Øens Meridian, maa store Skibe, der stikke 20 Fod og derover, ankre i 6 Favne Vand Mudderbund, hvorimod mindre Skibe kunne staa længere ind og ankre i $3\frac{1}{2}$ til 4 Favne Vand med samme Bund. Hvis Omstændighederne ikke skulde tillade at man nærmede sig Observatorie Øen, kan man ankre i den sydlige Del af Bugten paa Vestsiden af Østers Øen i 5 til 7 Favne Vand, ligeledes Mudderbund. Om Natten giver Fyret paa Kloster-Kamp den fornødne Vejledning.

Med sydlig Vind er Kastries Bugten en fuldkommen sikker og rolig Ankerplads; derimod er om Efteraaret med stærke vestlige og NO. Storme Ankerpladsen her meget umagelig; fra Secheridalen blæse stærke vestlige Storme med Kast, og med NO staar her en høj Sø.

Til at gaa fra Kastries Bugten til Limanen kan man benytte 2 Løb; det ene nordenom og det andet søndenom Observatorie Øen; vil man benytte det nordlige, maa man næsten holde sig midt imellem Observatorie Øen og Basalt Øen, dog nærmest den første af disse Øer; vil man benytte det sydlige Løb, maa man gaa $\frac{1}{2}$ Kml. sønden om Observatorie Øen, idet man i begge Tilfælde styrer efter den yderste Pynt af Landet ved Forbjerget d'Assa, hvilket man imidlertid ikke bør komme nærmere end $2\frac{1}{2}$ Kabellængder.

Ebbe og Flod ere regelmæssige, 2 Gange daglig, i Kastries Bugten; Flodtiden er Kl. 10^T 30^m med en Stigning af imellem 4 og 9 Fod.

Provisioner og Vand. I den eneste Butik, der tilhører en Udlænding, kan man rigtignok erholde Adskilligt, saavel af Proviant som af Klædningsstykker, dog ere disse Artikler her langt dyrere end i Nicolajewsk. Oxer kunne kun faas fra Landsbyen Kisi til en Pris af 75 til 80 Rubler Stykket. Af Fjederkræ kunne undertiden Agerhøns erholdes. Kartofler, skotsk Kaal og Roer ere blevne dyrkede her med et godt Udfald.

Om Sommeren kommer Laxen til Floden Somon, og til enhver Aarstid fanger man her i Mængde 2 Slags Flyndere saavel med Snøre som med Net. Østers ere næsten aldeles udryddede. Fersk Vand kan fyldes fra Vandfaldet ved Stationsvagten Alexander.

Til sin Oversættelse har Hr. Konsul Pallisen knyttet forskellige Bemærkninger af Interesse. Det fremgaar heraf, at der for Tiden i det kejserlige hydrografiske Departement er en lignende Vejledning under Arbejde over Amur-Limanen, eller Farvandet fra Kastries til Nikolajewsk, der iøvrigt, efter officielle Meddelelser, skal være saa godt afmærket baade med Sø- og Landmærker, at Enhver med Lethed kan besejle dette Farvand. Farten paa Amurlandet har først i 1856 faaet egentlig praktisk Betydning, men ulykkeligvis forefaldt i de første Aar nogle Strandingstilfælde, hvilke gjorde et saa uheldigt Indtryk, at Assurandørerne saa sig foranledigede til at fastsætte meget høje Præmier saavel for Skib som for Ladning. Imidlertid er der, saavidt vides, ikkun forekommet 4 Strandingstilfælde, hvoraf de to i 1860 fortjene særligt at blive omtalte.

Skibet »Oreus«, der ankom saa sildig paa Efteraaret, at der allerede var Is i Farvandet, fortsatte ikke desto mindre Rejsen fra Kastries til Nicolajewsk, og blev paa denne Sejlads af Isen sat paa Grund. Ligeledes sent paa Efteraaret ankom Skibet »St. Innocent« til

Kastries i en stærk Storm; det ankrede i Bugten, dog ikke langt nok inde til at faa tilstrækkeligt Læ, hvilket foranledigede, at det gik i Drift og tilsidst drev paa Land.

Hr. Konsul Pallisen drager af disse to Skibes Forlis den utvivlsomme Slutning, at disse Strandinger ingenlunde have havt deres Grund i Farvandets særdeles Farlighed, da lignende Tilfælde kunne forefalde overalt; tillige støtter han Anskuelsen om, at Besejlingen af Tartarstrædet saavel som af Amurmundingen ved Hjelp af de forhaandenværende gode Kort ikke er forbunden med særdeles Fare, paa det Faktum, at intetsomhelst Uheld er forefaldet paa Amur-Limanen i Aarene 1862, 63 og 64.

For at komme til et Resultat om de forskjellige Router fra Evropa til Amurfloden, nemlig om Vejen bør lægges omkring »Cap Horn« eller »Cap det gode Haab«; og senere, for den sidste Routes Vedkommende, ad Sundastrædet eller Ombaypassagen Norden om Australien, eller Vejen Sønden om dette Land, bør benyttes, har Hr. Konsul Pallisen samlet de Meddelelser, som Kapitajnerne for de forskjellige fra St. Petersborg til Amur befragtede Skibe velvilligen have meddelt ham; men disse have været saa ufuldstændige, at deraf ingen bestemte Resultater kunne udledes. Da imidlertid disse, paa nogle enkelte Undtagelser nær, mangelfulde Meddelelser dog kunne have nogen Interesse, er et Uddrøg heraf anført i tabellarisk Form for hurtigere at kunne overses:

Routen omkring

Skibets Navn og Nationalitet.	Afgangssted.	Sundet.	Kanalen.	Cap det gode Haab.
Dansk Fregatskib •Freia• Kapt. Sørensen.	Kronstadt 1 Nov. 1861.	Helsingør 27 Dec.	Falmouth 21 Januar.	6 April.
Dansk Bark •Hamilla Mitchel• Kapt. L. Barfred	Kronstadt 7 Nov. 1861.	Helsingør 27 Dec.	Dover 4 Januar.	27 April.
Russisk Bark •Sovinto•	Kjøbenhavn 6 April 1864.	—	—	—
Dansk Brig •Ceres•	Helvoetzlyus 27 Marts 1864.	—	Cap Lizard 8 April.	28 Juni 39° 30' SB.
Dansk Bark •Sleipner•	Kjøbenhavn 17 Juni 1864.	—	—	—
Russisk, forhen dansk Bark •Hamilla Mitchel• Kapt. L. Barfred.	Kronstadt 4 Nov. 1864.	Kjøbenhavn 1 Dec.	Dover 16 Dec.	—
Dansk Brig •Zephyr• Kapt. Hansen.	Kjøbenhavn 13 Jan. 1865	—	Dover 22 Januar.	—
Hollandsk Bark •Jaco- bus Martinus•	Schiedam 7 Marts 1865.	—	—	—

Routen omkring

Hamburgsk Fregatskib •Victoria•	Kronstadt 31 Okt. 1862.	—	Southamp- ton 3 Dec.	—
Finsk Bark •Kaleva•	Kronstadt 30 Okt. 1864.	Kjøbenhavn 15 Nov.	Falmouth 16 Dec.	—
Russisk Transportskib •Ghiliak• ført af Kapt.- Lieuten Enqvist.	Kronstadt Juli 1864.	—	Plymouth 18 Sept.	—

»Cap det gode Haab«.

Sunda-Strædet.	Ombay-Passagen.	Ankomst-sted.	Antal af Dage.	Anmærkninger.
Anjer 22 Maj.	—	Kastries 7 Juli 1862.	248	Havde ikke megen Taage i Tartarstrædet.
Anjer 9 Juni.	—	Kastries 23 Juli 1862.	258	Anløb Hongkong. Megen Taage i Tartarstrædet.
Anjer 31 Avgust.	—	Kastries 1 Maj 1865.	390	Havde haardt Vejr under Formosa, anløb derfor, da det var bleven for sent, Hongkong, hvor den ankom 5 Nov., hvorfra den atter afsejlede 13 Marts 1865.
—	—	—	—	D. 26 Juli paa 39° 35' SB. 62° 43' ØL. fik den haardt Vejr, maatte lægges bi, fik svære Styrtesøer, forskudt Ladning, maatte lempe Lasten og kom 21 Avg. ind til Batavia med en aldeles odeligt Ladning.
—	Igjennem Banda- og Mo- lukke-Strædet	Novgorodbay (d. sydl. Amuri.) 29 Dec. 1864.	195	Var 14 Avg. paa 18° SB. 33° VL. Havde fra Ombay til Nangasaki megen Modvind og forlod Nangasaki 12 Dec.
Anjer 28 April.	—	Kastries 2 Juli 1865.	240	Opgav 28 Marts at gaa rundt om Cap Horn paa Grund af stadig Modvind. Senere forlist paa Kysten af Korea.
Anjer 1 Juni.	—	Kastries 4 Avgust.	203	Passerede Ækvator paa 26° VL. Havde i det Hele taget en stormfuld Rejse. Megen Taage i Tartarstrædet.
Anjer 23 Juni.	—	Kastries i Slutningen af Avgust.	c. 190	

»Cap Horn«.

—	—	—	211	Ankom 16 Febr. 1863 i Talcahuano (Chili), forlod denne Havn 23 Marts, havde en temmelig flov Passat fra OSO. indtil 10° SB., passerede Ækvator 14 April paa 122° VL., fik NO. Passaten paa 10° NB. 131° VL., beholdt den til 2 Maj paa 31° 135° VL., fik herfra variable Vinde indtil Indløbet af Sangarstrædet, passerede dette 10 Maj og ankom til Kastries den 30 samme Maaned.
—	—	—	258	Havde 16 Febr. 1865 orkanagtigt Vejr paa 58° SB. 67° VL., løb 28 Marts ind i Valparaiso, ankom til Kastries 15 Juli.
—	—	—	—	Anløb Rio de Janeiro 20 Nov., Valparaiso 31 Januar 1865, ankom til Honolulu 15 Marts, fortsatte Rejsen til Nicolajewsk 27 April og ankom der 26 Juli.

Af den nylig indløbne Chefsrapport fra dette Skib, har Hr. Konsul Pallisen givet følgende Uddrag: Som bekendt findes for Tiden kun faa Sailing Directions over Routen fra Valparaiso til Sandwich Øerne; den hyppigst benyttede Route turde være den at anløbe Marquesas Øerne paa Vejen. Kapitajnlieutenant Enqvist kunde imidlertid ikke bestemme sig for nogen af de beskrevne Router. En af ham selv ombord i Fregatten Diana tidligere ført Beskrivelse tilfredsstillede ham heller ikke, da Fregatten havde haft en Rejse af 52 Dage med 7 Dages Stille imellem Passaterne, hvilket han tilskrev den Omstændighed, at Fregatten havde passeret Linjen for østlig, nemlig paa 115° VL.; han besluttede derfor at krydse Linjen paa 126° VL. i det Haab at faa mindre Stille, og dog ikke at faa NO. Passaten for skral paa sin videre Rejse til Honolulu. Paa Grund heraf satte han Kursen fra Valparaiso nærmere til den sidstnævnte Meridian for tidligere at naae SO. Passaten og saalænge som muligt at benytte den sydlige Monsoon; med denne Kurs naaede han allerede femte Dagen efter Passaten; da han nu havde en staaende Vind, ansaa han det for rigtigst at styre lige paa det af ham valgte Punkt paa Æqvator; han nedlagde derfor en Storcirkelbue fra sin Plads den 4de Februar til Æqvator paa 126° VL. og sejlede langs denne. Han passerede Æqvator den 28de Februar, fik den 3dje Marts variable Vinde, fortsatte sin Kurs paa samme Meridian for hurtigere at passere det »Stille Belte« og fik allerede den 6te Marts NO. Passaten. Atter sejlen efter Storcirkelbuen ankom han den 15de Marts til Honolulu, og han havde saaledes lykkelig tilbagelagt en Distance af 6300 Kml. i 43 Dage.

Slutteligen angiver Konsulen Tidspunktet for Isens Opbrud i Amurfloden ved Nicolajewsk i de sidste 10 Aar at have været følgende:

1856 den 21de Maj.

1857 — 22de —

1858 den 12te Maj
 1859 — 18de —
 1860 — 20de —
 1861 — 22de —
 1862 — 25de —
 1863 — 21de —
 1864 — 19de —
 1865 — 15de —

For Sejlskibes Vedkommende kan Amurfloden altsaa betragtes at være sejlsbar fra Slutningen af Maj til Slutningen af Oktober.

Efterretninger for Sofarende.

Samlede af Lieutenant A. Mourier.

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Kundgjørelser)
afsluttede den 11te Februar 1866.

b) Længderne ere fra
Greenwich Meridian.

a) Alle Retninger ere
misvisende

(naar ej anderledes anført).

A) Nye og forandrede Fyr.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Apparat	Styrke	Højde	Lys- vidde		Højde	Farve m. m.	
Danmark	Kattegattet Læsø Ø-S. do.	Trindelens Fyr- skib	Fyr skib	inddraget ² / ₁ 66, be- kendtgjort ² / ₁ . forladt Station... ingen Dato, be- kendtgjort ⁶ / ₁ . forladt Station... in- gen Dato... bekendt- gjort ⁹ / ₁ .
		Kobbergrun- dens do.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr skib
	do. Anholt Ø-S.	Knobens do.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr skib
Rusland	Sorte Hav Floden Dniestr KanalTsaregrad	Fyr (Ledefyr) paa 4 Baaker	2 faste	røde	21Fod	De røde Fyr ere an- bragte hver paa sin røde Baake, de hvi- de hver paa sin do. Det første ledende Mærke er de 2 røde Baaker overet, det andet de 2 tidlige- re Baaker overet. staar i Dalen Popovoi. overet føre disse Fyr gennem Løbet mellem Port Cirokoi og den ligger for
			2 "	hvide	.....	.....	.....	41 "	.....	.....	.....
					.....	.....	.....	34 "	.....	.....	.....
					.....	.....	.....	79 "	.....	.....	.....
do.	Sorte Hav, N-K. Floden Bug	Fyr ved Niko- lajev	Fast 2 faste	rødt hvide	Lindsefyr do.	4. Ord.	46 "	1 ³ / ₄ Miil
						1 "

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Apparat	Styrke	Højde	Lys- vidde		Højde	Farve m.m.	
Kirkestaten	Italiens Vestkyst	Fyr ved Civita Vecchia	.....	.....	.....	.....	.....	5½ Mil	.....	.....	.....	paa den østlige Del af Havnearmen.
	do.	Fyr ved Fiumicino	2 faste	hvide	Havnefyr	.....	19 Fod	1 "	N 41 46 15 Ø 12 13 31	.....	.....
	do.	Fyr ved Fiumara Grande	Fast	hvidt	Fyr	3. Ord.	87 "	3¾ "	N 41 44 33 Ø 12 15 11	St. Michaelis	.....	Ostia Havn ved Tiberens venstre Bred. Den Banke, der omgiver Sydpynten, strækker sig 1 Mil til søs.
	do.	Fyr ved Cap d'Anzio	Omdr.	hvidt	Fyr	3. Ord.	90 "	3¾ "	N 41 26 45 Ø 12 37 21	38 Fod	.....	med Blink hvert Minut. Det gamle røde Fyr ved Port d'Anzio slukkes 1/2 1866.
	do.	Fyr ved Mont Circeo	Fast	hvidt	Fyr	3. Ord.	123 "	4¼ "	N 41 13 21 Ø 13 4 9	71 "	.....
	do.	• • Port Badino	2	.....	Havnefyr	4. Ord.	15 "	1 "	.....	.....	.....
	do.	• • Port Terracino	Fast	hvidt	do.	.....	26 "	1 "	N 41 18 14 Ø 13 12 27	.....	.....
Algier	Nordkysten	Fyret ved Kap Tenez	.....	.....	.....	.....	289 "	.....	.....	.....	.....	(se forr. Hefte).
Forenede Stater	Mexikanske Bugt Galveston Bugt Texas	Fyr paa Pt Bolivar	Fast	hvidt	Fyr	.....	40 "	1¾ "	.....	35 "	hvidt	staar c. 1300 Alen i retv. N 74 Ø for det gamle Taarn, der er ødelagt.
		Fyr paa Brazos St. Lago	Fast	hvidt	Fyr	.....	43 "	1¾ "	.....	28 "	hvidt	

			fast	hvidt	Lindsefyr	4. Ord.	40	2	(proviso- risk)	30	hvidt	m. afvxlende Blink af 1 ^m 30 ^s Melletrum staar c. 138 Alen NV t. N for det gl. Taarn. Senere hen vil Fyret atter blive tændt fra det gl. Taarn.
	Louisiana	Fyr paa Timballier	Fast	hvidt	Fyr	.....	.....	.....	N 29 4 V 90 16 30			
	do.	Fyr paa Kay Shell	Fast	hvidt	do.	.....	.....	.....	N 29 24 V 91 49			
	do. (Atchafalaya Bugt)	Fyr paa S. W. Reef	Fast	rødt	do.	.....	.....	.....	N 29 25 V 91 19			
Mexiko	.....	Tampico Fyr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 22 16 45 V 97 47	.....	.....	(se forr. Hefte).
Montevideo	Sydamerika, Ø-K Rio de la Plata	English-bank Fyrskib	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		Fyr skib	er atter kommet paa sin Plads: Cerro Fyrt. N 63 ½ V. Flores " N 20 V.
Ostindien	Java, V-K Sunda-Strædet	Fyr paa 4de Pynt (Anjer)	Fast	hvidt	Lindsefyr	2. Ord.	150	5	.....	.....	hvidt	
do.	Cochinkina, Cangiou (Phuoc- Bing-Giang)	Fyrskib ved Cangiou	Fast	hvidt	.....	.....	32	2½	.....	.....	Fyr skib	er bleven udlagt d. 2 ^o , 1, 65. Har 1 Mast og ligger i 5½ Favne retv. N 48 V 4½ Kml. fra Point Cangiou og retv. N 63 V 8½ Kml. f. Pt. Ganh-Ray. Fyr- skibet holdes om B.b ved Indsejlingen.
Kina	Kina-Søen Macao	Fyr paa Port Guia	Omdr.	hvidt	Lindsefyr	.....	329	5	.....	44	Skt. hvidt Lantern. mørkrod	med Blink hvert Minut.

B) Baaker (Varder), Bøjer, Vrag, Klipper m. m.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Højde	Pejlager, Stedbestemmelse	
Danmark	Mellem Smaalandene	Vageren paa Knudshoved Rev v. Sjælland	.....	.....	vil til Foraaret blive flyttet udenfor den nysfundne 12 Fods Pulle.
Rusland (Finland)	Østersøen, Finske Bugt, Viborg Skærgaard	Baake paa Klippen •Challi•	17 Fod høj	60° 24' N. 28° 9,2 Ø. 5½ Kml. Øst for Klippan Vidskår eller Stora Fiskaren	har en gul- og hvidstribet Tønde paa Toppen; udlægges om Foraaret og inddrages i Oktober.
do.	Østersøen, Åbo Skærgaard	Baake paa Øen Vånö - Kalkskår	64 Fod høj og 86 Fod over H. O.	mellem Hangø Odde og Utö 59° 46' 15" N. 22° 5' 45" Ø.	er Skantet. 10 Fod fra Toppen er anbragt en Tverbjelke med en Tønde paa hver Ende.
do.	Sorte Hav. Dniestr	Vrag, sunket ved Tsaregrad-Indløbet	.....	.....	nærmer sig Indsejlingsmærket. Kanalbøjerne ere afløste af Vagere, røde paa Sydsiden, sorte paa Nordsiden.
do.	Azovske Hav	Vageren paa Dolgoi - Banken	34 Fod, 4 høj	11,8 Kml. retv. S 60½ Ø fra Beresan Fyrtaarn	
Storbritanien (England)	Kanalen, Portsmouth, Spithead Rhed	Vrag ved Princess-bank	7½-8 Fv. V.	Nab Fyrskib i N 42 10 Ø Culver Cliff i N 56 15 V Bøjen SØ for Princ. bank i N 16 45 V	Grøn Bøje med Ordet »wreck» paamalet, 60 yards SSØ for Vraget.
(Skotland)	Vestkyst. Hebriderne	Baaken paa Patterson-Rock	.....	.....	omstyrtet ved Storm d. 26/1, 65. Den tidligere Bøje atter udlagt.
Frankrig	Nordkysten. Calvados	2 Bøjer ved Floden Orne (Byen Caen)	.....	.....	den ene rød, den anden hvid.
	do. do.	Klokkebøje ved Pointe des Essarts	.....	.....	er rød.

do.	do.	Bøje paa Vestkanten af Plateau Calvados	er sort
do.	do.	Bøje ved Vraget Cubana	almindelig Bøje istedetfor Klokkebøje.
do.	Manche	Muret Taarn paa Klippen Dranguet (Pt. de Réville)	
do.	Côtes du Nord	Muret Taarn paa Grundene:	
		1. Portes d'Erqui	
		2. Gourvelot Est	Port Portrieux.
		3. Vieille de Loguivy	Floden Ferlas, Brehat.
do.	do.	4. Corbeau	Floden Tréguir.
		5. Darlasquen-Bras	• Lannion.
		6. Minguen Kerannetz	• Trieux.
		7. Moguedoyer	• do.
		8. Les Souris	• Tréguir. Nr. 6, 7 og 8 ere endnu kun i Vandskorpen. (Ann. Hydr. ²⁰ / ₁₂ 65.)
do.	do.	Bøje paa Klippen Cribineyer	
do.	Rheden Perros	Træbaaker p. Klip- perné Rouge o. Lièvre	Floden Toul - an - Héry.
do.	do.	Klipperne Pom- mier og La Hergue (Iles St. Quay)	Topperne ere hvidmalede.
do.	Finistère	Baake paa Klippen Men-Guen (Ile de Bas)	Baaken staar paa et Taarn.
		Baake paa Le Bréach-Ver	Reden Abervrach. Baaken staar paa et Taarn.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Højde	Pejlinger, Stedbestemmelse	
Frankrig	Nordkysten. Finistère	Baake p. Basse-Rial	.....	.....	Port de Molène. Baaken staar paa et Taarn.
		Baake paa Le Four	.....	.....	" " Douelan.
	Vestkysten. Morbihan	Muret Taarn. Klippen Rouleau	.....	.....	Passe Beniguet.
		do. Klippen Bavard	.....	.....	en af Klipperne Boeufs.
		do. " Grand Sécé	.....	.....
	do. Vendée	do. paa Les Pères	.....	.....
		do. " Pierre Moine	.....	.....
	do. Les Landes	2 Træbaaker, opfort mellem Floderne Gironde og Adours Munding	1. 63 F. høj 2. 75 F. "	ved Biscarosse paa Dune d'Huchet	1. omtrent midt imellem Arcachon og Contis Fyre. Sort Krone. 2. omtrent midt imellem Fyret Contis og Kap Breton Varde. Har paa Toppen 2 Trekanter, en sort og en hvid.
	do. Basses Pyrénées	Mast p. Blanc Pignon	.....	ved Adours Munding	er væltet og bliver ikke mere rejst.
	Sydøst. Middelhavet Departement Var øen Gr. Rouveau	Rødt muret Taarn paa Magnons	.....	.....
(Korsika)	Sydvestkyst	Klippen Prêtre i NNV, 110 Favne af, findes en Grund med . . .	15 à 16 Fod	mellem Prêtre og Olmeto-Klippen, østen for "Moines"	
Grækenland	Middelhav. Morea	Banke ved Kap Matapan	12 Fod	36° 3' 30" N. Br. 22° 33' 9" Ø. Lgd. Kap Matapan i retv. N 3° 30' V Ovo Øen (S for Cerigo) retv. N 86° 30' Ø	Denne Bankes Tilstedeværelse er meget usandsynlig. Der blev ikke loddet. Vandet skiftede vel Farve, men øjeblikkeligt og kun i ringe Grad.

Britisk Amerika (Ny-Skotland)	Øen St. Vincent	Taagehørn paa Sambro og Cranberry-Øerne	21 Fod	Ved Indsejlingen til Halifax og Gut of Canso	Tonerne ere af 5'' Varighed med 20'' Mellemrum og høres 6-10 Kml. borte i stille Vejr.
Sydamerika (Montevideo)	Rio de la Plata	Vraget af Krigsskib «Bombay»	.....	.....	er sprængt, og paa Stedet findes 5-6 Favne Vand. Stedet er endnu mærket med en Tønde «Bombay».
do.	Sydlig Atlanterhav	Marne Banken	28 Favne (mindste Lodskud) Koral, Græs og Grus	16° 12' S. Br 37° 55' V. Lgd.	fundet af Fr. Krigsskib «Marne» ¹¹ / ₆ 65. Har en Udstrækning af mindst 3 Mil i Retn. af NNØ og SSV (retv.). Vandet syntes at skifte Farve.
Madagaskar	Indiske Hav. Marie Eugenie Banken	mindste Dybde er	31 Fod (ved de nyeste Opmaalinger)	L'île aux Prunes S 38 Ø Mamelles de Natte N 28 Ø	efter Kaartet findes 24 Fod.
Ostindien (Java)	Sunda Strædet	Kabel fra Anjer til Sumatra	.....	gaar fra Anjer i retv. N 24 V til den yderste NV-lige Ende af «Dwars in de Weg»	Fra «Dwars in de Weg» gaar den i retv. N 67 V til Varkenshoek, derfra langs Sumatras Kyst til Lodsstationen tæt ved Telok-Betong.
do.	Batavia Rhed, tæt ved Øen Rotterdam	Baake paa Karang-Poeloe-Obie	.....	.....	er nu en hvidmalet Tønde-Baake istedetfor en Baake med Ballon.
Cochinkina	Kina-Søen	Signalstang ved Kap St. Jacques	.....	.....	er atter oprejst. Herfra kan telegraferes med elektrisk Telegraf til Saigon.
Kina	Østkyst, Floden Min	Banke (Grund) ved Indsejlingen	17 Fod, 3 istedetfor 23 Fod, 8	Pic High Sharp til Højeste af Sharp-Island eller Pejling: N 54 V	Flere af de ved Flodens Munding nuværende Dybder ere mindre end efter Mr. Richards Opmaalinger i 1854.
do.	do.	Baaker paa Klippen Roes og Øen Middle-Dog	.....	.....	ere af Sten.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Højde	Pejlinger, Stedbestemmelse	
Kina	Kina-Søen	Banke (Grund)	9 Favne og 4 Fod	19° 10' N. Br. 113° 53' Ø. Lgd.	er af c. 3 Kml.s Udstrækning.
do.	do.	Banken Valparaiso	der skulde ligge	omtr. 33 Kml. østen- for Kap St. Jacques i 10° 20' N. Br. 107° 40' Ø. Lgd.	existerer ikke. Skibet »Valparaiso», der stødte paa det Sted $\frac{1}{2}$ 1862, har saaledes taget fejl.
do.	do. Østkysten Yangtsekiang	Vrag ved Indsejln. til Floden, sunket i	23 Fod	7 Kml. SØ t. S for Fyrskibet	Farlig, da Masten er usynlig.
do.	Mellem Kina og Japan	Vulkaner paa Øerne Yerabu-Sima (Julie) og Kozu-Sima	. . . . .	35 Kml. Syd for Øen Oho-Sima (Vries)	Øerne ligge paa Ruten fra Shanghai til Japan og ere kjendelige ved Vulka- nerne i Aktivitet.
do.	Stille Hav	Gruppe Øer, der ikke ere anførte i Kartet	. . . . .	fra Øen Maldon til Torres Stræde 9° 27' S. 179° 54' Ø.	Beretningen er fra Skibet »Nicolas César» og kan anses rigtig, da den er rettet paa Øen Vanikoro.
Tonga- eller Venskabs- Øerne	do.	Revet »Disney»	13½ Fv. Sand og Koral	Pic de Lette (Latal) i NV 19° 18' S. Br. 174° 7' V. Lgd.	
do. Vestlige Del af Hapai Gruppen	do.	Revet »Culebras»	Braad i S 35 V, 4-5 Kml. fra hosstaaen- de Pejling.	Øen Honga S 5½ Ø » Hapai S 2° 50' Ø » Kao N 17 Ø 20° 19' S. Br. 175° 23' V. Lgd.	Sukker-Toppen paa Koa synlig over Østenden af Tofoa, do. til Midten af Tofoa fører meget nær til Revet.

Officielle Meddelelser.

(Fortsat)

1865.

31 Avg.

Efter at have modtaget Konstruktions- og Reglerings-Kommissionens Betænkning af 13 f. M. angaaende Fregatten Danmark, har Ministeriet bestemt saaledes:

at fire Passager med Trapper anbringes fra øverste Dæk til Batteriet paa begge Sider foran og agterfor Skorstenen gennem Røstværket over Fyrpladsen, og at en Luge skæres i Batteridækket tæt foran Stormasten med Nedgang til Banjerne;

at der gjøres nye og forsvarlig stærke Røstværker saavel over Maskin- som Kjedellugen, at Karmen om Maskinlugen paa Banjerdækket forhøjes ved Hjælp af en Jernplade helt rundt om Lugen, og at den agterste Del af Maskinlugen i øverste Dæk dækkes med et Skylight;

at der indrettes en Devis paa den hensigtsmæssigste Maade til at bringe Fartøjernes Forende over Rælingen;

at der træffes Anstalt til at skære en Ratline til begge Rat, saaledes som det er betænkt udført paa Fregatten Peder Skram;

at der anbringes Brøndstoppere under Batteridækket, og at de derværende Vejviserrør bortfalde;

at Skorstensbardunerne flyttes fra Vaterbordet op til Skandækket;

at der anbringes en Vagtbænk ovenover Ratstammen paa øverste Dæk;

1865.

31 Avg.

- at der anbringes to Haner paa det saakaldte Donkey-Rør, en til Batteriet og en til Banjerne, at den forreste og agterste Downtons-Pumpe sættes i Forbindelse med den nærmeste Søhane, at der lægges et Rør fra den forreste Downtons-Pumpe til Forlasten, og at alle Møttriker i Downtons-Rørets Overkant mærkes efter det Sted, hvortil Røret gaar;
- at Sejlkøjens Størrelse forøges ved deri at indlemme det nærmeste Officers-Lukaf;
- at Klydsbrikkerne udkæres for Kjederne;
- at der anbringes en Telegraf fra Kommandohuset til Rattet paa Batteriet, og Talerør langs med Skandækket fra Kommandobroen til Bakken, samt at Talerøret fra Kommandobroen til Batteriet forlænges ned til Maskinen;
- at der anbringes en Stopventil paa Damprøret i Maskinrummet, og at Dampkjedlerne forsynes med Askedøre;
- at den Jernstang paa Mesanmasten, der træder istedetfor Snovmast, borttages, og at Mesanen gives Askebaand om selve Masten;
- at der anbringes Luger med Metaldæksel i Batteridækket til Granaternes Ophejsning i Lighed med dem, som findes i Banjerdækket, og at Fokkestagssejl indrettes til at fare paa det agterste Fokkestag.

Til Observation:

- naar Røret engang skal aftages paa Grund af eventuel Reparation, at Rørstammen overskæres tæt ovenfor Batteridækket og samles ved en Muffe;
- at Tapperne paa Jernrullerne ved Spillet gjøres forsvareligere;
- en solidere Forstøtning af Inderenden af Klyverbommen;
- at der træffes Anstalter til at undgaa den paaklagede Skamsling af Katløberen i Nokken af Kranbjelkerne;
- at Takkelmesterens Opmærksomhed henledes paa Orlogskapitajn Pedersen's almindelige Bemærkninger

om Fregattens Takkelads og Rejsning, navnlig paa 31 Avg.
 Nødvendigheden af at have længere Kalløbere for
 at faa Ankeret klart af Stevnen;

Manglen af Blakes Stoppere, Vantlejdere og Stænge-
 vindereb;

Uhensigtsmæssigheden af de svære Brasskinkler paa
 Rærne og af Toplenternes Skæring.

Hvad endelig Forslaget om en Forandring af Kanon-
 portene samt om at gjøre Kommandohuset lavere og
 til den Ende at lade Finkenetterne bortfalde, angaar,
 da kan Ministeriet ikke anse disse Forandringer for
 ønskelige, men skal henstille til Værftets Observation,
 at Kommandohusets Forbindelse med Dækket styrkes
 paa bedst mulige Maade.

Bestemmes, at Søartilleriets forskellige Kanoner 2 Sept.
 blive at betegne

1. ved den tilsvarende Støbejernskugle udtrykt i rundt
 Tal af Pd.;
2. ved Kanonens egen Vægt i nærmeste hele Centner;
3. efter Beskaffenheden, Kugle-, Granat- eller Riffel-
 kanon saaledes: den 30pundige 59 Centners Kugle-
 kanon, den 60pundige 60 Centners Granatkanon,
 den 60pundige 144 Centners Riffelkanon;

Lieutenant Thalbitzer tilkjendegivet Ministeriets 11 Sept.
 Tilfredshed med hans indsendte Rapporter.

Etatsraad, Departementsdirektør Esskildsen, Kom- 28 Sept.
 mandant, Orlogskapitajn Meyer og Søetatens konstituerede
 Bygmester, Bygningsinspektør Sørensen udnævnes til
 Medlemmer af den Kommission, der i Forbindelse med
 Delegerede fra Finantsministeriet vil være at nedsætte
 til nærmere Drøftelse af Planen til Nyboders successive
 Afgivelse, og hvad dermed staar i Forbindelse.

Chefen for Orlogsværftet beordres at træffe For- 6 Oktbr.
 anstaltning til, at industrielle Gjenstande fra Orlogsværftet
 kunne blive fremstillede ved Kunst- og Industriudstillingen
 i Paris 1867.

1865.

- 12 Oktbr. Chefen for Orlogsværftet meddeles lignende Ordre med Hensyn til Kunst- og Industriudstillingen i Stockholm 1866.
- 14 Oktbr. Efter at have modtaget Konstruktions- og Reglerings-Kommissionens Betænkning over General-Rapporten om Korvetten Valkyrien som Kadetskib iaar har Ministeriet bestemt saaledes:
- at Kanonportene forhøjes for at opnaa større Elevationsfrihed;
 - at ligesom iaar de tvende forreste Kanoner fremtidig ikke skulle medgives, naar Korvetten benyttes som Kadetskib;
 - at Stroppen til Toplenterne flyttes højere op paa Masten, og at som Følge heraf Toplenterne forlænges;
 - at underste Agterhalere til Bardunstræberne gives Blokke paa Skjæget og at Merse-Skjødsblokkene flyttes nærmere Raaens Midte.
- Til Observation:
- Større Førlighed af Forhalerne paa Bardunstræberne, Istandsættelse af Skandækket paa Bakken, af Kabysen og af Destillationsapparatet.
- 16 Oktbr. Allerh. Resol., at der i Aaret 1866 ikke skal afholdes Adgangsprøve ved Søkadetakademiet.
- 17 Oktbr. Efter Indstilling fra Chefen for Orlogsværftet bifaldes, at de private Haandværkere underkastes samme Kontrol med Hensyn til rigtigt Møde paa Orlogsværftet som det faste Mandskab.
- 20 Oktbr. Fregatten Niels Juel bestemmes at oplægges som foreslaet af Chefen for Orlogsværftet, nemlig:
1. Skibet aftakles fuldstændigt;
 2. Skrue, Anker og Kjeder, Kanoner og Artillerigods samt Rundholter forblive ombord, forsaavidt ingen større Reparation gjøres nødvendig;
 3. Inventarium under Mesteren i Flaaden, Snedker Inventarium samt Brandredskaberne forblive ombord;

4. Jern-Vandkasserne bringes iland, Lasten brækkes og 20 Oktbr.
Taget paalægges.

Chefen for Vagtstationen paa Batteriet Trekrøner, 25 Oktbr.
Kapt.-Lieut. Købke, beordres d. 1ste November at over-
levere Kommandoen af Stationen til Lieut. Skibsted.

Kommandoen ombord i Fregatten Niels Juel beor-
dres strøgen den 31te Oktober.

Lov om extraordinær Pension og livsvarig Under- 26 Oktbr.
støttelse til nogle forhenværende Bestillingsmænd ved
Opmudringsvæsenet.

En Kommission til Omarbejdelse af Flaadens Taktik 27 Oktbr.
og Signalbog beordres nedsat, bestaaende af:

Kontre-Admiral v. Dockum som Formand, Orlogs-
kapitajnerne E. Suenson og P. Wulff, Kapitajnlieute-
nanterne E. Krieger og J. Tuxen.

Til at fungere som Sekretær ved Kommissionen er
senere beordret Lieutenant Rothe.

Bekjendtgjørelse af Bestemmelser angaaende Flag-
føring for russiske Skibe:

»Hs. Maj. Kejseren har behaget at befale, at alle Or-
logsflaadens Skibe og svømmende Værker uden Hensyn
til deres Bestemmelse, som hidtil have sejlet under Flag,
skulle for Eftertiden vise agter et og samme hvide Flag
med det blaa St. Andreas Kors; dette Flag skal ligeledes
vises af alle Søstationschefer fra Toppen.

Hvad angaar det blaa og røde Flag med hvide
Hjørner, i hvilket findes det blaa St. Andreas Kors, saa-
velsom de hvide, de blaa og de røde Vimpler, da maa
disse ikkun benyttes efter speciel Ordre, naar det, paa
Grund af et stort Antal Skibe i en Eskadre, maatte an-
ses nødvendigt at dele denne i Detachementer.

Af Reglementet udgaa de Flag, som hidtil have
været førte agter paa Yachterne, Kadetskibene, Exercer-
skibene, Opmaalingsfartøjerne, Fyrskibene, Krigstransport-
skibene, Lastdragerne og Postvæsenets Skibe.

1865.

27 Oktbr.

Ligeledes udgaa af Reglementet de Flag, der have været tildelte de nu nedlagte Poster, som Chef for Marinens Generalstab, Flaadens General-Intendant, Intendanten en chef for Sortehavsflaaden, Generaltøjmasteren og Artillerichefer i Havnene, ligesom ogsaa Standeren for Chefen for Marinens Generalstab.

For alle Embedsmænd med Admirals Rang bestemmes et Admiralstegn, nemlig et Admiralsflag med hvide Tverstriber, som føres overensstemmende med Reglerne for alle Standere.

Det Flag og den Stander, der ifølge Reglementet ere tildelte Marineministerposten, tildeles for Eftertiden Direktøren for Marineministeriet.

De Flag, der ere bestemte for de militære Guvernører, hvem en Del af Marinen er underlagt, samt de, der ere bestemte for Øverstkommanderende paa Flaader, Eskadrer eller i Havnene, maa for Eftertiden kun vises fra Chalupper i de i Marinereglementet fastsatte Tilfælde, og dersom disse Embedsmænd have Admirals Rang, skulle de hejse det almindelige Admiralsflag fra en af Toppene i Overensstemmelse med deres Rang.

Idet Marine-Administrationen meddeles denne allerhøjeste Befaling til videre Foranstaltning, paalægges det Inspektions-Departementet at forfatte, overensstemmende med nærværende Befaling, et Udkast til Forandringer i Marinereglementets Bestemmelser, og befales det alle Øverstkommanderende og Havnechefer uopholdelig at forsyne alle Skibe med hvide Flag med det blaa St. Andreas Kors.

31 Oktbr.

Lieutenant C. Jessen beordres til Tjeneste ved Generalstaben.

1 Nov.

Ministeriet har approberet en af Chefen for Orlogsværftet fremsendt Tegning til nogle Forandringer ved Apteringer af Hytten i Pantserfregatten Peder Skram.

3 Nov.

Allerb. Resol., at den ifølge allerhøjeste Resol. af 6te Jan. 1777 nedsatte Defensions Kommission opløses.

1865.

7 Nvbr.

Bekjendtgjøres, at Hs. M. Kongen under 6te s. M. har meddelt Orlogskapitajn O. H. Lütken Afsked i Naade som Marineminister, og under s. D. lige allernaadigst udnævnt Orlogskapitajn H. H. S. Grove til Marinemin.

Det paalægges Vedkommende at sende Meddelelser om Istilstanden henholdsvis i Wingø Skjærgaard, ved Indgangen til Sundet, ved Frederikshavn og i Læssø Rende direkte til Fyrmester Meyer paa Skagen, hvor der er aabnet en Telegrafstation paa selve Fyrtaarnet, istedetfor som tidligere til Lodsoldermand Ulrich i Frederikshavn.

Kapitajnlieutn. C. Schönheyder beordres at fratræde sin Funktion som Chef for Marineministeriets Sekretariat. 8 Nvbr.

Kaptajnlieutn. Schultz beordres at fratræde Tjeneste som subaltern Officer ved Søkortarkivet, og at overtage Funktionen som Chef for Marineministeriets Sekretariat.

Minist. f. K. og Underv. har ved Skrivelse til Kjøbenh.s Magistrat bifaldet, at det under 18de December 1860 approberede Reglement for Begravelsesvæsenet heri Staden med nogle Modifikationer fremdeles maa forblive i Kraft til 31te December 1867. 9 Nvbr.

Har Marineministeriet efter Anmodning af Kjøbenhavns Magistrat indvilget i, at den nu ubenyttede Del af den Fløj af Søkværsthuset, der ligger langs med Overgaden over Vandet, maa midlertidig og senest indtil April Flyttedag 1866 overlades Kommunen til Indlogering af Familier af Arbejdsklassen. 10 Nvbr.

Lieutenant Suenson tilkjendegivet Ministeriets Tilfredshed med hans indsendte Rapporter. 15 Nvbr.

Ministeriet har resolveret: 17 Nvbr.

at Pantserfregatten Peder Skram bliver at færdigbygge og kobbre saaledes som bestemt ved Ministeriets Resolution af 28de Februar d. A. (nemlig: Fregatten bliver at kobbre til circa 3 Fod fra Pantserpladernes Underkant, og der anbringes i det aabne Rum en

1865.

17 Nvbr.

Spigerhud af Almeplanker, kogt i Linolie, saafremt dette uden særdeles Bekostning kan udføres).

at naar Fregatten har været udrustet og prøvet, aftages de agterste Pantserplader i de 2 øverste Ranger for at sulagere Skibet under Oplægning.

at der, naar Fregatten indsættes i Dok efterat have henligget mindst 1 Aar i Vandet, bliver at undersøge og indberette til Ministeriet, hvorledes de underste Ranger Pantserplader have konserveret sig i Sammenligning med Pladerne paa Dannebrog og paa Danmark, saaledes at man kan komme til fuldstændig Erfaring om Kobberets Indflydelse paa Pandserpladerne saavel i større som i mindre Afstand fra disse, ligesom der bliver at give Indberetning om, hvorvidt den paa Fregatten anbragte Spigerhud af Almeplanker, kogte i Linolie, har holdt sig fri for saadanne Substanser, som kunne være skadelige for Skibets Hastighed.

18 Nvbr.

En Kommission beordres nedsat for at underkaste de i de senere Aar Krigsskibene til Prøve medgivne »Instruktioner og Reglementer for Tjenesten paa de kongelige Skibe« en Revision.

Til Medlemmer af Kommissionen ere beordrede:

Hs. Excellence Vice Admiral Bille som Formand,
Orlogskapitajnerne Schultz og Wrisberg,

Kapitajnlieutenanterne Hagen, C. Schönheyder
og F. Lund,

Lieutenanterne Meldal, Schiwe og Mac Dougall.

Til at fungere som Sekretær ved Kommissionen er senere beordret Krigskancellisekretær Winge.

28 Nvbr.

Lient. L. Braag beordres at fratræde Inspektions-officerstjenesten ved Nyholms Ekipage, og at forrette Tjeneste ved Søartilleriet, samt designeres til Forstander for næste Aars Exercerskole for Søværnepligtige.

(Fortsættes).

Notitser fra 1864.

Af P. F. Glødesen, Lieutenant i Marinen.

Efterat den danske Marine i et halvt Aarhundrede ikke havde bestaaet nogen, ialfald betydeligere Søtræfning, blev det dens Lod ved Rygen og Helgoland at deeltage i de første løbende Batailler, der nogensinde ere udkæmpede mellem Træskibe med Damp og riflet Skyts. Endeel af de ved disse Leiligheder indhøstede Erfaringer maa selvfølgelig have fundet deres Udtryk i Chefsrapporterne og ville maaskee saaledes komme os tilgode; dog antager jeg ligefuldt, at det ikke kan være uden Nytte, at ogsaa andre Deeltagere i disse Kampe og i Krigen i det Hele fremkomme med deres Betragtninger og lagttagelser, thi det er dog kun ved at blive prøvet og betragtet fra forskjellige praktiske Sider at enhver, og ikke mindst enhver maritim Sag faaer sit rette Udseende. Af de Spørgsmaal, om hvilke man efter sidste Krig er berettiget til at vente Udtalelser fra Marinens Officerer, ere nu vel nogle af de vigtigste behandlede her i Tidsskriftet i de to indholdsrige Artikler: »Lutter Gjentagelser« og »Om Flaadens Bevæbning«, der hovedsagelig angaae Dampens og det riflede Skyts' Indflydelse i deres Heelhed; men det forekommer mig, at der ogsaa er god Grund til at undersøge lidt nærmere flere af Enkelthederne i Skibenes

indre Organisation, der netop stærkt paavirkes ved Dampens og Spidsprojektillets Indførelse.

Af de tre Faktorer: Dampen, det riflede Skyts og Pantseret, der saa aldeles have forandret Søkrigens Karakter, tør man vist paastaae, at den førstnævnte, relativt til de to andre, har foraarsaget den største Omvæltning og endnu har den væsentligste Betydning, og at man paa Søkrigskunstens nuværende Standpunkt maa opstille som Betingelse for et Fartøis Kampdygtighed: først, som Nødvendighed, kraftige og veldækkede Maskiner, samt godt Skyts, og dernæst, som et Gode, Pantser. Idet jeg altsaa fuldkommen anerkjender de jernklædte Skibssiders store Værdi, anseer jeg dog det Skib, der i Forhold til sin Modstander har den største Hastighed og de bedste Kanoner, — som altsaa kan vælge sin Plads, gaae sin Modstander tæt paa Livet eller trække sig ud af Skudvide, — for i en Batailles afgjørende Øieblik at besidde en Overlegenhed, som i de allerfleste Tilfælde selv det bedste Pantser ikke kan give: den samme Overlegenhed, som den smidige og behændige Kæmper har over den kun muskelstærke. Men har jeg Ret heri, da fordrer jo Nutiden saa kraftige Maskiner og Kanoner som muligt.

Det næste Spørgsmaal bliver da, om Forholdet vil forandre sig i Fremtiden, om man kan vente at konstruere saadanne Jernvægge, at et Skib saa at sige ikke behøver at kunne manøvrere, fordi det uanfægtet af ethvert Projektil i Ro og Tryghed kan bruge sit Skyts bag de uigjennemtrængelige Skibssider. Jeg troer ikke paa saadanne Pantser; thi medens Modstandsevnen kun kan forstørres ved at forøge Tykkelsen, eftersom der ikke er stort Valg i det Materiale, der kan anvendes, er der en Grændse for den Vægt et Skib kan bære, altsaa for ethvert Fuldpantser; hvorimod de kolossale Fremskridt, som Artilleriet har gjort siden sin Barndom og indtil vore Dage, ikke lader øine nogen Standsning for den

menneskelige Opfindsomhed i denne Retning, saa at den Dag dog turde komme og maaskee snart, da Kanonerne seire, og Jernklædningerne afkastes eller ialfald indskrænkes ligesom tidligere til enkelte Dele af Skibet. Ja, jeg veed ikke, om man kan kalde det en Parodox, naar jeg antyder Muligheden af at man kommer dertil, at Opfindsomheden anvendes paa Midler til kun at beskytte Skibenes Bund (ogsaa imod de sig endnu rigtig nok kun langsomt udviklende undersøiske Angrebsvaaben), og man da tilfreds med at have sikkert sig sine Maskiner og forvaret sig mod at sænkes, overlader Forsvaret af den øvrige Deel af Skibet udelukkende til Skytset; — men jeg troer ialfald, at det, som Videnskaben idetmindste for en Periode vil standse ved, ikke bliver en stærk og veldækket Kanon, men derimod en stærk og hurtig Kanon. Og vil Udviklingen gaae i denne Retning, da fordrer jo Fremtiden ligesom Nutiden, at vi bygge ualmindelig hurtige Skibe, og det saameget mere som vor Marine ikke har Raad til at følge Systemforandringerne, saa at vi, ved hvad vi anskaffe, maa have Blikket ligesaameget henvendt paa hvad der rimeligt vil komme som paa hvad der er. Hvem tvivler desuden endnu om, at det vigtige Moment »Farten«, som man hidtil stadig har forøget, ikke ogsaa fremdeles skal forøges? — Vi arbeide nu vel ogsaa til en vis Grad derhen; men jeg anseer det for saa absolut nødvendigt, at Overbeviisningen om Fordelen ved den overlegne Fart ret finder Indgang hos Alle, at jeg ligefuldt finder det nyttigt, overalt tillige at fremdrage Beviser for at ringe Fart hidtil har skadet os. I begge de nævnte Afførere have vi saadanne Beviser. Begge Steder løb Fjenden fra os. Ved Rygen, fordi ingen af vore derværende Skibe kunde indhente Preusserne, ved Helgoland, fordi vort hurtigste Skib »Jylland« blev opholdt nogle Minutter ved at Styreapparaterne bleve overskudte, og ingen af de andre Skibe havde Hastighed nok til at

række Fjenden inden han naaede neutral Grund; thi hvad skulde ellers have forhindret os i Forsøget paa at tage idetmindste »Schwartzenberg«, dengang vi med uforfærdede Førere, jublende Besætninger, saagodtsom hele Skrog og Reisninger og med hver en Kanon i Virksomhed havde al Sandsynlighed for at kunne overvælde ham, der flygtede brændende og kun meget svagt besvarede vor Ild. Og hvilket Tab lede vi altsaa ikke her ved vore svage Maskiner? Ja, der er vist ikke ret mange Officerer fra sidste Krig, der ikke ved en eller anden Leilighed af Hjertens Grund har bandet dem.

Vor hele Stilling i Fremtiden paabyder dertil stor Hastighed. Man beslutte at imødegaae en fremtidig Krig som man vil; man lægge Hovedvægten paa Flaaden eller Armeen; Marinens Opgave, at beskytte lange Kyststrækninger og sikre Troppetransporterne mod den voxende preussiske Flaade, maa og vil altid blive svær at løse. Med faa Skibe i Forhold til Fjenden maa ethvert af dem være overlegen godt; udmærkede Egenskaber maa bøde paa Tallet, og en af de første er stor, meget stor Hastighed. Altid aarvaagne, altid paa Forpost, snart spredte, snart og hurtigt samlede igjen; paa mindste Vink om Fjendens Bevægelser benyttende hver lille Fordeel over Grundene for at ile imod ham, harcellerende ham tilvands og tillands for hurtigt igjen at forsvinde: saadan bliver sikkert vore Skibes Virksomhed, og dertil maa de være hurtige, ja, vi kunde aldrig faae dem hurtige nok.

Hvad enten man imidlertid er enig med mig i det Foregaaende eller ei, deri maa Alle samstemme: at Maskinerne bør være godt dækkede. I vor bedste Fregat »Jylland« (jeg taler her kun om Træskibe) var den det ikke, og, saavidt jeg veed, var det ikke bedre i de fleste andre Skibe. Et Hul paa Damprøret i Maskinen — og enhver, der er i Nærheden bliver skoldet eller maa flygte. Skibet kan ikke regjeres. Og dog var dette Rør ikke stort

mere dækket end f. Ex. Madkjedlen. Alle Lugerne over Maskinrummet vare aabne, saalænge til der blev rekvi-
reret de noksom bekjendte Jerntraads Net, som saa
under Affære igjen bleve belagte med Køier. Der er
nu vel givet Ordre til at lægge forsvarlige Jernrister
over Lugerne i Banjerdækket i vore Skrueskibe, men
hvorfor ikke ogsaa i Batteriet og Dækket? Springer en
Granat over Maskinrummet, kan man behøve al den
Dækning, der kan faaes, og jeg indseer ikke, at saa-
danne Rister kunne blive til nogensomhelst Ulempe. —
Til at beskytte Kjedlerne, forekommer det mig, man har
et simpelt Middel i Kulkasser med Mellemdæk, som alt-
saa tømmes sidst foroven. Man har forladt dem paa
Grund af Vanskeligheden ved at lempe i dem; men nu,
da Granatskydning hører til Dagens Orden, maa der
offres meget for at skjærme et Skibs ømme Steder.
Man vælge imidlertid hvad Middel man vil, Maskinerne
maa dækkes og det forsvarligt fordi de ere Ski-
bets Hovednerver.

En anden Sag, der fortjener al Opmærksomhed, er
den ved den store Anvendelse af Sprængprojektilet i saa
høi Grad forøgede Fare for at der udbryder Ild ombord.
At dette er saa, er i og for sig indlysende nok; men jeg skal
dog minde om, at ved Helgoland var der gjentagne Gange
Ild i de østerrigske Skibe. Enhver Officeer kjender de
Midler man har til Slukning og veed, at med Und-
tagelse af Maskinsprøiten ere Trykværker og Brand-
sprøiter udsatte for at gjøres ubrugelige ved den mindste
Granatstump. De fleste have sikkert ogsaa bemærket,
hvormegen Vanskelighed man har under Klartskib navnlig
om Natten, naar Lugerne lægges over, og Mandskabet
iler til Kanonerne, ved at faae tilbørligt Vand ned om Læ,
og har man i Bataille forbrugt det Kvantum, der engang
er kommen ned, kan det kun erstattes ved Trykværk og
Sprøiter, der deels kunne være i Brug andetsteds, deels
beskadede, eller ved at tage Folk fra Kanonerne til

Vandlangning. Som et simpelt, billigt og uskadeligt Middel til at raade Bod paa denne Vandmangel foreslaaer jeg: at man skal lægge korte Metalrør gjennem Skibssiden under Vandgangen, to, fire, sex gjennem hver Side efter Skibets Størrelse, Rør af f. Ex. 6" Diameter, dækkede med Rist udenbords, samt med en kort Tud, Hane, Nøgle og Skruegang til en Ledeslange tæt indenbords. Man kan troe, at en saadan let Vandforsyning kan undværes; jeg er overtydet om det Modsatte; men man kan umuligt paastaae, at den er unyttig. Tvertimod synes det mig indlysende, hvor betryggende og heldigt det maa være under en Affære, naar man ved blot at dreie paa et Par Haner kan have Strømme af Vand ind i Nærheden af Ilden. Om Læ gjelder det dertil fremfor andre Steder hurtigt at dæmpe enhver Antændelse, forinden Røgen fordriver Mandskabet fra Brandstedet, og for at man ikke skal behøve at slæbe omkring med de Saarede. — Jeg tænker mig den Indvending, at saadanne Rør kunne give Lækkage og Fugtighed, men den vil forhaabentlig ikke fremkomme; skulde det imidlertid skee, da lad mig imødegaae den, for det første med at erindre om, at Krigsskibe ere til at slaas med, og maa indrettes derefter (hvad vi ofte glemme), dernæst ved at henvise til, at man under daglige Forhold kan aflaae Hanerne; men er det overhovedet nødvendigt eller blot nyttigt at faae lettere Adgang til Vand om Læ, da skal man vist vanskelig kunne finde et billigere og simplere Middel dertil end disse Rør.

Er Faren for Antændelse steget, er det vel ogsaa naturligt, at man søger at dække de lettest sængelige Sager. Ordre er da ogsaa givet til at lægge $\frac{3}{4}$ " Jernplader over Krudt- og Granatmagasinerne, men det er ikke tilstrækkeligt at lægge disse lige over Magasinerne, saaledes som de bleve ombord i »Jylland« under Krigen; de maa et Stykke foran og agtenfor dem og heelt ud

iborde til begge Sider, ellers kan en Spidsgranat med lidt skæv Retning let finde paa at gaa udenom dem. Bedst var det sikkert dertil at lægge disse Magasiner lavere i Lasten med et Lag Proviant til Tag, og jeg kan ikke paa nogen Maade indsee, hvorfor man ikke gjør det. At have Seilene og Laboratoriegodset paa Banjerne, selv om man flytter dem bort fra Nedgangene til Krudtmagasinerne, maa jeg ansee for meget farligt. Kommer en Granat ind i Seilkøien, og hvorfor skulde den ikke det? eller tændes der paa anden Maade, har man en Ild, der sikkert er meget vanskelig at slukke. En kvælende Røg vil fortrænge Mandskabet, og hvordan skal man faae revet ud i Køien, der selv under daglige Forhold er saa vanskelig at faae noget ud af; og hvad skal der, paa den anden Side, være iveien for at have Seilkøien i Lasten og f. Ex. et Antal Kjødtønder i et tilsvarende Aflukke paa Banjerne?

Blandt de Enkeltheder, der ogsaa ere blevne stærkt paavirkede af den forandrede Krigsførelse, er Bestemmelsen af Elevationerne under en Bataille. Ved Dampens Indførelse er den Tvang, som Vinden paalagde Bevægelses-Retningerne, ere de smaa Hastigheder, de sindige Dreninger og de langsomt vxlende Afstande vegne for fuldstændig Bevægelses Frihed, større Hastigheder, korte Dreninger og hurtig vxlende Afstande, hvoraf igjen den naturlige Følge er en i høi Grad forøget Vanskelighed ved til ethvert Øieblik at skyde med rigtig Elevation, hvilket baade jeg selv og mange af mine Kamerater allerede have havt god Leilighed til at føle. For at bestemme Elevationen henviser Marinens Undertøimester i Artiklen »Om Flaadens Bevæbning« til Nødvendigheden af at iagttage, hvor Ens Projektiler træffe, ja baserer saagodtsom hele Skydningen derpaa. Jeg troer, at denne Opfattelse er fremstaaet ved en Misforstaaelse af de virkelige, legemliggjorte Forhold under en Søkamp. I Fægtning paa lang Afstand, mod Kanonbaade eller andre

Skibe med ubetydelige Reisninger kan man ganske vist endnu være udelukkende henviist til denne famlende Skydemaade, og man kan vel ogsaa fra et enkelt Skib med nogle faa Kanoner saa nogenlunde følge Projektilbanerne, medens man dog altid skal have meget ondt ved at bedømme, hvor langt Nedslaget er især paa den modsatte Side af Modstanderen; men hvor Røg og Projektiler kastes ud af 10 til 20 Kanoner, hvor Granatstumper og Rikochetter pidske Vandet imellem Skibene, og da navnlig, hvor det er Eskadrer der kæmpe, saa Kuglebanerne krydse hinanden, og man ikke kan skjelne Ens egne Granater fra Naboens, og endelig hvor man skyder fra et altid meer eller mindre slingrende Batteri, — der bliver det i de allerfleste Tilfælde en komplet Umulighed at rette Skydningen efter Nedslagene, og høist urigtigt ikke at søge andre Midler for at bestemme Elevationen. Vi vide jo imidlertid Alle, hvor slet man er stillet ved enhver Distancebestemmelse imellem Skib og Skib, idet man alene er henviist til den forholdsviis langsomme Vinkelmaaling og Øiemaal; og det er derfor paatide, at man alvorligen beskjeftiger sig med at udfinde bedre Midler, hvorved man hurtigt og simpelt kan løse denne Opgave, og uden hvilke man jo savner de første Betingelser for Træf, samt aldrig faaer den fulde Nytte af selv det fineste Skyts, de bedste Projektiler, de meest indøvede Kanonkommandører. Saalænge til man finder saadanne Midler, er man imidlertid henviist til hvad man har, og for ikke at skyde iblinde maa man med Alvor og Opmærksomhed bruge dette. Som det er nu, har imidlertid under Bataille enhver Officeer ligefra Chefen til den yngste Lieutenant andet og nok at tage Vare paa foruden at bestemme Elevationer, og skal dette passes som Bisag, bliver det maadeligt udført og lammer Vedkommende i hele sin øvrige Virksomhed. — Jeg anser det derfor for absolut nødvendigt: at under Klartskib en dertil øvet Officeer udelukkende

er ansat til at bestemme Afstande, at denne Officeer i Pantserskibe anvises en dækket Plads, hvorfra han kan anstille sine Iagttagelser, og at der indrettes Telegraf-Apparater med Skiver og Visere paa passende Steder, hvorved han sættes i Forbindelse med Batterierne. Men hvor skal man tage denne Officeer fra? spørges maaskee. Ligemeget! han maa til, han er en Nødvendighed, og bliver meer og meer en Grundbetingelse for at faae Virkning af Skytset, efterhaanden som hvert enkelt Skud faaer forhoiet Værdi ved at Kaliberen forøges og Kanonernes Antal formindskes.

En Mangel ved vore Skibe er, efter min Formening, at der ikke havs et nogenlunde stort og ordnet Rum i Lasten, i hvilket selv et større Antal Saarede kan faae Plads, og hvor Forbindingen kan gaae for sig. Som det nu er, maa de fleste af disse Ulykkelige lægges paa Banjerne, hvor de, lidende og elendige som de ere, kunne anstille Betragtninger over den store Mulighed for, at f. Ex. en Granat springer mellem dem og gjør videre Lægehjælp ufornöden. I »Jylland« hændte dette. Lastens Størrelse tillader ganske vist ikke at udrette meget i denne Retning; men ligesom en Armee gjør sig det til Pligt, snarest muligt at bringe sine Saarede ud af Ilden, saaledes bør ogsaa vi søge strax at dække saamange vi kunne, hvortil kommer, at det er meget uklogt at belemre sine i Reglen smaa Banjer med disse mange hjælpeløse Mennesker. I Fredstid behøves intet saadant Lazaret. I Krigstid, da vore Skibe neppe nogensinde ville fjerne sig langt fra vore Kyster, kan man i dette Tilfælde indskrænke Vandkasserne og Proviantens Mængde, og det saameget lettere som de fleste Skibe have Destillations-Apparat. Værftet skal i Krigstid aptere et Lazaret ligesom ethvert andet nødvendigt Rum, og det skal ikke være overladt til Skjøn af en

eller anden ombord, hvormegen Plads der saadan kan levnes dertil.

Der har i sidste Krig været talt Endeel om, hvor man rigtigst bør have sine Bramstænger og Rær. Naar de i Krigstid blive iland, ere de vel i Reglen paa bedste Sted, omhoug paa det uheldigste, og vil man følge Middelveien, da surre man dem udenbords, hvor de ere bedst afveien, og hvor Splinterne ingen Skade gjøre. Vi have seet Projektilerne forvilde sig op i utrolige Høider (en slet anbefaling for at rette Skydningen efter Nedslagene), og det maa gjøre en mindre heldig Virkning at faae Bramgodset faldende ned. I det Hele var det sikkert godt, om man arbeidede hen til at blive fri for endeel af de mange Rundholter paa Dækket ved til Exempel altid at gjøre Stor- og Forreisningerne eens.

Angaaende vore Skibes udenbords Maling, da er der vist ikke mange af Officererne, der have deeltaget i de fornævnte Affærer, som ikke ere enige om, at en hvid Gang er en udmærket Sigteskive, fordi den præsenterer sig tydeligt i Kruttdampen paa det sorte Skrog, og de preussiske Officerer have efter Krigen udtalt det samme. Eensfarvede lysegraa Skrog anseer jeg for de heldigste, fordi de ikke sees let, hverken i Krutrøg, Taage eller Skumring. Saavidt mig bekjendt, var den franske Flaade malet saaledes under den orientalske Krig, ligesom ogsaa nogle af vore Skibe i 1864. At man til en vis Grad anerkjender det Rigtige heri, sees af Bestemmelsen om, i Fremtiden at male Pantserbatterierne og Kanonbaadene graa, og jeg haaber derfor ogsaa, at denne Ordre ved Udbrudet af en Krig øieblikkelig udvides til hele Flaaden og Transportfartøierne, da jeg ikke seer nogensomhelst Grund til at give Fjenden et udmærket og simpelt Middel ihænde til strax at see hvad Slags Skib han har isigte, ved at male Flaaden ud-søgt forskjelligt, ligesaa lidt som til at lade Træskibene

yde en bedre Skive for Fjenden end Pantserskibene, aldenstund de daarligere kunne taale at blive ramte.

Endnu kun nogle Linier om Kanon-Exercitsen i vore Skibe. Jeg troer den øves efter et mindre heldigt Princip. Unegteligt er der noget ret tiltalende ved den, og jeg kan godt forstaae, at den har ivrige Forkæmpere, men er dog af den Formening, at disse, paavirkede af dens smukke og militære Ydre, oversee dens Mangler. Tanken i den er, at den paa en sindrig Maade tager enhver Muskel og Knokkel med i Beregning; saa siges: at de og de Vendinger og Dreninger ere de eneste naturlige for det normale Menneske, naar den eller den Bevægelse skal udføres, den eller den Kraft udvikles, og naar vi derfor rigtig tilgavns indøve disse Bevægelser, saa maa de ogsaa tilsidt falde Folkene som de naturligste og blive udførte mekanisk selv under Bataille. Principet er naturligviis rigtigt, og det eneste, der giver virkelig regulær Exercits; men der fordres ogsaa for at gennemføre det, for saaledes at støbe alle Folkene om i een Form og berøve dem deres Personlighed, flere Lærere og langt mere Tid end Forholdene i vor Marine stille til Raadighed. I Fredstid have vi vel Lærere nok, i Krigstid derimod ingenlunde; tvertimod maa man begynde med tildeels at undervise de indrullerede Underofficerer, og med Hensyn til Tiden skal det erindres, at for at det System vi følge skal skee virkelig Fyldest og ikke blot blive et Tilløb og noget halvt, er det ikke tilstrækkeligt, at Folkene lære Grebene godt — de maa og skulle ogsaa have Tid til atter og atter at gjentage, hvad de have lært, saalænge indtil de uvante Bevægelser ere optagne som deres Kjød og Blod, indtil de ere omdannede fra Smede, Skomagere, Tømrere, Handelsbetjente og Matroser til soldatermæssige Artillerister; og ligesaa skal det erindres, at i Fredstid have vi hertil aarligt i Reglen kun en Fregat og en Corvet: et lukket Batteri, Resten aabne,

ude i nogle Maaneder, samt at en rum Tid af vore Togter falde i et Klima, der ideligt paa forskjellige Maader lægger Hindringer iveien for de daglige Øvelser.

Hos de fleste af vort Mandskab bliver Dressuren derfor eiheller andet end kunstige, uvante Former, der kastes overbord ved første givne Leilighed og snart glemmes, naar Folkene ere vendte tilbage i deres borgerlige Forhold. Der bliver den samme Forskjel mellem deres Bevægelser og virkelig udviklet Exercits som imellem den Maade, hvorpaa en ung Soldat tumler sit Gevær, og den, hvorpaa en gammel Jæger gjør det. — Man vil hertil svare mig, at vi dog have følt stor Nytte af Exerceerskibene. Aa, ja! Naar Skolen ikke har ligget for langt tilbage i Tiden, kan man hos endeel af Folkene let opfriske Betjeningen af den enkelte Kanon, (men saasnart man overgaaer til »Doubling« og »særskilte Arbejder« kniber det allerede), og de Par Mand, der saaledes snart ere indøvede blive ganske vist en Støtte for Uddannelsen af Resten af Besætningen —, hvorfor jeg ogsaa altid skal være en Forsvarer af aarlige Skoler, — men for det første leverer Udskrivningen kun et saare ringe Antal af disse Skole-Folk, og mange have glemt det Lærte, og for det andet gaaer det ligefuldt forholdsviis langsomt med Exercitsen og tager lang Tid inden man faaer et rimeligt Antal Folk, der kunne lade og skyde, dels fordi man i Overeensstemmelse med Reglementerne maa arbeide sig smaat frem i Retning af det eensartede Mekaniske, dels fordi Skibets øvrige Tjeneste tager endeel og navnlig i Begyndelsen megen Tid. En anden Sag er det i de store Mariner, der have en fast Stok, indøvede Besætninger under Kommando, lange Togter, lukkede Batterier i Tredøkkere og Linieskibe at exercere paa, og hvor der i Krigstid altid blandt de Udskrevne findes Folk, som have gjort lang Orlogstjeneste; hos dem kan Systemet maskee gjenneføres; men ikke hos os, fordi vi mangle alle disse Be-

tingelser, og vore Skibe dertil ligge i Flaadens Leie kort før Krigen udbryder, medens ikke en eneste af vore Værnepligtige kan kaldes virkelig orlogsvant, men hele Besætningen skal organiseres fra Nyt.

Efter min Formening kan Exerceer-Reglementet derfor ikke gennemføres, og vi maa enten skaffe flere Lærere og betydeligt meer Øvelse eller forandre System. Det første kunne vi imidlertid neppe vente, og jeg skal derfor tillade mig at antyde, i hvad Retning man muligt kan slaae ind.

Medens der naturligviis i Reglen ingen afgjorte Hindringer er for at kunne bringe alle Nationer til at exercere efter samme Regler, saa troer jeg dog, at man heri som i Alt bør eller ialfald kan tage tilbørlig Hensyn til de nationale Eiendommeligheder. Den danske menige Mand har den Egenskab, at han gjerne ønsker at vide, til hvad Gavn alting er, og kun nødigt bøier sig under det, hvis Nytte han ikke kjender eller ikke troer paa. Det Mekaniske og Tankeløse er ham imod, og medens han vel hverken opfatter livligt eller hurtigt, saa tilegner han sig dog gjerne hvad man siger ham om Hensigten og Meningen med det han lærer, og udfører saa sin Pligt med rolig Tænkksomhed. Paa denne Egenskab troer jeg man skal bygge sin Exercits. Man skal, som der staaer i Reglementet § 2 Passus 18, »lære ham de forskjellige Haandgrebs Betydning og den Fare og Uleilighed der kan opstaae, naar de forskjellige Greb ikke udføres nøiagtig paa den befalede Maade«; man skal lære ham dette først og fremmest og saa ikke udstykke Haandgrebene i flere Enkeltheder end **absolut nødvendig** for Skytsets sikre og hurtige Betjening. Klart og simpelt skal man indprente, hvad der til enhver Tid er fornødent for god Skyden, men saa forresten give langt større Frihed i Legemets Brug, end vi nu gjøre; lade Folkene bevæge sig mere som det falder hver især lettest, og mindre som Soldater; opgive

noget af det Smukke, det Eensartede, det Mekaniske, og stole mere paa Folkenes Tænksomhed og paa at Orlogslivet i sin Heelhed og de mange andre Øvelser det medfører, nok ville gjøre dem bevægelige, praktiske og tilstrækkelig militairiske i Formen. Uden at bortkaste af den nuhavende Exercits, hvad der er nyttigt, skal man opgive Alt, hvad der uden Skade kan undværes, (t. Ex. de 9 Greb, som de ulykkelige Nr. 7 og 8 skulle lære for at hente og klare Indhalertallierne), og jeg troer da, at man hurtigt vil uddanne Besætninger, som kunne bruge Kanonerne, som forstaae hvad de gjøre og huske hvad de have lært, medens de nu lære langsomt og vende hjem fra de fleste Togter med Hovederne fulde af en Blanding af væsentlige og uvæsentlige Enkeltheder, der forvisker af Hukommelsen de Hovedtræk af Exercitsen, som de burde erindre i længere Tid for at man senere kunde have Nytte deraf.

Jeg indseer meget godt, at mange korse sig over saadanne gammeldags Anskuelser; men jeg beder da betænke: at jeg ikke bestemt forkaster Principets Rigtighed, men kun dets Anvendelighed hos os, at jeg er villig til at beholde Adskilligt af vort nuhavende Reglement, men kun mener, at det bør lempes endeel efter vore Forhold, og deri vil maaskee dog mange Andre give mig Ret.

Det være mig endnu kun tilladt at henlede Opmærksomheden paa nogle enkelte Punkter, i hvilke jeg troer, man ikke altid er paa rette Vei. Man lægger i Reglen formegen Vægt paa, at lade alle Mand gennemløbe alle Numrene ved Kanonen, og for liden paa at indøve færre Folk godt. Naar jeg paa et Batteri med 15 Kanoner i Laget f. Ex. »skifter om« 4 Gange, har jeg allerede 75 Mand øvet i hvert Nummer og 150 til Spaderne, saa at det maatte være et næsten utænkeligt Mandefald, der skulde sætte mig i Forlegenhed for Folk til de forskjellige Poster, hvorfor jeg altsaa ikke behøver

at gaae videre, før disse ere udmærket indexercerede. Man indøver neppe Folkene i at sigte godt nok, søger ikke at vænne dem til at see ud langs Kanonen som Jægeren langs Bøssepiiben, og benytter ikke enhver given Leilighed ivrigt nok til disse Øvelser; og jeg troer endelig, at man gjør Skade ved de bekjendte Prøver, der gaae ud paa at see, hvilken Kanonbesætning der i en given Tid skyder flest Skud — altsaa paa at skyde hurtigt; thi man skal under Bataille have ondt nok ved at faae Folkene til at skyde langsomt og derfor aldrig lære dem at haste med Skydningen.

Da det er muligt, at hvad jeg her har skrevet, hvis det bliver læst af andre end Søofficerer, kan blive misforstaaet, som om hvert af de her fremsatte Ønsker forudsatte ligesaamange væsentlige Mangler, saa være det sagt til Værstets store Ære, at maaskee ingen Flaade vil finde sit Materiel i mere gjennemgaaende Orden end vi fandt vort, da Krigen brød ud, — hvilket jo imidlertid ikke forhindrer, at man efter at have prøvet det i Praxis kan ønske Et og Andet forandret.

Kjøbenhavn, i Januar 1866.

Bemærkninger om Høi- og Lav-Tryks-Maskinerne.

Af —r.

En lille Piece er for kort Tid siden udgiven i Trykken af Maskinmester i Marinen Major, hvori han i stærke Udtryk drager tilfældts mod de saavel i Marinen som i den private Dampskibsfart adopterede Maskiner, der gaae under Benævnelsen Høi- og Lav-Tryks-Maskiner, og han har deri meddeelt en Række Data, som man fra flere Sider har bestridt som falske og tendentiøse, dog utvivlsomt i enkelte Tilfælde mere af Hensyn til Manden end Sagen. — Hr. Major har efter min Mening heller ikke anvendt den rette Maade til at kritisere paa og har gjort sig skyldig i adskillige slemme Feiltagelser, saaledes navnlig den, at han gennemgaaende forvexler Principet med Konstruktionen; han har havt Øie for de meget væsentlige Mangler, der klæbe ved »Dannebrogss« og »Dagmars« Maskiner, men han har bestandig tillagt Principet Skylden herfor, er saaledes kommen paa Vildspor og har derved givet sine Modstandere meget skarpe Vaaben ihænde til Skade for sig selv. Ikke destomindre fortjener han dog Tak, fordi han med saa megen Freidighed er traadt frem og har fremkaldt en Diskussion om et Spørgsmaal, hvis rette Besvarelse er af den yderste Vigtighed for alle dem, der ere interesserede i Skibsmaskiner; men i slig Diskussion bør Upartiskhed og Uhildethed være Hovedfaktorer, og jeg har

i det Følgende fornemlig og stadig havt dette for Øie, idet jeg ogsaa har meent at en god Ting kun kan vinde ved at blive kritiseret, hvilket de ærede samtlige Maskinmestere i Marinen aldeles synes have glemt, da de forenede sig for at godtgjøre, at Hr. Major var upaalidelig og hans Paastande falske.

Jeg har foresat mig at levere, saa vidt det er mig muligt, en veiledende Kritik af disse Maskiner, idet jeg holder Skibene, disses Fart etc. aldeles udenfor, thi der er ingen Sag vanskeligere at komme tilbunds i, end en paalidelig Sammenligning af forskjellige Skibe; disse kunne være nok saa eens i Konstruktionen, saa er der dog een eller anden Forskjel, der gjør sig gjeldende, og naar man endnu den Dag idag ikke er enig om en saa vigtig Sag som faste eensartede Regler for Bestemmelsen af Kraften i Forhold til Skibet og Farten, bør man være meget forsigtig med at fremkomme med Paastande i den Henseende. Der er ligesaamange Konstrukører, der haardnakket forfægte Middelspantstheorien, som der er dem, der paastaae, at Displacementstheorien er den rette, ja vi see i den nyeste Tid Fremkomst af heelt nye Theorier, saaledes som den af den berømte skotske Ingeniør Prof. Rankine i Forening med Skibsbygger James Napier af Glasgow forfægtede, at det er Friktionen af Vandet mod Skibets Sider, der skal overvindes ved Skibets Fremdrift; — dette udenfor Værende har altsaa ikke noget med Maskinerne at gjøre, forsaavidt som Hovedbetingelsen ved disse er at præstere den størst mulige Kraft med den størst mulige Økonomi.

Kraftudviklingen foregaaer i en Dampmaskine som bekiendt derved, at et Stempel, der paa passende Maade er forbundet med Axler, som kunne forplante Bevægelsen, presses frem og tilbage i en Cylinder, derved at Damp af en vis Spænding trykker afvexlende paa den ene eller den anden Side af Stemplet; jo mindre derfor Mod-

trykket i Cylinderen er, desmere Nytte faaer man ud af sin Damp, og i gamle Dage, da man kun var istand til at arbeide med Damp af meget lav Spænding, havde den Newcomenske af James Watt praktiskgjorte Opdagelse af Dampens Kondensation eller Fortætning, der udvirkede dette, en meget væsentlig Betydning. Denne Kondensation eller Fortætning bestaaer som bekjendt deri, at man ved Afkøling skaffer et luftomt Rum tilveie paa den modsatte Side af Stemplet, og da Luften udøver et Tryk af c. 15 Pd. engl. *) paa hver Kvadrattomme engl. ved Jordens Overflade, vil et luftomt Rum foraarsage, at et Tryk af denne Størrelse mærkes paa Ydersiden af de Legemer, som ere blevne udtømte for Luft — og altsaa blev i disse Maskiner Dampens Tryk forøget med den fra Luften bortrovede, som det imidlertid ikke er muligt at bemægtige sig heel og holden, da et aldeles luftomt Rum er en Umulighed at skaffe tilveie; dog beløb dette i gamle Dage sig til 50—60 pCt. af den hele Spænding, og paa Grund af dette lave Tryk blev disse Kondensationsmaskiner kaldte Lavtryks som Modsætning til de Høitryks, i hvilke Dampen, naar den var brugt, strømmede direkte ud i den atmosfæriske Luft, og som altsaa, for at udvikle den samme Kraft, maatte arbeide med Damp af 15 Pd. mere Spænding end de kondenserende eller saakaldte Lavtryksmaskiner. Man har altsaa den væsentlige Fordeel, naar man kan skaffe et luftomt Rum tilveie, hvortil udfordres tilstrækkelig koldt Vand og Plads til Anbringelse af Apparatet, at man næsten uden Udgift kan faae en Forøgelse i Spændingen af en c. 15 Pd. Dette er jo, hvor det kommer an paa Økonomi, i høi Grad fordeelagtigt og er derfor saa at sige altid bleven benyttet ombord paa Dampskibe; men gjennem Aarenes Løb har man gjort en yderligere Erfaring, idet det nemlig har viist sig, efterhaanden som

*) Alle Maal og Vægtangivelser i det Følgende ere engelske.

man har været i Stand til at konstruere Kjedler, der kunde taale en høi Spænding, at jo høiere denne blev, desto bedre blev det økonomiske Resultat, og hvorfor? Uanseet en med den høie Spænding direkte forbunden Fordeel hidrører det simpelthen derfra, at Dampen indeslutter i sig en Egenskab, som man ikke noksom bør drage Fordeel af, det er dens Expansivkraft eller Evne til Udvidning, hvorved forstaaes, at den fra et lille Kvantum af en høi Spænding kan udvide sig til et stort Kvantum af en lav Spænding, eller med andre Ord, at dens Rumfang forholder sig omvendt som Trykket. Ved denne Egenskab sættes man istand til kun at behøve direkte fra Kjedlen at fylde en Deel af Cylinderen med Damp, idet man overlader til denne selv at expandere, udvide sig og udfylde Resten af Cylindren, hvis Længde, teknisk kaldet »Slaget«, bliver et Maal for denne Expansion, idet man, naar Afskæringen af Damptilførselen finder Sted paa $\frac{1}{4}$ af Slaget, kalder det 4 Graders Expansion, naar den skæres af paa $\frac{1}{3}$ bliver det 3 Graders Expansion osv.

Det er altsaa en Selvfølge, at Trykket gradviis aftager efter foranstaaende Regel, saasnart Expansionen eller Udvidningen er begyndt, og der vil fremkomme et Middeltryk, der er let beregneligt og som theoretisk beløber sig til:

0,596	af det oprindelige,	naar Dampen udvides	4 Gange	
0,699	—	—	—	3 —
0,846	—	—	—	2 —
0,936	—	—	—	1 $\frac{1}{2}$ —
0,978	—	—	—	1 $\frac{1}{4}$ —,

hvilket et Exempel bedre vil oplyse.

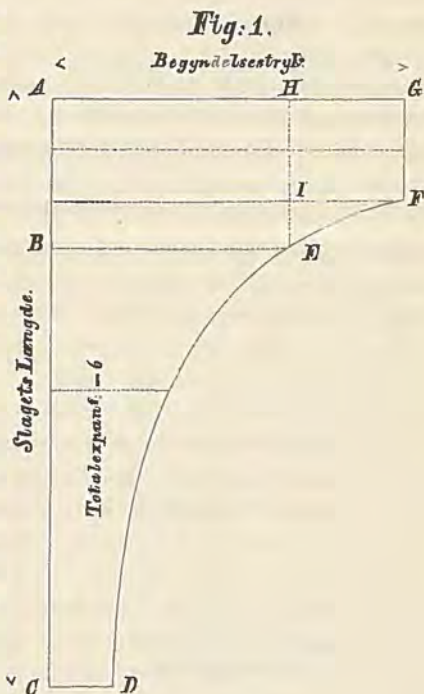
Tænke vi os en Maskine, der faaer Damp leveret fra Kjedlen af 60 Pd. Spænding (inkl. Atmosph.) og Afskæring at finde Sted, saa at der ved Slagets Ende er skeet en Udvidning af 3 Gange, altsaa at Dampen da har 3 Gange sit oprindelige Omfang, da vil Middeltrykket

for hele Slaget beløbe sig til (theoretisk) 0,699 af 60 = c. 42 Pd., fyldes derimod Cylindren lige til Enden af Slaget med Damp direkte fra Kjleden, vil der være brugt 3 Gange saa meget Damp som før, og Middeltrykket være 60 Pd.; i første Tilfælde staaer altsaa een Kubikeenhed med 42 Pd. og i sidste Tilfælde hele 3 Kubikeenheder med kun 60 Pd. eller med 3 Gange mere Damp udvikles i dette Tilfælde kun $1\frac{1}{2}$ Gang mere Kraft: Expansionsmaskinen viser saaledes ligefrem et 50 pCt. bedre Resultat. I denne Udvidelsesevne, (hvoraf igjen høi Kjledespænding ligefrem er en Selvfølge), indeluttes altsaa en Betingelse for Økonomi, som naturligtviis bliver større, jo videre man er istand til at drive den; men da Intet vinder ved at overdrives, og Alt har en Grændse, er det Erfaringen, som i dette Tilfælde skal sætte denne, og det har viist sig, at i en almindelig dobbelt Skibsmaskine, der i Reglen arbejder under en stor Stempelhastighed, endog over 400' pr. Minut, og ikke har noget Svinghjul til at regulere denne med, er kun en Expansion af $1\frac{2}{3}$ à 2, eller høist $2\frac{1}{2}$ Gang tilraadelig, naar man vil have en nogenlunde jevn Gang ud af Maskinen; i en Landmaskine derimod, hvor slige Betingelser for en jevn Gang ere tilstede, kan man gaae op til en Expansion af 4 Gange i een Cylinder. Saa længe altsaa Konstruktørerne vare bundne til en saa lav Expansionsgrad som 2 og en meget lav Spænding, der høist beløb sig til 25 Pd. over Atmosphæren, almindeligt fra 15 til 20 Pd., kunde der jo ikke være Tale om et saa økonomisk Resultat som man vidste der var opnaaet ved Landmaskiner, og det var da at Tanken paatvang sig, ogsaa tilsøes at benytte sig af det tillands allerede længe fordeelagtigt bekjendte Princip, at lade Dampen, for at opnaae en høi Expansionsgrad med en jevn Gang, virke gennem 2 Cylindre af forskjelligt Areal men omtrent samme Længde, saaledes at den først indlodes i den lille Cylinder med en høi Spænding og expanderedes

her f. Ex. $1\frac{1}{2}$ Gang; derfra lededes den over i den større, hvor den yderligere expanderedes efter det Forhold, hvori dennes Areal stod til den lilles, almindeligviis 4 Gange, og gik da over til Kondensatoren. Man opnaaede derved en i det Hele taget høi Expansionsgrad ($1\frac{1}{2} \times 4 = 6$) med en temmelig jevn Gang af Maskinen, som vil fremgaae af de vedføjede theoretiske Diagrammer for en Expansion = 6 i en enkelt Cylinder (Fig. 1) og for den samme Expansion men gennem to Cylinder (Fig. 2).

En væsentlig Betingelse for jevn Gang er, at der i

Cylindren ingen pludselige Tryk-Forandringer finder Sted, saa at der ikke bliver Ryk eller Sæt i Maskinen; dette er imidlertid Tilfældet i den enkelte Cylinder med en saa høi Expansion, som sees af Fig. 1, hvor Kurven FED betegner Dampens theoretiske Aftagen i Tryk fra Afskæringens Begyndelse ved F indtil den overgaaer til Kondensatoren ved D. ABC, er hele Slagets Længde, og G F den Deel deraf, under hvilken Damp indlades i Cylindren, i dette Tilfælde $\frac{1}{6}$ ABC. Begyndelsestrykket fremstilles ved Linien A H G og Endetrykket ved C D. J (Fig. 2)



er F E Tryk-Kurven i lille Cylinder (Expansion $1\frac{1}{2}$) og E D den for den store Cylinder (4 Gange); sammenholdt med

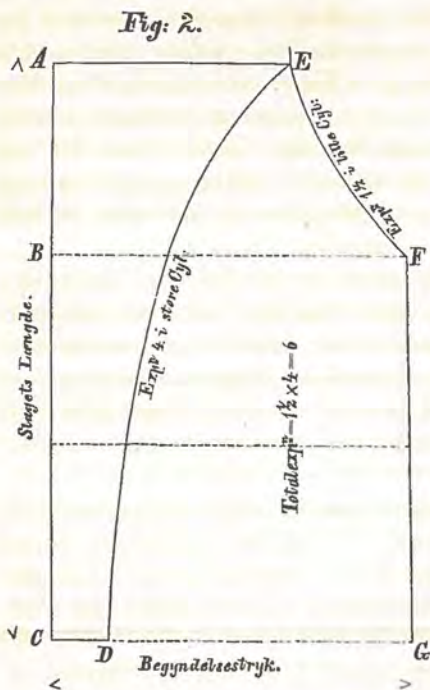


Fig. 1 sees det tydeligt, at Kurverne i Fig. 2 ere meget mere jevne hver for sig end den enkelte i Fig. 1, som navnlig strax efter Afskæringen viser en meget betydelig Trykvariation, saa at mens Stemplet kun vandrer frem som fra J til E eller $\frac{1}{12}$ af sin Vei, falder Dampen fra F til E eller til $\frac{2}{3}$ af sin Spænding, hvilket øiensynligt maa fremkalde Ryk og Uregelmæssigheder.

Ved denne Kombination af 2 Cylinder er det jo en Selvfølge, at Maskinens Dele blive væsentlig forøgede, altsaa naturligviis Friktion, Slitage, Risiko for Brud etc. saameget større, men hvor et saa væsentligt Gode som Kulbesparelse kunde opnaaes, betænkte man sig ikke herpaa, og Indførelsen af dette Princip blev derfor adopteret tilsøes under Benævnelsen Høi- og Lav-Tryksprincippet, og d'Herrer Burmeister & Wain bruge det nu med Forkjærlighed i deres Skibskonstruktioner. Hovedkarakteristiken af disse nye Maskiner er altsaa en meget

vidtgaende Expansion af Dampen, og da vi nu vide, at Middeltrykket formindskes desmere, jo højere Expansionsgraden er, bliver det naturligviis en Selvfølge, at Forholdene ved disse Høi- og Lav-Tryks-Maskiner (som jeg i det Følgende for Kortheds Skyld kalder »Nye«) maa proportioneres saaledes, at Totaltrykket ikke derved lider nogen Formindskelse, saa at altsaa Modtageren eller Kjøberen af en saadan Maskine virkelig faaer det han venter og ikke kjøber Katten i Sækken, idet han duperes af Maskinens ydre Størrelse og ikke aner, at dens Indhold er hult og kraftesløst.

Naar der kontraheres om en Maskine, bliver der nævnt en vis Kraft, som Maskinen skal have og hvorefter den betales; men denne Kraft er en reen nominel Værdi, der mere er et Maal for Maskinens kubiske Størrelse og saaledes en bekvem Norm at betale efter, end det er en Angivelse af den virkelige Kraft, som Maskinen har; den bestemmes efter Regler, som det engelske Admiralitet har fastsat og som ere gængse hele Verden over, men det er samtidig bleven en ligesaa gængs Regel, at den Kraft, som man ved en Indikator kan maale sig til at Maskinen udvikler, er i det allermindste 2 Gange, men almindeligt fra $3\frac{1}{2}$ —4 Gange den nominelle, ja det er ikke ualmindeligt i England, at finde Skibs-Maskiner, der udvikle en indiceret Kraft, som er 6—7 Gange den nominelle*); jeg paastaaer derfor,

*) Den indicerede Hestkraft bliver som oftest, men med Urette, angivet som den af Maskinen virkelig udviklede; da det har sin Vanskelighed at maale Kraften ved andre Midler, saaledes ved Dynamometer, har Indikatorhestekraften faaet Hævd paa at være den virkelig udviklede; et Indikator-diagram er imidlertid mere, om jeg saa maa sige, et Sundhedspas for Maskinen, end en Attest for dens Arbeidskraft, Dynamometret er den eneste rette Maade at maale denne paa, og det er beklageligt, at Brugen deraf ikke er bleven mere almindelig, end at den danske Ma-

at en Skibsmaskine ikke er fuldkraftig, medmindre den udvikler en indiceret Hestekraft, der ikke er under $3\frac{1}{2}$ Gang den nominelle; men megen Humbug kan begaaes ved at tage Indikator-diagrammer, og de, der almindeligviis komme frem for Offenligheden, overstige i Reglen det, der dagligdags præsteres, og ere som oftest Maximaldiagrammer, der maaskee kun ere opnaaede ved Midler, der ere unaturlige for Maskinen. Dog ere vel omtrent de samme Kneb benyttede for alle Maskiner, der paa den Maade ere prøvede, saaat man nok kan benytte disse Maximaldiagrammer til en Sammenligning af Kraftresultaterne, og vi ville da see, hvorledes Forholdet stiller sig for de 3 meget omstridte Maskiner, som findes respektive i »Dannebrog«, »Dagmar« og »Skjold«; disses nominelle Kræfter ere af Byggerne angivne at være:

»Skjold« . . 300

»Dannebrog« 400

»Dagmar« . . 300

Herefter ere Maskinerne betalte og disse maa saaledes være de ene bestemmende, thi det at en Bygger leverer en Maskine af større nominel Kraft end han er forpligtet til bliver hans Sag, gjør han den derimod mindre i Tilid til at Maskinen ikke bliver eftermaalt, da er det ligefrem Bedrageri, der ikke kan tænkes, hvor man har med respektable Folk at gjøre; da det er de effektive Area-

rine hidindtil ikke har gjort Anvendelse deraf. Dynamometret vilde hurtig have gjort Ende paa den Strid, som i sin Tid førtes om, hvem der var Skyld i Skrueskonnerten »Dianas« daarlige Fartresultat, da denne første Gang blev prøvet; uheldigviis for Dynamometret indtraf den Gang Krigen kort Tid efter og gav Folk Andet at tænke paa; nu derimod er der baade Tid tilovers og Anledning nok til at optage Dynamometer-Spørgsmaalet, og det skulde i Sandhed glæde mig meget, om jeg herved kunde anspore dertil.

ler*), som maa benyttes ved Beregningen af Normal-kraften, kunne vi undersøge, hvorledes de ovennævnte 3 Maskiner egentlig stille sig til hinanden, naar f. Ex. »Dagmars« tages som Eenhed og naar de nominelle Hastigheder

for »Skjold«	med 30"	Slag sættes til 340'	pr. Minut	
- »Dannebrog«	- 36"	— —	360'	—
- »Dagmar«	- 24"	— —	320'	—

Forholdet bliver da i Virkeligheden:

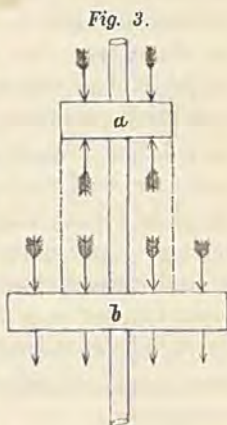
»Skjold«	= 1,030 × 300 = 309	virkelig nominel Kraft
»Dannebrog«	= 1,113 × 400 = 445	— —
»Dagmar«	= 1,000 × 300 = 300	— —

herefter er altsaa »Skjold« angivet til 3 pCt. mindre Kraft end den virkelig har, og »Dannebrog« til $11\frac{1}{3}$ pCt. mindre.

Ifølge flere Gange fremkomne konstaterede Oplysninger angives Maximalkræfterne for disse Skibe at være

for »Skjold«	1140 Heste m. 370'	Hastighed eller 74 Omdr.
- »Dannebrog«	1467 — 408'	— — 68 —
- »Dagmar«	940 — 320'	— — 80 —

*) Ved Beregning af Normalkraften for de nye Maskiners Vedkommende kan kun de store Cylindres Arealer komme i Betragtning, som fremgaaer af vedføiede Skizze Fig. 3, hvor Pilene vise, i hvad Retning Trykket af Dampen udøves og hvor a er den lille Cylinders Stempel og b den stores; det sees da, at i den lille Cylinder er det hele dennes Areal, der paavirkes, hvorimod i den store Cylinder det paavirkede Areal kun bliver det hele minus den lilles, det vil sige: det effektive Areal er $= a + (b - a)$, det er $= b$, som er den store Cylinders Areal; findes der Trunk, er det ligeledes en Selvfølge at dennes Areal ogsaa maa trækkes fra.



dividerede med Byggernes Normalkraft giver det			
for »Skjold«	3,80	indiceret for Byggernes Normalkraft.	
- »Dannebrog«	3,67	—	—
- »Dagmar«	3,13	—	—

hvilket viser et særdeles ugunstigt Resultat for »Dagmars« Vedkommende, som imidlertid ikke bliver saa meget, naar vi tage den virkelige Normalkraft til Divisor, Forholdet bliver da:

for »Skjold«	3,69	indiceret pr. nominel	
- »Dannebrog«	3,30	—	—
- »Dagmar«	3,13	—	—

hvoraf det fremgaaer, at »Dagmar« udvikler næsten 18 pCt. mindre Kraft end »Skjold« og $5\frac{1}{2}$ pCt. mindre end »Dannebrog«, i Gjennemsnit give de 2 Skibe med de nye Maskiner 15 pCt. mindre Kraft end »Skjold«, der er af den ældre Konstruktion. Ovennævnte Resultater ere imidlertid reent exceptionelle; see vi hen til hvad Maskinerne have præsteret til daglig Brug, faae vi et ganske andet Resultat.

Efter de Oplysninger, som ere fremkomne, have Omdreiningerne Antal i Almindelighed beløbet:

for »Skjold«	omtr. 67	det er 335'	Hastighed pr. Minut
- »Dannebrog«	- 62	— 372'	—
- »Dagmar«	- 72	— 288'	—

»Skjolds« har vel meget ofte kun været 63, men dette Tilfælde indtræffer kun, naar Skibet, for at holde Trop med de andre nødsages til at indskrænke sin Fart, eller hvor Fart i det Hele ikke er nødvendig, Økonomien derimod har været det overveiende. Det formindskede Omdreiningantal medfører naturligviis en tilsvarende Formindskelse af Kulforbruget, Fuldkraftsomdreiningerne for »Skjold« i Almindelighed ere derfor som ovennævnt = 67, og idet Hastighederne forholde sig som Kubikroden af Kræfterne, bliver den udviklede Kraft, svarende til ovennævnte Hastigheder:

for »Skjold«	850 Heste	=	2,83	for Byggernes N. Kr.
- »Dannebrog«	1028	-	=	2,57 — —
- »Dagmar«	687	-	=	2,29 — —

hvorefter »Dagmar« udvikler c. $12\frac{1}{4}$ pCt. mindre Kraft end »Dannebrog« og $23\frac{2}{3}$ pCt. mindre end »Skjold«. Lad os imidlertid see, hvorledes Forholdet bliver, naar den virkelig normale Kraft lægges til Grund:

»Skjold«	giver da 2,75 indic. for hver virkelig N. Hest			
»Dannebrog«	—	2,31	—	—
»Dagmar«	—	2,29	—	—

som da stiller de 2 nye Maskiner temmelig nær eens og i Gjennemsnit give de c. $19\frac{1}{2}$ pCt. mindre Kraft end »Skjold«, der kan ansees som en god Typus paa en almindelig Lavtryksmaskine; men da »Dagmars« og »Dannebrogs« Konstruktioner ere væsentlig forskellige, og »Dannebrogs« nærmest maa betragtes som den, der vil blive foretrukket i ny Konstruktion af den Art, og som ogsaa er eens med »Peder Skrams« og Skrueskonnerternes, maa »Dagmars« ligesom tidligere betragtes som exceptionel og »Dannebrogs« den bestemende; og da denne efter Ovenstaaende giver c. 19 pCt. mindre Kraft end »Skjolds«, maa dette betragtes som det rette Forholdstal ved Vurdering af Kraftudviklingen i de af den danske Marine anvendte 2 Slags Maskiner. Jeg skal senere komme tilbage hertil og paavise, hvorfra denne Forskjel hidrører; forinden vil jeg imidlertid prøve de økonomiske Sider af Maskinerne, det vil sige en Sammenstilling af, hvor meget Kul hver især bruger til Udvikling af en indiceret Hest.

Efter hvad der offenkjært er paastaet, har Kulforbruget til daglig Brug været:

for »Skjold«	11 Td. i Timen	=	3630 Pd.
- »Dannebrog«	10	—	= 3300 -
- »Dagmar«	6	—	= 1980 -

som til de ovennævnte Kræfter giver:

f. »Skjold» m. 850 H. et Kulforb. = 4,27 Pd. pr. H. pr. Tim.

- »Dannebrog» - 1028 — = 3,21 — —

- »Dagmar» - 687 — = 2,88 — —

hvilket viser, at »Dannebrog» har brugt 33 pCt. mindre pr. indiceret Hest, end »Skjold», »Dagmar» derimod hele $48\frac{1}{2}$ pCt.; dette i Sandhed overraskende Resultat for sidstes Vedkommende, skal jeg ligesom tidligere ved Kraften komme nærmere tilbage til og her kun tage »Dannebrog» til Rettesnor; nu er det imidlertid indlysende, at for at faae et nøiagtigt Resultat, maa de sammenlignede Skibe i det Øieblink denne skeer præstere den samme forholdsvis Kraftudvikling; men at dette imidlertid er meget vanskeligt at opnaae, er let at indsee, idet dertil vilde udfordres meget omhyggelige og kostbare Experimenter, og man maa i dette Tilfælde ty til Sandsynlighedsberegninger, som man med Anvendelse af Omhu og Indsigt tilligemed den Erfaring, som man har andetsteds fra, kan erholde temmelig nøiagtige, og idet jeg har lagt Forholdstallet 2,5 indiceret pr. nominel (virkelig) til Grundlag, ere mine Beregninger baserede paa følgende Kræfter,

for »Skjold» 772 Heste ved 65 Omdreininger.

- »Dannebrog» 1112,5 — 62 $\frac{1}{2}$ —

- »Dagmar» 750 — 74 —

Afskæring af Dampen er et væsentligt Moment i Beregningen, og efter de Data, det har været mig mulig at erholde, er der al Anledning til at sætte denne:

i »Skjolds» Cylinder i Gjennemsnit til $12\frac{1}{2}$ " af 30"

- »Dannebrog» lille Cyl. i — 25" - 36"

- »Dagmars» — i — $12\frac{3}{8}$ " - 24"

dette giver med Tillæg for Dampgange og Spillerum (som det dog kun har været mig mulig at erholde kalkulatorisk) en Expansion:

for »Skjolds» enkelte Cylinder i Gjennemsnit = 2,125

- »Dannebrog» lille — — = 1,39

- »Dagmars» - — — = 1,75

Den yderligere Expansion, som Dampen lider i »Dannebrog« og »Dagmars« Maskiner i den store Cylinder beløber sig i det Hele

for »Dannebrog« til: 5,64,

- »Dagmar« til: 6,10,

hvorefter den totale Expansion for disse 3 Skibe er:

for »Skjold«, gennemsnitlig = 2,125

- »Dannebrog« — 1,39 × 5,64 = 7,84

- »Dagmar« — 1,75 × 6,10 = 10,67.

Med disse Expansionsgrader, og med et Begyndelsestryk

for »Skjold« = 12 Pd. over Atmosfæren

- »Dannebrog« = 35 — —

- »Dagmar« = 47 — —

og et Modtryk i Kondensatoren af $3\frac{1}{2}$ Pd. for »Skjold« og »Dannebrog«, og 3 Pd. for »Dagmar« vil ovennævnte Kræfter fremkomme og, idet der paaregnes 16 pCt. Tab ved de Høi- og Lavtryks- og kun 12 pCt. ved de Lavtryks-Maskiner, ville Dampforbrugene beløbe:

f. »Skjold« 26203 Pd. Vd. i Tim. = 3275 Pd. Kul = 9,92 Td.

- »Dannebrog« 29225 — — = 3653 — = 11,00 -

- »Dagmar« 17720 — — = 2215 — = 6,75 -

der altsaa giver:

f. »Skjold« 772 Heste med 4,24 Pd. pr. Hest pr. Time

- »Dannebrog« 1112,5 — 3,28 — —

- »Dagmar« 750 — 2,95 — —

eller at »Dannebrog« bruger $29\frac{1}{4}$ pCt. mindre end »Skjold«,

og »Dagmar« — $43\frac{3}{4}$ — —

i Gjennemsnit de Høi-

og Lav- Tryks- — $36\frac{1}{2}$ — —

der er saaledes fuldkommen gyldig Grund til at paastaae, at de nye Maskiner ere imellem 25 og 30 pCt. mere økonomiske end de almindelige gamle; og alene 25 pCt. er en saa væsentlig Besparelse, at man alene af den Grund er berettiget til at overse de Ulemper, som klæbe ved disse Maskiner med deres større Komplisering og forøgede Risiko for Brud og Slitage. At kunne udvikle

den samme Kraft med $\frac{1}{4}$ mindre Kulforbrug siger det samme som at Kjedler og hvad dertil hører ogsaa kunne være $\frac{1}{4}$ mindre og Pladsbesparelse er altid fordelagtig ombord paa Skibe, hvad enten disse ere til Krigs eller privat Brug.

Vi have under denne Undersøgelse havt Leilighed til at blive bekendt med forskellige Besynderligheder, navnlig for »Dagmars« Vedkommende; men da ogsaa »Dannebrog« Maskine viser egne Resultater baade i Retning af Kraftudvikling og Økonomi, skal jeg nu gaae over til at undersøge, hvad der kan foranledige dette.

Efter hvad jeg nævnte i Begyndelsen af denne Afhandling maa vi alene søge Aarsagerne til de store Variationer og i det Hele til de mange Besynderligheder i Expansionsforholdene. Jeg har allerede nævnt disse, og sammenlignes de med Kulforbrugene, vil man let komme til Erkjendelse heraf; man vil imidlertid uvilkaarlig standse ved »Dagmars« enorme Expansion og spørge: »Hvor i al Verden er det muligt, at den kan være saa stor? I den lille Cylinder er den 1,75, altsaa i den store Cylinder 6,10; hvor kan den der være saa meget, naar vi vide, at den store Cylinders Kubikindhold inklusive de nødvendige Spillerum og Dampkanaler mellem Glider og Stempel kun ere 4,17 Gange større end det Middelvolumen, som efter hvert Slag forlader den lille, altsaa overgaaer til den store Cylinder; og for »Dannebrog«, hvor er det her muligt, at den store Cylinders Expansion kan være 5,64, naar dog Forholdet her ogsaa kun er 4,17?« Jo, det er ligefrem begrundet i de enorme lange og vidtløftige Dampveie, som i Wains Konstruktioner findes mellem Glideren paa den lille og Glideren paa den store Cylinder, det er i »Dagmars« alene 0,316 af Expansionen i den store Cylinder, der saaledes medgaaer til at fylde Rør og Dampkasser og til en Illustration heraf vedføier jeg nogle Skizzer, hvoraf Fig. 4 viser i løst Udkast den Wainske Konstruk-

tionsmaade i »Dagmar«, og Fig. 5 i »Dannebrog«; til Sammenligning vedføier jeg Fig. 6, der paa samme Maade viser den Randolph Elderske Konstruktionsmaade*) for H. og L. T. maskiner. Bogstaverne betegne det samme i alle 3 Skizzer: A er den lille og B den store Cylinder, K er Forbindelsesrøret med Kjeden og C med Kondensatoren; Pilene vise Dampens Gang, paa den ene Side af Stempelstangen DE for Opslaget og paa den anden Side for Nedslaget; Dampen maa efter at være brugt i den lille Cylinder, hvortil den kom direkte fra Kjeden, overgaae til den store ad en Vei, der for Opslaget repræsenteres af Røret H og for Nedslaget af Røret I, det er disse Veie, der ere saa forskjellige i de 3 Konstruktioner, og at de ere 44 pCt. mindre i Randolph Elders end i »Dagmars«, tør jeg sikkert paastaae; de kunne ikke undgaaes, men det er en Pligt at gjøre dem saa smaa som muligt, og naar jeg efter Elders Maskine at dømme siger, at 0,198 af Expansionen i den store Cylinder gaaer med til at fylde Rør og Forbindelsesveie, da er dette Tab allerede stort nok og bør paa ingen Maade være større. Ved Beregning kunne vi nu finde, hvorledes »Dagmars« og »Dannebrog« Maskiner ville stille sig i Henseende til Kraftudvikling, naar de vare efter den Randolph Elderske Konstruktionsmaade; Expansionen i den store Cylinder vilde da blive $1,247 \times 4,17 = 5,2$ og denne Formindskelse i Expansionen vilde forøge Trykket paa den store

*) Dette er dog kun den af R. E. & Ko. oprindelig benyttede Konstruktionsmaade for Skruemaskiner; den senere, navnlig den i Prøvefregatten »Constance« anvendte, har endnu mere direkte Veie, her ligger de 2 Slags Cylindre (i »Constance« er der 2 Lavtryks til hver Høitryks) ved Siden af hinanden, men virkende hver paa sin Krumtap, der ere satte lige modsat hinanden, saaledes at, naar Bevægelsen i Høitryks Cylinderen gaaer en Vei, bliver den lige modsat den i Lavtryks Cylinderen, hvilket tilsteder, at Dampen kan føres direkte, enten fra Topside til Topside eller fra Bundside til Bundside af de 2 Slags Cylindre, og dette er naturligviis mest direkte.

Cylinders Stempel saameget, at det gennem begge Cylindre udøvede, altsaa det totale, Tryk vilde blive 9 pCt. større i »Dannebrog« og $11\frac{1}{3}$ pCt. i »Dagmar«. Hastighederne, som forholde sig til hinanden som Kvadratroden af Trykkene, vilde da blive c. $4\frac{1}{3}$ pCt. større i »Dannebrog« og $5\frac{1}{2}$ pCt. større i »Dagmar«; og da Produktet af Trykket og Hastigheden giver Kraften, vilde denne blive

i »Dannebrog: $1,0894 \times 1,0437 = 1,137 \times$ det tidligere
i »Dagmar«: $1,11309 \times 1,05503 = 1,174 \times$ —
det er altsaa $13\frac{3}{4}$ à $17\frac{1}{2}$ pCt., mere Kraft, og Maximalkræfterne ville herefter blive:

f. »Skjold« det samme: 1140 = 3,69 pr. virkel. N. H.
- »Dannebrog« $1,137 \times 1467 = 1668 = 3,74$ — —
- »Dagmar« $1,174 \times 940 = 1103,5 = 3,678$ — —

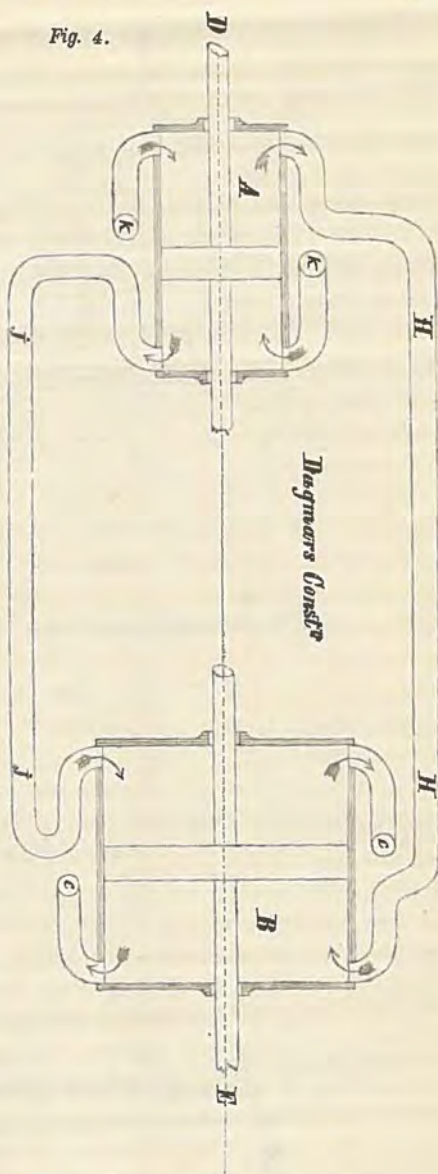
der viser en grundig Forbedring, saa at »Dannebrog« endog viser mere Kraft, forholdsviis, end »Skjold«; og alt dette vilde opnaaes uden Forøgelse af Kulforbruget, saafremt Konstruktionen havde været bedre; det til daglig Brug præsterede vilde i dette Tilfælde være:

f. »Skjold« det samme: 850 Heste med 67 Omdr.
- »Dannebrog« $1,137 \times 1028 = 1169$ — 64,7 —
- »Dagmar« $1,174 \times 687 = 806,5$ — 76 —

Disse Talstørrelser tale for sig selv, og jeg skal derfor ikke opholde mig længere ved dem, ligesom jeg nu snarest skal slutte denne Afhandling, uagtet der kunde være meget mere, som det var af Vigtighed at faae opklaret, saaledes navnlig, hvor stort Tab i Nyttevirkningen de nye Maskiners Forøgelse af arbejdende Dele hidfører, ligeledes hvad Indflydelse Skruens Størrelse har paa Resultaterne; thi Skruen kan gjøre en meget stærk Indflydelse gjeldende, og ofte har blot en ubetydelig Forandring af Stigning, Bladenes Størrelse eller Antal, Agterstevnens Størrelse, Aabningen for Skruen etc., havt meget væsentlige Forandringer af Fartresultaterne tilføje; imidlertid haaber jeg ved min Afhandling at have

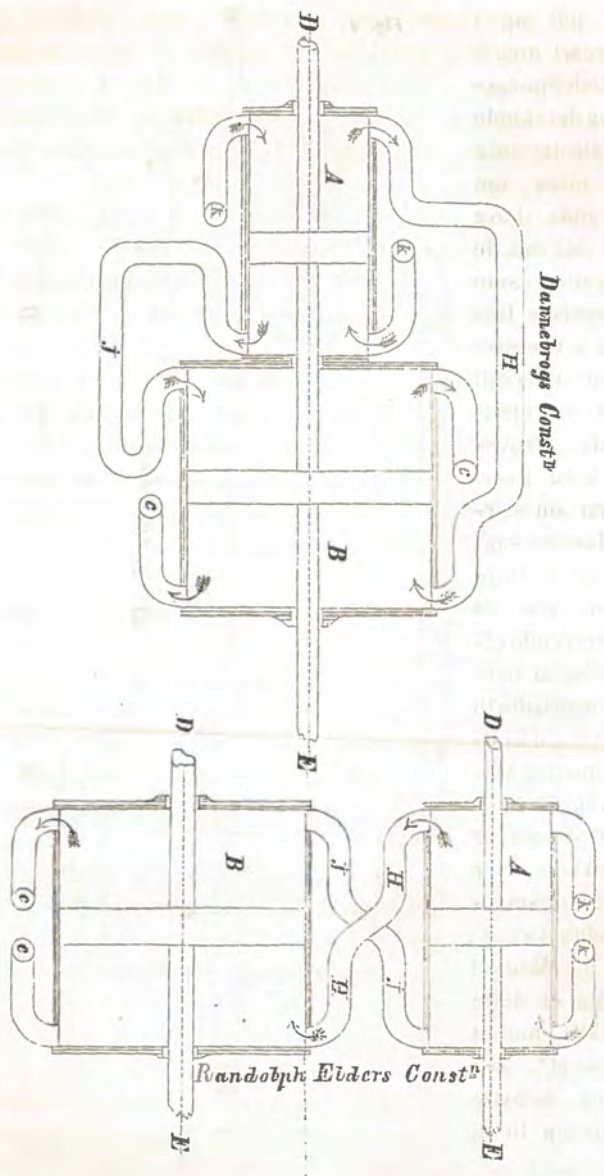
klaret lidt op i dette snart meget indviklede Spørgsmaal, og det skulde have glædet mig endnu mere, om jeg kunde have tilføiet lidt om de 3 Fregatter, som den engelske Regering i Øieblikket har udsendt paa et sammenlignende Prøvetogt, hvor hvert Skib har sin særegne Maskine, saaledes at 3 store Firmaer ere de konkurrerende efter aldeles at være blevne overladte til sig selv hvad Konstruktionen af Maskinen angik. Saadanne Oplysninger vilde sikkert have klaret Spørgsmaalet endnu bedre; men af Mangel paa Data er dette mig ikke muligt i Øieblikket*). Jeg vil dog benytte Leiligheden til at

Fig. 4.



*) See den følgende Artikel af Hr. Lindegaard, hvor netop disse Oplysninger ere meddeelte. Red.

Fig. 5.



henlede Opmærksomheden paa den i dette Øiemed af Maudslay, London, konstruerede smukke Maskine, hvoraf Illustration med Beskrivelse findes i »The Engineer« Nr. 523, Januar 1866*); af en lignende Meddelelse i »The Artizan« skal jeg tillade mig her at give følgende Uddrag:

»Octavias'« Maskiner af Maudslay & Field synes at være et Slags Kompromis mellem de dobbelte Maskiner**) og de almindelige Skibsmaskiner; den bestaaer af 3 horisontale Cylindre, disse have hver sin Krumtap at virke paa, hvorfor Antallet af disse ogsaa er 3, sat med 120 Grader mod hinanden. Øiemedet hermed er at erholde en stor Eensformighed og Regelmæssighed i Gangen, og der kan saaledes tilstedes en høi Expansionsgrad i den enkelte Cylinder og en stor Hastighed. Expansionen iværksættes alene ved Glideren og ved et eiendommeligt, men smukt Bevægelsesarrangement. —

*) Det omtalte Numer af »The Engineer« ligger til Eftersyn i C. C. Loses Boglade, Gothersgade 11, Stuen.

**) Hermed er meent Høi- og Lav-Tryks.

Randolphs, Elders & Ko.'s Høi- og Lavtryksmaskiner.

(Af P. Lindegaard, Ingeniør).

Fra denne Artikels Forfatter, som for Tiden arbejder hos ovennævnte skotske Firma, har Redaktionen modtaget en Beskrivelse med tilhørende Tegninger af Fregatten »Constances» Høi- og Lavtryksmaskine. Da det endnu desværre paa Grund af en for ringe Udbredelse overstiger Tidsskriftets Kræfter at optage saa vidtløftige Tegninger, maa vi her indskrænke os til at uddrage af Hr. Lindegaards Artikel hvad der har mere almindelig Interesse, medens vi henvise de Læsere, som kunne ønske nærmere at kjende den omtalte Maskine, til Tidsskriftets Forlægger, Hr. C. C. Lose, hos hvem Hr. Lindegaards Manuskript med tilhørende Tegning er henlagt til Gjennemsyn.

Hr. Lindegaards Slutningsord tillade vi os at gjen-
give:

»Hensigten med det Nedskrevene er ingenlunde den at optræde som Forsvarer af Høi- og Lavtryksmaskinerne, hvad jeg ikke vil indlade mig paa, saa lidt som paa at fordømme dem; men da det dog under alle Omstændigheder for Tiden er et af mest brændende Spørgsmaal, der ere reiste angaaende Sømaskiner, har jeg tænkt, at de her givne Oplysninger om en enkelt af dem muligviis kunde have nogen Interesse for dem, som specielt interessere sig for Sømaskiner.«

Iøvrigt uddrage vi følgende:

I Slutningen af forrige Aar læste man i Aviserne her Uddrag af en Beretning i »Times« om en Prøvetour foretaget med tre af den engelske Marines Skibe fra Plymouth til Madeira. Disse Skibe vare Fregatterne »Octavia«, »Arethusa« og »Constance«, alle tre ældre Træskibe af meget nær samme Form og Størrelse og forsynede med Maskiner af samme N. H. K., men fra tre forskjellige Firmaer, nemlig »Octavia« fra Mandslay, sons & Field, London, »Arethusa« fra I. Penn & sons, Greenwich, og »Constance« fra Randolph, Elder & Ko., Glasgow. »Constance« er 254' mellem Perpendikulærerne*), 53' bred med en Drægtighed af 3212 Tons

*) Et godt Beviis paa Rigtigheden af, at Englænderne sætte Praxis over Theori, er den Maade, hvorpaa i Almindelighed Skibe konstrueres her paa Clyden, der dog har Ord for at levere de bedste Jernskibe i Verden. Naar de faae opgivet et Skibs Hoveddimensioner, og den Drægtighed, der forlanges, gaae de strax løs paa Modellen. Konstruktøren tildanner den selv efter Øiemaal. Hans Erfaring siger ham, om det vil blive et skarpt eller fyldigt Middelspant, og saa hugger han væk paa det; synes han, der er formeget »Kjød« etsteds, saa tager han af, og saaledes faaer han tilsidst, ofte i en Dag, sit Skib fix og færdigt i Model. Ligner Skibet nu nogle af dem, han før har bygget, saa er med det samme hele Sagen afgjort, det er »all right«; er det derimod noget nyt, saa gjør han undertiden en løselig Drægtighedsberegning, og er det saa allfor galt, maa han forandre paa Modellen; men som oftest slaaer det nok omtrent til. Det maa tale til Fordeel for denne Fremgangsmaade, at selv saa udmærkede Skibsbyggere som David & Ko.'s i Greenock benytte den; men naturligviis staaer og falder den med Konstruktørens Erfaring og Øie. En temmelig enestaaende, men derfor ogsaa mere i Øine faldende Undtagelse fra Reglen gjør Robert Napier & sons. Der konstrueres alt paa Papiret og efter fuldstændige Beregninger; Modellen, som gjøres efter Tegningen, er nærmest for de mindre Sagkyndige at see paa. Der er saaledes for nylig bygget to store Postdampskibe paa 3300 Tons (B. M.), hvorover der er gjort meget fuldstændige Beregninger, saaledes blandt andet over Dybgaendet for og agter strax efter

(B. M.) De andre Skibes Dimensioner ere omtrent de samme. Maskinernes N. H. K. er for dem alle 500*).

Afløbningen. Dette viste sig ved det første at være rigtigt agter og kun en halv Tomme for lidt for; det andet var aldeles rigtigt. Det vil interessere at erfare, at disse Beregninger ere gjorte af to unge danske Skibsbyggere.

Naar Skibsbyggeriet drives efter saa forskellige Metoder, er det ikke at undres over, at der ogsaa findes forskellige Metoder at maale Skibes Længde paa. Den engelske Marine regner »mellem Perpendikulærene«, som saa er fra Rorstavernes Agterkanal til Forstavnens Forkant udfør Batteridækket. Paa de private Værfter maale de ofte, som de selv synes, men de bedste Skibsbyggere f. Ex. Napier bruge i Almindelighed Betegnelsen »Keel and forerake«, som er fra Rorstevnens Agterkant til det Punkt, hvor Sprydet kommer ud igjennem Judasørerne. Dersom Betegnelsen »Mellem Perpendikulærene« bruges, da er det fra Agterstavnens Forkant til Forstavnens Agterkant paa den halve Dybde midtskibs.

*) Til Sammenligning mellem de 3 Skibe tildeels fra deres specielle Prøvetoure gives her en tabellarisk Oversigt over deres Tonnage, Deplacement, Dybgaende osv. osv.

	Arethusa.	Constance.	Octavia.
Tonnage	3142	3212	3161
Kanon-Antal	35	39	39
Deplacement	2801	2781	2921
Middelspansareal (i Vandet)	532	528	552
Dybgaende for	17'	17'-1"	18'
— agter	21'	20'-9"	20'-10"
Længde mellem Perp.	252'-4"	253'-11"	252'-5"
Bredde	52'-8"	53'	52'-10"
Maskinernes Hestkraft nom.	500	500	500
do. indic. paa Prøvetour	2871	2020	2265
do. Cylindrenes Antal	2 (trunk)	2 Ht. 4 Lt.	3
do. Diameter	80"	60" og 78"	66"
do. Slag	3'-6"	3'-3"	3'-6"
Omdreiningen paa Prøvet.	69,4	58,08	69,4
Damptryk	25 Pd.	32½ Pd.	20 Pd.
Vacuum (Barometer 30")	"	28½"	"
Skruens Diameter	18'-¾"	18'	18'-2"
do. Stigning	21'-6	25'	20'-3"
do. Længde	4'-2¾"	4'-8"	3'-2"

Det engelske Admiralitets Hensigt med at foranstalte denne Prøve var at undersøge, hvorvidt »Høi- og Lavtryks«-Sømaskiner, som paa den Tid — 1860 eller 61 — begyndte at blive meget omtalte for deres ringe Kulforbrug, kunde holde Stand ligeoverfor anerkjendt gode Fabrikanters Maskiner efter det almindelige System, under saa lige Omstændigheder, som man kunde skaffe tilveie. Maskinerne byggedes i 1861, men der foretoges ingen fuldstændig Prøve med dem — af hvilken Grund skal jeg lade være usagt. Først i Oktober forrige Aar blev en saadan endelig beordret, og jeg skal efter et Afrids af denne Tour paa Kortet angive Skibenes Pladser Dag for Dag.

Den 30te Septbr. lettede alle tre Skibe fra Plymouth og løb for Damp alene meget nær samme Cours. Den 1ste Oktbr. var »Arethusa« forrest, »Constance« var efter den, og »Octavia« noget længere tilbage. Den 2den var Stillingen omtrent den samme, kun »Octavia« omtrent dobbelt saa langt agter ude. Den 3die er »Constance« kommet op i Høide med »Arethusa«, medens »Octavia« er omtrent ligesaa meget tilbage som den foregaaende Dag. Mellem den 3die og 4de har formodentlig Veiret havt mere Indflydelse paa Seiladsen; thi alle tre Skibe have benyttet Seil i Forening med

	Arethusa.	Constance.	Octavia.
Fart paa Prøvetour (fuld Kraft)	12,695 Knob	12,301	12,252
do. do. (halv Kraft)	•	10,544	10
Omdreinger med halv Kraft	•	46	•
Koefficienten x	379,1	486,5	448,2
Koefficienten k	141,6	182,2	165,9

$$\text{Idet } x = \frac{V^3 S}{P} \text{ og } k = \frac{V \cdot \sqrt[3]{D^2}}{P}$$

hvor V = Hastighed i Knob, S = Middelpantsareal i □ Fod, D = Displacement i Tons, og P indiceret Hestkraft.

NB. Cylinderen her er i Virkeligheden mere i Diameter, men paa Grund af Trunken bliver den lig en almindelig 80" Cylinder.

Damp, »Octavia« endogsaa paa et Stykke Seil alene; denne havde Damp alene den første Halvdeel af Veien; »Arethusa« Damp og Seil hele Tiden, og »Constance« Damp og Seil den sidste Trediedeel. Stillingen angivet for den 4de: »Constance« forrest, »Arethusa« er 50 Kvartmile agter ude, og »Octavia« 30 Kvm. endnu længere tilbage. Den 5te: »Constance« Damp hele Tiden, Kurs lige paa Madeira, »Octavia« ligeledes Damp alene hele Tiden, ret Kurs, men 110 Kvm. tilbage; »Arethusa« derimod har fra nu af sletikke mere gaaet for Damp alene, og den har, paa Grund af Vinden formodentlig, forandret sin Kurs til næsten ret Syd, saa at den danner en Vinkel af omtrent 30 Grader med de andre Skibes. Den er imidlertid avanceret godt mellem den 4de og 5te, og er kommet op paa en Høide midt imellem de to andre Skibe, men omtrent 80 Kvm. østligere. Den 6te har »Constance« den sidste Fjerdedeel eller Femtedeel af Veien benyttet Damp og Seil og er kun 25 Kvm. fra Madeira. »Octavia« er for Damp alene kommet op i ret Kurs, men kun 40 Kvm. længere fremme end »Constance« var den 5te. »Arethusa« har beholdt sin sydlige Kurs med Damp og Seil og er avanceret 150 Kvm., og befinder sig 240 Kvm. O. N. O. for Madeira. Mellem 6te og 7de har »Constance« for Damp og Seil passeret Østpynten af Øen, hvor Proven ansees for sluttet, og derefter krydset op for Seil alene. »Octavia« har den første Halvdeel havt Damp og Seil, derefter Seil alene og er den 7de 90 Kvm. N. O. for Øen. »Arethusa« har forandret Kursen til N. V. og brugt Seil alene den sidste Halvdeel af Veien. Den 8de er »Octavia« 20 Kvm. N. O. for Øen efter den første Halvdeel af Veien at have brugt Seil alene, den sidste Damp alene, medens »Arethusa« for Seil alene har maattet krydse op, og først den 10de Oktober er kommet i omtrent samme Afstand fra Øen som »Constance« var den 6te og »Octavia« den 8de.

Medens der saaledes ved Seilads under Damp alene kun synes at være den Forskjel paa de tre Skibe, at »Octavia« er lidt langsommere end de to andre — thi »Arethusa« var vel den hurtigste de to første Dage, men indhentes af »Constance« den tredie — er der derimod en meget paafaldende Forskjel i Kulforbruget. De havde alle ligemange Kul inde, nemlig 280 Tons, Blanding af Welsh og Newcastle, og burde altsaa, da Skibene selv, saavel som deres Maskiner ere ligestore, have naaet Maalet samtidigt. Det vil derimod sees, at »Constance« paa meget lidt nær har brugt Damp alene hele Tiden, medens »Octavia« kun har kunnet det 0,825 af den tilbagelagte Vei eller 0,688 af den til hele Reisen anvendte Tid; »Arethusa« 0,563 af Veien eller 0,300 af den anvendte Tid. Af den Tid der er benyttet Damp i Forening med Seil kan der ikke godt uddrages Slutninger, da man ikke veed, hvormeget Damp og hvormeget Seil hver af dem har benyttet, dog maa man med Hensyn til »Arethusa«, der i Sammenligningen har saa smaa Forholdstal, lægge Mærke til, at den i 3½ Dag har havt Damp i Forening med Seil og i en Veilængde, der vilde have ført den meget nær til Maalet, dersom Vinden havde tilladt den at holde ret Cours. Imidlertid er det ubestridelig »Constance«, og med den det nye Princip, der dennegang er gaaet af med Seiren. Denne skal have brugt 44—45 Tons Kul om Dagen, der giver et Forbrug ialt af 270 Tons. Hvad Hestekraft den har indiceret paa denne Tour, seer jeg mig desværre ikke istand til at oplyse; paa Prøvetouren indicerede den 2020, og det vilde i dette Tilfælde give 2,3 Pund Kul pr. Time pr. indiceret Hestekraft. Imidlertid har den naturligviis indiceret mindre nu, og Resultatet vil derfor neppe blive saa gunstigt.

Da jeg tilfældigviis kjender lidt til Detailerne af denne Maskine, skal jeg forsøge at give en Beskrivelse af den, idet jeg haaber, at det under disse Omstændig-

heder kan have nogen Interesse for en Deel af mine Landsmænd.

Grunden til, at det engelske Admiralitet valgte Dhrr. Randolph, Elder & Ko., der er et yngre Firma, til at konkurrere med to saa berømte Firmaer, som Penn og Mandslay, maa vistnok søges i de heldige Resultater, de have faaet af de Skibe, de have bygget for »Pacific steam navigation Co.« Antallet af disse beløber sig til 15, begynde siden 1858; dog gjelder dette kun for Maskinerne, da deres Skibsbyggeri er yngre. De ere alle*) Hjulskibe og deres væsentligste Fortrin er et ringe Kulforbrug. Som Exempel kan saaledes anføres Skibet »Peru« paa dets Reise fra Liverpool til Valparaiso. Det er 260' langt, 32' bredt, 24' dybt med et Middelspans-areal af 406 □'. Dets Dybgaaende var, da det forlod Liverpool 15'—4" midtskibs, Deplacementet 1960 Tons, og død Vægt ombord 600 Tons. Maskinerne ere, ligesom i alle disse Skibe, Høi- og Lavtryks med 4 Cylindre 93" og 48" Diametre af 350 N. H. K. Hele Reisen medtog 42 Dage 22½ Time, og deraf var det under Damp 35 Dage 3 Timer. Der forbrugtes i den Tid i det Hele til Maskinerne 1061 Tons Kul, som giver 24¼ Centn. eller 2744 Pd. pr. Time. Middelastigheden var 11 Knob mod 25½ Pd. Damptryk og 19 Omdrejninger. Paa Prøvetouren, hvor som bekendt Resultaterne altid ere bedre, end de senere vise sig, angives efter et Diagram den indicerede Hestkraft til 1366, Kulforbruget til 2688 Pd. pr. Time, dito pr. Time pr. J. H. K. til 1,96 Pd. med 32 Pd. Damptryk (Barometer 27").

Hjuldamperne »Bogote« og »Luna«, der tilhøre samme Kompagni, afgive et godt Exempel paa Sammen-

*) De to første af P. S. N. Ko.'s Skibe ere dog Skrueskibe, men kun smaa — 700 Tons, 120 N. H. K., hvilket Forf. senere har meddeelt os.

ligning mellem Høi- og Lavtryksmaskiner og almindelige Maskiner, idet de begge oprindeligt vare forsynede med Maskiner af Robert Napier & Sons, Glasgow, men senere fik dem ombyttede med Randolph, Elder & Ko.'s, uden iøvrigt at undergaae andre Forandringer end dem, der fulgte af Maskinernes, og navnlig Kjedlernes forskellige Størrelse (fra Kjedelrummet indvandt en ikke ringe Plads). De gamle Maskiner vare Ballancemaskiner med 72" Cylindre og 6' Slag og 4 Kanalkjedler; den indicerede Hestekraft omtrent 1300 og den hele Vægt 220 Tons. De nye, fra Randolph, Elder & Ko., vare af omtrent samme Vægt, idet Maskinerne vare blevne tungere paa Grund af de fire Cylindre, hvorimod Kjedlernes Vægt reduceredes næsten til det Halve. Cylindrene have Diametre af 90" og 52" med 5' Slag. Istedetfor Kanalkjedler havde de faaet fire cylindriske Rørkjedler med 3 Fyrsteder i hver og Overhedere. Medens »Bogota» med sine gamle Maskiner, som dengang vare nye, paa Reisen til sin Station, mellem Liverpool og Madeira løb $9\frac{3}{4}$ Knob og brændte 4244 Pd. Kul pr. Time, gjorde den med de nye paa omtrent 2500 Miles 10,42 Knob og brugte kun 2123 Kul pr. Time. Dens indicerede H. K. er med et Middeltal 950 og altsaa Kulforbruget pr. indiceret H. K. pr. Time 2,2 Pd. imod 3,26 Pd. for de gamle Maskiner. Paa deres regelmæssige Farter skulle de gamle Maskiner have brugt gennemsnitlig 3716 Pd., og de nye 2108 pr. Time. Herved maa dog naturligtviis bemærkes, at Napiers Maskiner vare byggede saa længe før Randolph Elder's og altsaa ikke havde kunnet drage Fordeel af mange Forbedringer, der i Mellemtiden ere komne i Brug, og som ere anvendte i Randolph og Elders. Overfladefortættelsen navnlig, eller i det Mindste den almindelige Benyttelse af den, er saaledes en Invention, der skriver sig fra en senere Tid end Napiers Maskiner.

De fleste af P. S. N. Ko.'s Skibe ere som før bemærket Hjulskibe, men for andre Rhederier er der samtidig bygget Skrueskibe efter samme Princip, saaledes f. Ex. 4 Postskibe, der fare paa Kysten af Guinea, og nu nylig et til Postfart mellem Panama og Ny-Zeeland. Deres væsentligste Eiendommelighed, hvorved de navnlig adskille sig fra Humphrey, Tennant's i Deptford paa Thamesen, et andet Firma, der bygger Høi- og Lavtryksmaskiner, først og fremmest for det store P. O. (Peninsular & oriental) Ko., er, at Dampen passerer umiddelbart over fra Høi- til Lavtrykscylinderen, fra Top til Taa og fra Bund til Bund. Heraf følger for det første, at de to Cylindre ere i umiddelbar Forbindelse med hinanden, Side om Side (dette var jo naturligviis ikke absolut nødvendigt, men er dog aabenbart det simpleste); for det andet, at naar Høitryksstemplet gaaer op, gaaer Lavtryksstemplet ned og omvendt; og endelig, at altsaa ogsaa Forplantelsen af Bevægelsen fra Stemplerne til Axelen bliver netop modsat. Denne Forplantelse tilveiebringes paa forskjellig Maade i Hjulskibe og Skrueskibe. I de første er paa hver Side af Axelen stillet 1 Høi- og 1 Lavtrykscylinder i umiddelbar Forbindelse med hinanden og i en skraa Retning op imod Axelen, saaledes at de danne en Vinkel af omtrent 30 Gr. mod Vertikalplanet, samt saaledes at begge Lavtryksstemplerne virke paa en Krumtap, og begge Høitryksstemplerne paa en anden. Da nu Høitryksstemplernes Bevægelse altid er den modsatte af Lavtryksstemplernes, maa ogsaa de to Krumtappe paa Axelen være modsatte og altsaa ligge i samme Plan, hvilket naturligviis igjen er Grunden til at Cylindrene ere stillede skraat for at overvinde Dødpunkterne. Det behøver neppe at bemærkes, at Cylindrene ere faststaaende. Fortætteren ligger i Midten og er tillige Fundament for Maskinen.

I Skrueskibene ere Maskinerne i Reglen ikke direkte virkende, men forsynede med et Tandhjul med

indvendig Indgribning paa Krumtapaxelen og et Drev paa Enden af Skrueaxelen. Forholdet mellem disse er i Reglen i Nærheden af 1: 3. Cylindrene ere paa Toppen med Stempelstængerne nedad; Lavtryks-cylindrene lodret over Axelen, hvilende paa 4 svære støbte Søiler, der tillige danne Styret for Krydshovedet, og Høitryks-cylindrene boltede paa Siderne af Lavtryks-cylindrene og desuden understøttede ved to tyn-dere Smedejerns Søiler, staaende paa Fortætteren, der er boltet til Siden af Bundrammen. Centrene af en Lavtryks- og den dertil hørende Høitryks-cylinder ligge i samme Vertikalplan tværskibs. Lavtryksstemplerne ere paa almindelig Maade forbundne med Krumtappene, der her danne en ret Vinkel med hinanden, medens Høitryksstemplerne virke paa den ene Ende af Ballancer, der gaa tvers igjennem de to Søiler, med Omdreiningspunkter i disse, og som med den anden Ende ere kob-lede til Krydshovederne ved korte Forbindelsesstænger. Høitryksstemplets Bevægelse overføres altsaa paa Krydshovedet i modsat Retning, hvorved de to Stempler, det vil sige 1 Lav- og 1 Høitryks-, komme til at virke paa Krumtappen ganske som et enkelt Stempel i en alminde-lig Maskine. Ballancerne drive tillige Pumperne, medens disse i Hjulskibene almindeligst drives ved store Excen-trikker, hvad der nu ikke er ualmindeligt her paa Clyden.

Naar man betragter Skizzerne af Maskinerne i »Constance«, vil man see, at de med Hensyn til Ar-rangementet nærme sig meget mere til Hjulskibenes Maskiner end til Skrueskibenes, saaledes som jeg i det Foregaaende løseligt har beskrevet dem. For det første ere de direkte virkende, og for det andet og væsent-ligste virke Høitryksstemplerne paa een Krumtap og Lav-tryksstemplerne paa andre.

Kjedlerne ere almindelige firkantede Rørkjedler med Overfadning. Denne er tilveiebragt ved at man istedet-

for de nu moderne indvendige Røgfang, har sat endeel lodrette Rør, som altsaa føre Røgen fra Røgekassen til det udvendige Røgfang, igjennem hvilket det gaaer videre til Skorstenen. Ved disse Rør meddeles der Varme direkte til Dampen i Kjedelens Damprum, og Dampprøret udgaaer fra Kjedlen nær ved dem. Man vil see, at dette egentlig ikke er, hvad man strengt taget kan kalde Overhedeapparat, da dertil udfordres, at Dampen opvarmes enten i et Rum, aldeles adskilt fra Kjedlen, eller dog i en særskilt Afdeling af denne, f. Ex. en Dampkuppel, men paa »Constances« Kjelder findes ingen saadan; de ere ganske flade ovenpaa. Imidlertid finder der dog ubestridelig en Overhedning Sted. Det almindelige Overhedeapparat, som Dhrr. Randolph, Elder & Ko. bruge, f. Ex. til de fleste af P. S. N. Ko.'s Skibe er meget simpelt og bestaaer kun af to Cylindre af Kjedelplade, den ene indeni den anden, staaende paa Enden ovenover Kjedlen. Der hører saadan en Dobbeltcylinder til hver Kjedel. Den indvendige Cylinders Diameter er fra $\frac{1}{2}$ til $\frac{2}{3}$ af den udvendiges. Imellem dem indlades Dampen fra Kjedlen gjennem korte Rør og igjennem den indvendige passerer Røgen til Skorstenen. Dampen overhedes derved betydeligt — et sørgeligt Vidnesbyrd om, hvor Lidet af Kullenes Varmeevne man kan gjøre nyttig paa selve Forbrændingsstedet i Dampkjelder eller overhovedet ved alle Slags Fyrsteder.

Om Høitryks- og Lavtryks-Maskiner.

Af E. Bluhme, Lieutenant i Marinen.

Det er værd at lægge Mærke til, at ingen af de tvende foregaaende Artiklers Forfattere, skjøndt de utvivlsomt anerkjende de Fordele, der kunne opnaaes ved Høi- og Lavtryksmaskinen, dog ville optræde som Forsvarere af den, saalidt som indlade sig paa at fordømme den. Den første Forfatter paaviser Fordele ved Systemet, om han end synes at tvivle om, at de af Burmeister & Wain byggede Maskiner virkelig tilbyde disse Fordele, og den Anden, uagtet han paaviser et Exempel paa, hvad der kan naaes ved et saadant System, vil dog ikke indlade sig paa at træde op som dets Forsvarer. Erindres det endelig, at selve »Constances» Maskiner ere blevne til netop ved det engelske Admiralitets Usikkerhed med Hensyn til hvilket Maskinsystem, der burde gives Fortrinet, maa man vistnok ikke alene erkjende det Beretigede i Hr. Maskinmester Majors Optræden mod Høi- og Lavtryksmaskinen, en Optræden, der er grundet paa hans personlige Erfaringer med Marinens Maskiner, men man maa vide ham Tak for, at han har havt Mod til at vedkjende sig sine Anskuelser, de være rette eller urette, og til saaledes at aabne en Diskussion, der forhaabentlig vil føre til det rette Resultat, og man maa kun undre sig over, at den ikke tidligere er fremkommen.

Spørgsmaalet, der ikke alene er af stor Interesse for Marinen, men ogsaa for den private Fart og Industri, har tiltrukket sig almindelig Opmærksomhed; men da kun meget Faa af dem, der interessere sig for Sagen, kunne være tilstrækkelig maskinkyndige for egentlig at vide, hvorom Striden dreier sig, turde det maaskee være mig tilladt at forsøge paa at fremstille Spørgsmaalet for dem, saaledes som jeg antager, at det egentlig bør opfattes uden Hensyn til den, som det synes, høist vanskelige Opgave, at udfinde Kulforbruget og Indikator-Diagrammerne i Marinens Skibe.

Striden har hidtil været ført om hvorvidt man burde foretrække vore gamle Lavtryksmaskiner eller de nye Burmeister & Wain'ske Høi- og Lavtryksmaskiner. Efter de forskjellige Anskuelser, som ere fremsatte, synes det idetmindste tvivlsomt, hvorvidt de sidstnævnte Maskiner virkelig tilbyde den Fordeel, Kulbesparelsen, som skulde være deres Anbefaling. Men om de end mulig ikke gjøre det, følger dog ikke deraf, at Principet Høi- og Lavtryksmaskinen, skulde være forkasteligt; og selv om dette er Tilfældet, følger endelig ikke deraf, at Principet Høitryksmaskinen, ikke skulde være at foretrække for Principet Lavtryksmaskinen. Thi dette er i Virkeligheden Spørgsmaalet, hvorom det gjelder at komme til Klarhed: Bør vi i vor Orlogsmarine (og forresten ogsaa i Industrien) anvende Høitryks- eller Lavtryks-Maskiner?

James Watt er ikke alene Dampmaskinens praktiske Opfinder, men efter at have opfundet den og givet den Anvendelse fuldkommengjorde han den endnu saameget, at den alt før hans Død i sine væsentligste Principer var naaet lige saa vidt som endnu i vore Dage. De Forandringer og Forbedringer, som den siden hans Tid har undergaaet, ere væsentligst blevene nødvendiggjorte ved den mangfoldige og mangeartede Anvendelse, som den har fundet i Menneskehedens Tjeneste; men iøvrigt

har Opfindsomheden kun havt at beskjeftige sig med Midler til om muligt bedre at benytte den i Brændmaterialet indeholdte Kraft. Naar man erindrer, hvilke uhyre Tab der lides først ved Forbrændingen, senere ved Modstanden i de forskjellige Ledninger, som Dampen skal passere, derefter ved Afkjølingen paa de forskjellige Stadier, og endelig ved selve Driften af de arbejdende Dele, Tab, der ere saa store, at langtfra Halvdelen af den i Brændmaterialet indeholdte Kraft endnu kommer selve det tilsigtede Arbeide tilgode, kan man forstaae, at der endnu i denne Retning maa være endeel at gjøre.

Et Resultat har man ved sine Bestræbelser i denne Retning vundet: At i eensartede Maskiner faaer man desto bedre Benyttelse af sine Kul, jo høiere det Damptryk er, hvormed der arbeides.

Efter det Damptryk, som benyttes, benævnes Maskinerne Høitryks- og Mellemptryks- eller Lavtryks-Maskiner; Grændsen mellem de to første ligger omtrent ved 5 Atmosphærens, mellem de to sidste omtrent ved $1\frac{1}{2}$ Atmosphæres Tryk.

Naar det siges, at den bedste Benyttelse af Dampen faaes i Høitryksmaskinen, er dette dog kun under Forudsætning af, at den benyttes paa rette Maade.

Mekanisk Virkning kan jo nemlig afvindes Dampen paa trede forskjellige Maader:

1. Ved selve den Dampudviklingen iboende Kraft σ : ved den Dampens Spænding, som svarer til det Tryk, hvorunder Dampen udvikles.
2. Ved Lufttomheden, som Dampen efterlader, naar den fortættes (Kondensationen).
3. Ved Benyttelsen af Dampens Udvidningsevne (Expansionen).

1. Naar Vand vedblivende ophedes, vil det efterhaanden føle Trang til at udvide sig og overgaae til Dampform, saafremt der gives det Plads dertil; thi Dampen fordrer et langt større Rumfang end Vandet,

som dannede den. Hviler der en Vægt eller et Tryk paa Vandet, vil Dampen ikke kunne udvikle sig; men Vandet vil ophobe Hede i sig, indtil det har modtaget en saadan Varmemængde, at det nu er istand til at overvinde Trykket og udvikle Damp af saadan Kraft altsaa, at den er istand til at overvinde Trykket eller løfte Vægten, som hviler paa det. Dampens Spænding maa altsaa svare til dette Tryk. Skeer Dampudviklingen alene under Luftens Tryk, bliver Dampen af 1 Atmosfæres Spænding; skeer den under Trykket af den Damp, der ophober sig i en tættillukket Kjedel, vil Spændingen tiltage, Udviklingen vil gaae langsommere for sig og kun vedblive formedelst den Varmemængde, der ophober sig i Vandet, og som er istand til efterhaanden at udvikle Damp af høiere Spænding; og denne vil tiltage, saalænge Vandet modtager fornyet Hede, eller indtil Kjedelen sprænges, eller — indtil man aabner for den.

I det sidste Tilfælde, naar man aabner for Dampen og f. Ex. lader den strømme ind i en Maskines Cylinder, vil den undvigende Damp give Plads for ny Damp til at udvikle sig, den vil indtage den Førstes Plads og saaledes vil Vandet, saafremt Ophedningen vedvarer, under Dampform vedblive at presse den alt undflyende Damp længere og længere frem, indtil den møder Stemplet i Cylinderen, hvilket den da driver frem indtil Enden af Cylinderen. Saa kan den ikke komme længere, og Udviklingen vil gaae for sig ligesom før, kun i et større Rum, saafremt man ikke paany lukker for Kjedlen.

Luften trykker paa den anden Side af Stemplet σ : der findes paa denne Side af Stemplet et Tryk af 1 Atmosfære, som Dampen skal overvinde, foruden det øvrige Arbeide den udfører. Den mekaniske Virkning, som en bestemt Mængde Damp saaledes er istand til at udøve, kan beregnes ved en mekanisk Formel.

2) Lukker man for Kjedlen, efter at Dampen har ført Stemplet til Enden af sin Vandring, og sætter man

derefter den dampopfyldte Cylinder i Forbindelse med Fortættøren (Kondensatoren), vil al denne Damp blive forvandlet til Vand, og Cylinderen blive fuldkommen lufttom. Der vil nu altsaa aldeles intet Tryk være tilstede paa denne Side af Stemplet. Aabnes der da atter for Kjædlen, men saaledes, at Dampen nu kan strømme ind paa den anden Side af Stemplet, vil den frembringe den samme Virkning som før, kun i modsat Retning og med forøget Kraft, eftersom det tidligere Modtryk af 1 Atmosfære er bortskaffet. Den mekaniske Virkning, som den samme Mængde Damp som i første Tilfælde er istand til at udøve ved Benyttelse af saavel Dampudviklingskraften som Fortætningen, kan beregnes ved en anden mekanisk Formel.

Efterfølgende Tabel er taget hos Claudel, «aide-mémoire des ingénieurs». Den er beregnet efter de to omtalte Formler, og den angiver i dynamiske Eenheder paa 1000 Kilogrammetres, hvormeget Arbeide et Kilogram Damp af forskjellig Spændighed er istand til at udføre paa de tvende omtalte Maader.

Dampens Spændighed i Atmosfærer.	Udført Arbeide ved Benyttelsen af:	
	Dampudviklingskraften imod 1 Atmosfæres Tryk.	Dampudviklingskraften og af Kondensation.
$\frac{1}{2}$	÷ 16,5	+ 16,5
1	0,0	17,5
$1\frac{1}{2}$	+ 6,0	18,1
2	9,3	18,5
3	12,8	19,2
4	14,7	19,7
5	16,1	20,1
6	16,9	20,3
7	17,7	20,7
8	18,4	21,0
9	18,9	21,2
10	19,3	21,5

Den sidste Række af udført Arbeide giver ligefrem et Billede af, hvad Damp af forskjellig Spændighed er forholdsviis istand til at udføre; thi her havde Dampen

ingen Modstand at overvinde i Atmosphæren; det er altsaa den mekaniske Virkningsevne ligefrem udtrykt i Enheder. Og ved at betragte Rækken vil man da finde, at dens Evne til at udføre mekanisk Arbejde stiger om end ikke i noget stort Forhold med Trykket, hvorunder den udvikles.

Det næste Spørgsmaal bliver da, hvilken Slags Damp af høiere eller lavere Tryk det koster meest at frembringe; og i Praxis antages det da, at det koster lige meget at forvandle en bestemt Mængde Vand til Damp af hvilken som helst Spænding.

Dette Sidste er dog ifølge Regnaults Forsøg ikke ganske nøiagtig. Han kom til det Resultat, at den Mængde Varme, L , som et Kilogram mættet Vanddamp af en bestemt Temperatur, T , indeholder (mættet Vanddamp af en bestemt Spænding har altid en vis Temperatur), kan udtrykkes ved Formlen: $L = A + B T$, hvor A og B ere Konstanter, som han udfandt af sine Forsøg.

Af denne Formel fremgaaer følgende Tabel, som viser hvormange Varme-Eenheder et Kilogram Damp af forskjellig Spænding har optaget.

Temperatur af den mættede Vanddamp, angivet i Hundredegradsgrader.	Dampens Spænding i Atmosphærer.	Den totale Varmemængde, som Dampen har optaget.
0		606 Eenheder*)
82	$\frac{1}{2}$	631 —
100	1	637 —
112,4	$1\frac{1}{2}$	640 —
121,5	2	643 —
135	3	647 —
145	4	651 —
153,3	5	653 —
160,0	6	655 —
166,4	7	657 —
172,1	8	659 —
177,4	9	661 —
182,0	10	662 —

*) En Varme-Enhed er her den Mængde Varme, som udfordres for at forhøje et Kilogram Vands Temperatur med een Grad.

Heraf sees da, at den forøgede Varmemængde, som udfordres for at frembringe Damp af høiere Spændinger, er saa ringe, at der f. Ex. for at forvandle et Kilogram Vand til Damp af 8 Atmosphærers Spænding kun udfordres 22 Varme-Eenheder mere end til Damp af 1 Atmosfæres Spænding, medens Forskjellen i mekanisk Virkning var $3\frac{1}{2}$ store dynamiske Eenheder.

Theoretisk har man altsaa Fordeel af at benytte den i Brændmaterialet indeholdte Kraft eller Varme til at frembringe Damp af høiest muligt Tryk. Men med de høie Dampspændinger gaaer der paa den anden Side atter mere tabt ved Afkjøling og Spild gjennem Utætheder, saa at, om Høitryksmaskinen ikke havde andre Fordele, maatte Udbyttet af Brændmaterialet under iøvrigt lige Omstændigheder ansees for at blive det samme, af hvilken Spændighed man end benyttede sin Damp.

Ved at sammenligne Tallene i den første Tabels første Række for udført Arbeide, vil man ligeledes finde, at Udbyttet af mekanisk Arbeide tiltager med Dampens Spændighed i et langt raskere Forhold end i den sidste Række. Dette ligger nu i Sagens Natur; thi naar ingen Fortætning anvendes, kan Damp af 1 Atmosfæres Spænding naturligviis intet Arbeide udføre mod selve Atmosfærens Tryk, der virker paa den anden Side af Stemplet. Saasnart derimod Dampspændingen forøges, faaer Dampen Overhaand og kan arbeide; og jo høiere Spændingen stiger, desto mindre bliver forholdsviis Atmosfærens Betydning. Saa ringe bliver den efterhaanden, at man ved at sammenligne de to Rækker med hinanden vil see, at allerede ved en Dampspænding af 10 Atmosphærer nærmer Udbyttet sig stærkt til at blive det samme, hvad enten man anvender Fortætning eller ingen Fortætning.

Grændsen, hvor man med Fordeel kan anvende Fortætning, ligger i Praxis imidlertid langt lavere. Saasnart Dampspændingen stiger over omtrent 5 Atmo-

sphærer ophører i Virkeligheden Nytten af Fortætning; thi foruden at Lufttomheden langtfra nogensinde kan blive fuldstændig, ophæver Luftpompens Arbeide Nytten af Fortætters Lufttomhed og af det noget varmere og mindre saltholdige Fødevand.

At kunne undvære Fortætters Vægt og Plads og have en i det Hele taget mere simpel og indskrænket Maskine ere de Fordele, som Høitryksmaskinen uden Fortætter tilbyder; andre i sin Tid betydningsfulde Indvendinger gjordes der vel imod den, men da ydre Omstændigheder (navnlig Jernbanelokomotivernes indskrænkede Plads og andre Aarsager) tvaug Ingeniørerne til at indlade sig med den, gik man ind derpaa, og nu ere Høitryksmaskiner de meest almindelige over hele Jorden og fortrænge efterhaanden overalt Lavtryksmaskinerne.

Thi Høitryksmaskinen har en stor Fordeel fremfor den anden, og det er Evnen til paa den nævnte 3die Maade at kunne afvinde Dampen mekanisk Virkning, nemlig:

3. Ved at benytte Dampens Udvidningsevne, Expansionen.

Som alt omtalt er den Hovedkraft, som benyttes i Dampmaskiner, selve Dampudviklingskraften, der ved Varmen fødes i Vandet. Men efter at denne er benyttet og Cylindere atter afspærret fra Kjedelen, bør man ikke strax fortætte den brugte Damp eller lade den undslippe, men først drage Nytte af dens Udvidningsevne.

Dampen følger den Mariotte'ske Lov for Luftarterne: »Med samme Vægt Damp staaer Spændingen i omvendt Forhold til Rumfangene«, og ifølge sin Spænding maa Dampen udvide sig til enhver Side, hvor den ingen Modstand finder, eller hvor den kan overvinde en saadan. Denne Udvidning fortsætter den indtil Modstanden bliver for stor for den udvidede Damps resterende Spænding; naar de ere lige, ophører altsaa dens Evne til at virke videre ved Expansion. Naar man altsaa, istedetfor

at lade selve Dampudviklingskraften føre Stemplet til Enden af sin Vandring, forinden afspærrer Cylinderen fra Kjedlen, da vil Dampen ved sin Udviklingskraft være istand til at bringe Stemplet frem under den tilbagestaaende Deel af dets Vandring.

Anvender man Damp paa denne Maade, og tilveiebringer man Lufttomhed paa den anden Side af Stemplet, altsaa ved Anvendelse af alle tre Maader, hvorpaa mekanisk Virkning kan afvindes Damp, ved Dampudviklingskraften, ved Kondensationen og ved Expansionen, da fremstiller følgende Tabel det theoretiske Arbeide, som kan afvindes et Kilogram Damp ved Expansion med forskjellig Dampafskæring, idet man sætter Værdien af det før Dampafskæringen gjorte Arbeide = 1.

Deel af Stempetslaget, hvor Dampafskæringen begynder.	Arbeidet, som skyldes Expansion, naar det alt udførte Arbeide sættes = 1.
1	0,0
$\frac{1}{2}$	0,69
$\frac{1}{3}$	1,10
$\frac{1}{4}$	1,39
$\frac{1}{5}$	1,61
$\frac{1}{6}$	1,79
$\frac{1}{7}$	1,95
$\frac{1}{8}$	2,08
$\frac{1}{9}$	2,20
$\frac{1}{10}$	2,30
$\frac{1}{15}$	2,71
$\frac{1}{20}$	3,06

Ved at betragte denne Tabel maa det blive iøiefaldende, hvor meget mekanisk Udbytte man vinder ved efter at have benyttet Dampudviklingskraften ogsaa at benytte Udvidningskraften. Afskærer man saaledes Dampen efter at Stemplet har tilbagelagt f. Ex. $\frac{1}{3}$ af sin Slaglængde, vil man, foruden det Arbeide, som Dampen derved har gjort ($\frac{1}{3}$ af det den vilde have gjort, hvis man havde ladet den blive ved at strømme ind under

hele Slaglængden) ved Expansionen vinde endnu engang lige saa meget Arbeide; afskærer man ved $\frac{1}{10}$ af Slaglængden vil man foruden det da udførte Arbeide, vinde endnu $\frac{2}{3}$ Gang saa meget til.

Lad os antage, at et Skib ved at indlade Damp i Cylinderen under hele Stempelslaget udvikler 900 Heste nominel Kraft eller maaskee 3000 Heste indiceret Kraft, og at det da gjør 12 Miles Fart:

Det vil da forbruge en vis Mængde Damp, d , i Timen og altsaa en vis Mængde Kul, maaskee 25 Tdr., i Timen, og for at tilbagelægge f. Ex. 72 Miil vil det da altsaa anvende 24 Timer og bruge en Mængde Damp = 24 d , og af Kul 24×25 Tdr = 600 Tdr.

Men har man ikke Hastværk, kan Reisen gjøres billigere ved at anvende Expansion.

Skærer man nemlig Dampen af ved f. Ex. Halvdelen af Stempelslaget, sees det, at man vil faae en Tilvæxt i mekanisk Virkning af Dampen af omtrent $\frac{7}{10}$; skæres af ved $\frac{1}{10}$ af Stempelslaget, vil man endnu vinde den brugte Damps Arbeidsvirkning ind $2\frac{3}{10}$ Gange.

Altsaa:

Med Dampindladelsen under hele Stempelslaget var Dampforbruget i en Time = d ; Kulforbruget = 25 Tdr., og indiceret Hestekraft = 3000.

Med Dampindladelse under $\frac{1}{2}$ Stempelslag bliver Dampforbruget for hvert Stempelslag Halvdelen af det tidligere, men da Stempelslagene blive langsommere, bliver det i en Time noget mindre end $\frac{1}{2}$ d og Kulforbruget omtrent $12\frac{1}{2}$ Tdr., medens indiceret Hestekraft bliver henimod $\frac{3000}{2} + \frac{3000}{2} \times 0,7 =$ omtrent 2500 H.

Med Afskæring ved $\frac{1}{10}$ Stempelslag, bliver Dampforbruget mindre end $\frac{1}{10}$ d , Kulforbruget omtrent $2\frac{1}{2}$ Tdr.

og udviklet Hestekraft henimod $\frac{3000}{10} + \frac{3000}{10} 2,3 =$ omtrent 900 H.

Ved Anvendelse af Expansion bliver Hestekraften altsaa betydelig forøget i Forhold til de anvendte Kul; hvad der derimod tabes er Tid, thi Farten bliver naturligtviis mindre, dog langt fra i Forhold som Kulbesparelsen:

Kræfterne, som udfordres for at drive et Skib frem med forskjellig Fart, forholde sig omtrent som 3de Potentser (snarere som henimod Potentserne 3 . 5) af de opnaaede Hastigheder; eller Hastighederne som Kubikrødderne af Kræfterne.

Naar Skibet altsaa for 3000 Heste gjør 12 Miles Fart, maa Hastighederne for 2500 Heste og for 900 Heste forholde sig som:

$$\sqrt[3]{3000} : \sqrt[3]{2500} : \sqrt[3]{900} = 12 : x : y;$$

$$x = \text{Fart med } \frac{1}{2} \text{ Dampindladelse} = \frac{\sqrt[3]{2500}}{\sqrt[3]{3000}} \times 12 = 11,3$$

$$\text{og } y = \text{Fart med } \frac{1}{10} \text{ Dampindladelse} = \frac{\sqrt[3]{900}}{\sqrt[3]{3000}} \times 12 = 8,0$$

Med fuld Dampindladelse vil Skibet altsaa gaae for 3000 Heste, gjøre 12,0 Miles Fart, bruge 24 Timer for at tilbagelægge 72 Miil og dertil anvende 600 Tdr. Kul.

Med $\frac{1}{2}$ Dampindladelse vil Skibet gaae for 2500 Heste, gjøre 11,3 Miles Fart, bruge $25\frac{1}{2}$ Timer for at tilbagelægge 72 Mile og dertil anvende 319 Tdr. Kul.

Med $\frac{1}{10}$ Dampindladelse vil Skibet gaae for 900 Heste, gjøre 8,0 Miles Fart, bruge 36 Timer om 72 Mile og anvende 90 Tdr. Kul.

Imidlertid er det jo klart, at man med en Maskine (Lavtryksmaskinen), hvor der ingen Læilighed er til at anvende Expansion, ogsaa maa kunne spare Kul ved at formindske Farten, eftersom Hastighederne forholde sig som Kubikrødderne af Kræfterne. Men Kulbesparelsen vil blive langt mindre, eftersom den mindre Fart her

kun tilveiebringes ved at vanskeliggjøre Dampens Adgang til Cylinderen under hele Stempelslaget, uden at kunne benytte den Fordeel, som tidlig Dampafskæring vilde tilbyde:

Antages det samme Skib forsynet med en saadan Lavtryksmaskine, som ligeledes for fuld Kraft udvikler 3000 Heste og giver 12 Miles Fart og dertil forbruger 25 Tdr. Kul i Timen, maa den ligesom den første Maskine, for at frembringe Hastighederne 11,3 og 8,0, naturligviis udvikle 2500 Heste og 900 Heste. Men da disse Kraftudviklinger maa tilveiebringes ligesom for fuld Kraft ved at inlade Damp, kun Inladelserne vanskeliggjort under hele Stempelslaget, vil den forbrugte Dampmængde mindst staa i ligefremt Forhold til den udviklede Kraft.

Naar altsaa den til 3000 Heste forbrugte Dampmængde er = d og Kul i en Time = 25 Tdr. eller 600 Tdr. til 72 Miil, vilde altsaa 2500 Heste, der give Fart 11,3, fordre en Dampmængde af omtrent $\frac{2500}{3000} d$

og en Kulmængde af henimod $\frac{2550}{3000} 25$ Tdr. = 21 Tdr. i Timen, altsaa for 72 Miil 535 Tdr.; og 900 Heste, der give en Fart af 8,0, vilde fordre Dampmængde omtrent $\frac{900}{3000} d$ og Kul henimod $\frac{900}{3000} 25$ Tdr. = $7\frac{1}{2}$ Tdr. i Timen, altsaa for 72 Miil 270 Tdr.

Af disse tvende Exempler sees da først, hvor stor Fordeel man har, hvor Tid og Leilighed tillade det, af at gaae med ringere Fart istedetfor med større. (I den amerikanske Marine forbyde Reglementerne udtrykkelig en Chef, saavel for at soulagere Maskinen som for Kulbesparelsen, nogensinde at gaae for fuld Kraft uden under paatrængende Omstændigheder; og naar han engang har gjort det, skal han strax indsende Rapport desangaaende til Marinedepartementet, samt angive Grunden, hvorfor

han gjorde det. Og i Nordamerika har man dog lettere end hos os, saavel ved at skaffe sig Kul som ved at faae sine Maskiner reparerede). Men ved at sammenligne ovennævnte Exempler vil man ogsaa see, hvor meget Kul der spares ved at frembringe den formindskede Fart med en Maskine, der tillader at anvende Expansion (∴ en Høitryksmaskine) fremfor med en, hvor dette ikke kan skee (Lavtryksmaskinen).

Ovenstaaende er imidlertid naturligviis kun en reent theoretiserende Beregning, hvori der aldeles intet Hensyn er taget til de virkelige stedfindende Forhold. Den er kun tilnærmelsesviis rigtig og er kun opstillet for at vise Tanken, ifølge hvilken man lover sig Udbytte af Expansion, medens Praxis er meget langt fra at holde, hvad Theorien saaledes lover. Imidlertid lover Theorien saa meget, at der er rigeligt at slaae af paa, og skjøndt man endda langt fra vinder, hvad man en Tid haabede, er Fordelen dog endnu saa stor, for hvilket blandt andre Fregatten »Constances» Kapseilads til Madeira er et Beviis, at det vilde være urigtigt ikke at benytte Expansion, hvor der er Leilighed til det, saavel i Industrien som ombord.

Men for at kunne opnaae Fordelene ved tidlig Dampafskæring og Expansion, maa Dampens oprindelige Spænding være tilstrækkelig stor til, idet den udvider sig, endnu at beholde Spændkraft nok til at bringe Stempellet til Enden af sin Vandring.

Jo større den oprindelige Dampspænding er, desto videre kan man naturligviis drive Expansionen og altsaa desto større Nyttevirkning opnaaer man. Og heri er det at Høitryksmaskinens store Fordeel ligger; thi medens en Lavtryksmaskine først kan afskære ved $\frac{3}{4}$ — $\frac{2}{3}$ af Stempellets Bane, kunne høiere Tryks Maskiner afskære ved $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{10}$ — $\frac{1}{20}$ af Stempelslaget, alt efter det oprindelige Tryks Størrelse, og Nyttevirkningen, man da opnaaer, giver Tabellen et Begreb om.

Deraf kommer det, at Høitryksmaskinerne ved Industrien i andre Lande udbrede sig mere og mere. Industrien viser Veien; paa Søen tøver man endnu, skjøndt Kulbesparelser der, navnlig i Orlogsmarinen og især i den danske, ere dobbelt nødvendige.

Men som sagt, Nyttevirkningen, som opnaaes ved Expansionen, er i Virkeligheden langt fra saa stor som man efter Theoriens Løfter havde haabet. Forskjellige Aarsager ere hertil medvirkende:

Naar Dampen efter at have virket i Cylinderen, fra denne undviger til Fortætteren, ophæves Damptrykket, idet Lufttomhed tilnærmevis indtræder, og altsaa falder Temperaturen samtidig og bliver i Cylinderen omtrent den samme som i Fortætteren. Ved denne Temperaturvexlen antage Cylinderens Vægge, naar Damp indlades under hele Stempelslaget, en Middelvarme mellem Dampens og Fortætterens Varme; men denne Middelvarme maa naturligviis aftage, naar Dampindladelsen formindskes. Jo større Dampudvidning man altsaa benytter, desto koldere vil Dampen ved sin Indtrædelse forefinde Cylinder og Stempel, og idet den kommer i Berøring med dem, vil den afkjøles og endeel af den fortættes. Derved slappes altsaa dens Spænding, og dette er et første Tab bevirket ved Anvendelse af Expansion.

Men idet Spændingen slappes, maa deraf igjen opstaae en forøget Damptilstrømning, saalænge Forbindelsen med Kjedelen er aaben. Den afkjølede Damp suger saa at sige ny Damp til sig. Skærer man f. Ex. af ved $\frac{1}{8}$ Slag, skulde kun $\frac{1}{8}$ af den Masse Damp, som hele Cylinderen kan rumme, strømme ind, men paa Grund af Afkjølingen vil en større Mængde Damp strømme til.

Dette var et andet Tab. Tildeels ophæver det det Første, og derfor viser det sig ikke heller paa Indikatoren. Thi Indikatoren angiver kun Damptrykket i Cylinderen, og da den slappede Damp altid erstattes af frisk tilstrømmende, saalænge Damphullerne ere aabne, vil

Trykket altsaa vise sig at være som det burde. Det ved Afkjølingen lidte Damptab kan kun findes ved direkte Sammenligning mellem den i Cylinderen ifølge Indikatoren forbrugte og den i Kjedlerne virkelig udviklede Dampmasse.

Det er altsaa en Selvfølge, at jo tidligere Damp-afskæring man benytter, desto større bliver forholdsviis Mængden af den ved Afkøling spildte Damp, saa stor, at naar Anvendelsen af Dampudvidning udstrækkes, naaer man snart en Grændse, hvor Fordelene deraf ophøre.

Men der er endnu flere hemmende Aarsager. Den ved Afkjølingen fortættede Damp afsætter sig som Draaber paa Cylindervæggene, hvorfra den efterhaanden løber ned og samler sig paa Bunden. Dette Vand spredt paa Bunden og i Draaber virker navnlig skadelig, da det ikke alene i høi Grad beforder Fortætningen af den friske tilstrømmende Damp, men paa den anden Side tillige indvirker skadelig paa Lufttombeden i den med Fortætteren forbundne Ende af Cylinderen, idet det ved sin høie Temperatur forhøier Varmen og altsaa den resterende Dampspænding der. En stor Deel af Damp-tabet har sin Grund deri, at man i mange Maskiner lader dette Vand ansamle sig, istedetfor ved Renselsesglidere at borttage det for hvert Stempelslag. For en stor Deel kunde disse Ulemper ogsaa bortfjernes, naar man uden for stor Bekostning var istand til at overhede sin Damp. Træder overhedet Damp ind i Cylinderen, vil den dels uden at tabe i Spænding kunne afgive en Deel af sin Varme, men navnlig vil den strax møtte sig med en Deel af den Fugtighed, som er tilstede i Cylinderen, idet denne af den overskydende Varmemængde forvandles til Damp.

Selve Cylindrenes Vægge have ei heller altid den Middelvarme som de burde, saalidt som Rørledningerne, idet en stor Deel Varme gaaer tabt i den dem omgivende kjøligere Luft. Dette er for en stor Deel en frivillig

Sag; thi ved at omgive sine Kjedler, Rør og Cylindre med passende, slette varmeledende Stoffer kan dette Tab meget indskrænkes.

Uagtet saaledes mange Aarsager virke hen til at forringe Nyttens af Expansionens Anvendelse, er den dog endnu stor nok til at Høitryksmaskinerne, hvor de ydre Omstændigheder tillade det, daglig udbrede sig mere og mere. Her i Landet er det egentlig først de Herrer Burmeister & Wain, der med deres saakaldte Høi- og Lavtryksmaskine have indført dem.

Thi den saakaldte Høi- og Lavtryksmaskine er slet ikke andet end en Høitryksmaskine, hvor Expansionen tilveiebringes paa en særegen Maade.

Istedetfor nemlig som i andre Høitryksmaskiner blot at lukke for Dampen, naar man ikke vil have mere i Cylinderen, og da lade den udvide sig i denne, lader man her Høitryksdampen strømme ind i Cylinderen under hele Stempelslaget, og naar dette er til Ende, lader man den afbenyttede Damp strømme ind i en anden og større Cylinder, hvor Expansionen da finder Sted. Er denne anden Cylinder f. Ex. 4 Gange større end den første, vil Forholdet altsaa blive netop det samme, som om den havde havt kun een Cylinder, der var 5 Gange saa stor som den første Cylinder, og i hvilken man da afskar Dampindledelsen ved $\frac{1}{5}$ Deel af Stempelslaget. At det sidste maa være det theoretisk Fordeelagtigste synes indlysende, idet to Cylindere istedetfor een Cylinder nødvendigt maa gjøre Maskinen mere kompliceret, og Dampen ved at gaae fra den Ene til den Anden udsættes endnu mere for den i saa høi Grad skadelige Afkøling foruden andre Ulemper. I Praxis kan Høi- og Lavtryksmaskinen mulig tilbyde Fordele, for hvilke man maa bortsee fra de her paapegede Ulemper, men i Principet er det i saa Fald ikke de tvende Cylindre, men ene Høitrykket, der stiller den over vore hidtidige Maskiner, Lavtryksmaskinerne, hvorimod de tvende

Cylindre kun ere en Ulempe, men som maaskee er nødvendig for i det Hele at kunne anvende Høitryks-maskinen ombord.

Thi Maskinsystemerne maa rette sig meget efter de Forhold, hvorunder de skulle anvendes, og de som her nærmest vedkommer os, ere da de, som henhøre under Orlogsmarinen.

Blandt de Fordringer, som en Orlogsmænd maa kunne gjøre til sin Maskine ere disse To de vigtigste:

1) At den er af saadan Konstruktion, at den er istand til i Forhold til det Rum og den Vægt, der er bleven den overladt i Skibet, og uden Hensyn til Kulforbruget at give Skibet i Kampøieblikket eller under andre paatrængende Omstændigheder den størst mulige Fart; og

2) At den er af saadan Konstruktion, at den under alle andre Omstændigheder, hvor det ikke kommer an paa den størst mulige Hastighed, giver Skibet sin Fart for saa faa Kul som muligt.

Begge disse Fordringer opfylde almindelige Høitryks-maskiner med enkelt Cylinder, og jo høiere Damptrykket er desto bedre; men for Damptrykket, som tør anvendes, er der jo Grændser.

Høi- og Lavtryksmaskinen opfylder ikke den første Fordring. Den er vel konstrueret saaledes, at den giver den forlangte Fart billigere end Lavtryksmaskinen (for saavidt som Ulemperne ved de to Cylindre ikke absorbere Fordelen ved Høitrykket og Expansionen); men den giver ikke Fart nok i Forhold til sit Rumfang og Vægt. Thi dersom man istedetfor de to Cylindre kun gav Maskinen enkelt Cylinder, der i Rumfang var lige saa stor som de to tilsammen, og bestemte, at der ikke maatte indlades mere Damp i denne end tidligere i den lille Cylinder, da vilde jo ikke alene den samme Fart opnaaes billigere, men — man var istand til i et paatrængende Øieblik at vinde en langt større Kraftudvikling ved

at indlade mere Damp i Cylinderen, hvilket man ikke kan gjøre i de to Cylindre, eftersom den lille Cylinder der allerede under normale Forhold fyldes heelt.

Meget mere Damp vilde der nu i Virkeligheden ikke kunne indlades i Cylinderen, eftersom Kjedlerne, ligesom ved Høi- og Lavtryksmaskinen maa tænkes konstruerede efter den vedtagne Expansion. Noget vandtes der dog, da Kjedlerne altid bør være store nok til mere end rigeligt at kunne forsyne Cylindrene med den Damp, de fordrer til normeret Fart. Men ialtfald maatte der mellem Kjedel og enkelt Cylinder kunne findes et Forhold, saadant, at paa samme Tid, som Maskinen med en normal om end mindre Expansion gav samme Fart som den tilsvarende Høi- og Lavtrykningsmaskine med samme Damptryk og af samme Vægt og Rumfang, var den istand til, saavel hvad Kjedlens som Cylinderens Størrelse angaaer, i et givet Øieblik at kunne give en langt større Kraftudvikling.

Dette vilde opnaaes saafremt man forlangte en Maskine med enkelt Cylinder med samme Damptryk i Kjedlerne som Høi- og Lavtryksmaskinen, som, arbeidende med en noget mindre Expansion end Høi- og Lavtryksmaskinen, da udviklede samme nominelle Hestekraft som denne, men hvis Kjedler vare istand til i et givet Øieblik at kunne indlade Damp under hele Stempelslaget (med Undtagelse naturligviis af den for enhver Maskine nødvendige faste Expansion).

Eller saafremt man ikke gik ud fra den nominelle Hestekraft, der for Maskiner af forskjellig Konstruktion desuden er umulig at fastsætte, men derimod fra den, som det synes naturligere Bestemmelse, at ethvert af vore Skibe skulde gjøre en bestemt Fart, f. Ex. under Prøven $12\frac{1}{2}$ Miil, kunde man forlange af Fabrikanten en Maskine, som leverede Damp af f. Ex. 5 Atmosphærer, havde enkelte Cylindre med normal Dampafskæring ved f. Ex. $\frac{5}{16}$ Deel Stempelslag, og som da gav Skibet den

bestemte Fart, men hvis Kjedler vare store nok til at levere Damp til fuldt Stempelslag, og som endelig havde Expansionsglidere, der tillode Benyttelse af Expansion i saa viid Udstrækning, som det kunde betale sig.

Høi- og Lavtryksmaskinen opfylder ikke heller den anden Fordring; thi vel giver den den normerede Fart for billige Kul; men een Cylinder med samme Expansionsgrad vilde gjøre det endnu billigere, eftersom den ikke svækker Damptrykket saaledes som dobbelte Cylindre og altsaa ogsaa er istand til at udstrække Expansionen endnu videre. Dette kunne de dobbelte Cylindre ikke; thi det maa antages, at de ere konstruerede saaledes, at den størst mulige Nyttevirkning faaes af Dampen; altsaa til den største Expansion, som de med Nytte kunne anvende i Forhold til det oprindelige Damptryk. Naar de sagtne Farten, vil den udløbne Distance vistnok have givet bedre Nytte af den anvendte Kraft (ligesom Lavtryksmaskinen), men den opnaaede Kraft vil ikke være vunden ved forholdsviis mindre Kul, end naar de gaae med fuld Kraft, snarere omvendt.

Men hvilket System man end vil anvende, saa er det af Vigtighed, at Dampen om muligt overhedes før den forlader Kjedlerne, at Kjedlerne altid ere store nok til mere end rigeligt at kunne forsyne Cylindrene med Damp under fuld Kraft, og at Kjedlernes Ild-Overflade ere mere end store nok til rigelig at kunne vedligeholde Dampspændingen*). Saadanne Kjedler, om de end koste mere, ere dog de meest økonomiske, om ikke af andre Grunde, saa fordi de forhindre Overkogninger og tillade i Regelen at kunne brænde sine Kul et Par Gange, inden Asken kastes overbord.

*) Alle vore Maskiner have i Regelen for smaa Kjedler og for ringe Ildoverflade. Ingen Maskine burde modtages, hvor Kjedlerne ikke kunde forsyne med rigelig Damp af bestemt Damptryk, naar et Ildsted i hver Kjedel holdtes lukket under hele Proven.

Indvendingen mod kun enkelt Høitryks-Cylinder og ifølge hvilken Høi- og Lavtryksmaskinens dobbelte Cylinder siges at være nødvendige, er, som paavist i den første Artikel af »—r« den, at Kraftudviklingen og Bevægelsen bliver for ujevn og vil bryde paa Maskinens Dele.

I Høi- og Lavtryksmaskinen virker Høitrykket i den lille Cylinder og Lavtrykket i den store Cylinder altid samtidig paa Axlen; dette giver en eensartet Virkning paa denne. og er denne Maskines Anbefaling.

I Høitryksmaskinen med enkelt Cylinder virker først Høitrykkets fulde Kraft og derefter den udvidede Damps bestandig svagere Kraft efter hinanden paa Axlen. Dette giver en høist ueens Paavirkning og er Indvendingen mod denne Maskine.

Det er muligt, at dette er en fyldestgjørende Indvending; men i Landmaskiner hvor Bevægelsens Jevnhed er af langt større Vigtighed, anvendes de dog dagligt mere og mere saavel i Frankrig som i Nordamerika. Et Svinghjul udjevner vel der Bevægelsen; men ere Kontravægterne og selve Skruen da ikke tilstrækkeligt gode Regulatorer for en Sømaskine. Selv har jeg alt for længere Tid siden i franske Skibe seet Expansionen anvendt meget vidt i enkelt Cylinder. Linieskibet Algésiras direkte virkende Maskine paa 900 nominelle Heste anvendte Expansion fra $\frac{3}{10}$ Stempelslag, men Damptrykket var rigtignok kun lidt over 2 Atmosphærer. I Kanonbaadene, som anvendtes i de kinesiske Farvande, for 6—7 Aar siden med Maskiner paa omtrent 100 Heste benyttedes ofte stor Expansion med et Damptryk af 5 Atmosphærer. De anvendte ogsaa Overflade-Kondensator, for i de fjerne Egne at udsætte Kjædlerne saalidt som muligt for Saltskorpe. Der var dengang Tendents i den franske Marine til at overgaae til høiere Damptryk; om man senere har gjort det, veed jeg desværre ikke.

Men ligegyldigt om man andetsteds har gjort det eller ikke; hos os ere vi ved Høi- og Lavtryksmaskinen

gaaede over til Høitrykket, som for os, der saa lidt bruge vore Skibe, vistnok er det Rette, og selv om Algésiras og Kanonbaadenes Maskiner intet Beviis er for, at Høitryk og stor Expansion tør anvendes paa Søen i enkelt Cylinder, saa sees det af den foranstaaende Artikel af »—r«, at et Firma Mandslay & Field i England nu anvender det; men for Bevægelsens Jevnhed benyttes 3 Maskiner (3 særskilte Cylindre) i hvert af den Slags Maskinsystemer, medens man hidtil altid holdt sig til 2 eller 4. Krumtappene stilles da under en Vinkel af 120° mod hinanden.

For Handelsmarinen stiller Spørgsmaalet sig noget anderledes. Et Post- eller Transport-Skib har i Reglen ingen Anledning til at vexe med sin Dampkraft. Som oftest har det en bestemt Veilængde at tilbagelægge i en given Tid, beregnet efter Skibets normale Fart. En Høi- og Lavtryksmaskine egner sig fortrinlig for et saadant Skib, idet den bestandig anvender som fast Expansion den, hvorved den bedste Nyttevirkning faaes af Kullene og saaledes giver Skibet sin bestemte Fart saa billigt som muligt. En Høitryksmaskine med enkelt Cylinder vilde vistnok gjøre det bedre, men for Rhederne turde de andre muligviis være at foretrække; thi i et Handelsskib kan man ikke fra Førerens Side vente det nøiagtige Tilsyn og saadan Kontrol eller i det Hele saadan Forstand paa Maskinens rette Benyttelse som hos Orlogschefen; i en Maskine med enkelte Cylindre er man udsat for hensynsløs Forandring i Expansionsgraden, hvorimod en mindre paalidelig Skibsfører eller Maskinmester med de dobbelte Cylindre er ude af Stand til at forhøie Kulforbruget, medens Orlogschefen derimod altid bør have det i sin Magt at kunne rette Kulforbruget efter Tid og Leilighed.

De Herrer Burmeister & Wains Etablissement er saavel gennem Marinens som gennem den private Skibsfart bleven af stor Værdi for Landet, og almindelig

Anerkjendelse nyde de ogsaa saavel for den Drift, der udfoldes ved deres Etablissement som for det fortrinlige Arbeide, der leveres derfra, men i en enkelt Retning var det dog muligt, at de kunde have taget feil, og dette gjelder da vistnok i Spørgsmaalet om Høi- og Lavtryksmaskinen, idetmindste for Orlogsmarinens Vedkommende, thi selv om man vedblivende vil holde sig til Principet, synes dette ikke hidtil for Orlogsskibenes Vedkommende at være fyldestgjørende løst, om det end maa indrømmes, at Feilen i saa Henseende lige saa meget beroer hos dem, som have bestilt og prøvet Maskinerne, som hos dem, der have fabrikeret dem.

Saaledes som her fremsat synes det mig, at det saa vigtige Spørgsmaal om vore Maskiner maa stille sig seet fra et praktisk Standpunkt; derfor har jeg troet at turde fremsætte mine Anskuelser, men med det Haab, at saafremt disse skulde være feilagtige, da de Mænd, som i Marinen eller udenfor den kunne og bør forstaae Tingene, ville tage Ordet og oplyse os om det Rette.

Composite Skibsbygnings-Systemet.

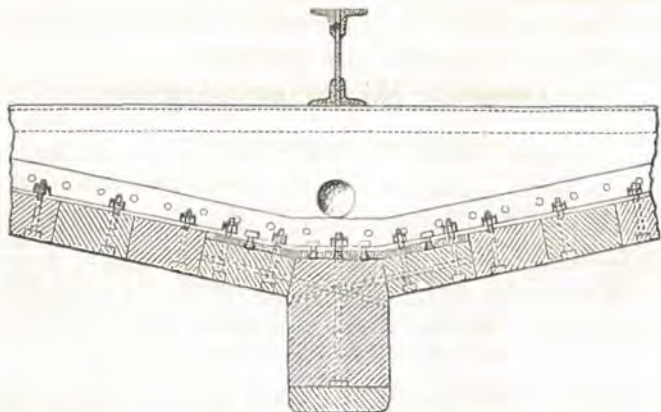
(Frit efter «the Builder» af P.).

I Sunderland er et Skib af en forbedret Bygningsmaade nylig løbet af Stabelen hos d'Herrer G. S. Moore & Ko. af Bridge Dock Værft. Det er bygget efter det saakaldte »Composite» System, som gjør Fordring paa at undgaae nogle af de alvorlige Feil, der indvendes imod Skibe, byggede udelukkende af Træ eller af Jern. Spanterne af Træskibet ere udsatte for det ødelæggende Fyr (dry rot), medens det med Jernplader beklædte Jernskib har viist sig mindre brugbart til længere Reiser paa Grund af den Vished man har for, at dets Bund bevoxes med Planter og Dyr, som virke høist skadeligt idet Seiladsen hæmmes, ja tilsidst næsten standses derved, saa at nogle af de langvarigste bekjendte Reiser have været foretagne af Jernskibe. Det bedste Præventiv mod Bevoxning har man fundet at bestaae i en Hud af Kobber- eller Yellowmetal-Plader, men det kan kun anvendes paa Skibe med en Beklædning eller udenbords Garnering af Træplanker.

Det er indlysende, at et Skib, som er istand til at modtage en saadan Beskyttelse mod fremmede Legemers Vedhængning (o: Bevoxning), besidder afgjorte Fordele over Jernskibene. Efter d'Herrer Moore & Ko's Mening optager en Kombination af et Jern-Spantesystem med en

Træbeplankning de bedste Træk af begge Bygningsmaader i sig, og det er efter dette Princip at det omtalte Skib er bleven bygget.

En kortfattet Beskrivelse af Hovedpunkterne i Principets Details turde maaskee ikke være uden Interesse.



Kjølen og Stevnene ere af Træ, Spanterne af Jern. Ovenpaa Kjølen er lagt en Jernplade, der er saa bred som Kjøel og Kjøelplanker tilsammen, hvilke Sidste ere forboltede til Kjølen. Til denne Jernplade ere Spanterne nittede, og Kjøelplankerne ere forbundne med den ved Bolte som gaa igjennem den og Spanterne og fastskrues indvendig paa disse ved Møttriker. Spanterne ere udvendig forsynede med diagonalt løbende Skinner af Fladjern, som med en indbyrdes Afstand af ca. 3 Fod strække sig fra et Jern Raaholt (sheer), der ligger indenfor den ydre Træklædning, til en Jernkimmingsplanke (bilge strake), som ligeledes dækkes af Træklædningen, og ere fastnittede til disse ligesom til hvert Spant. Dæksbjelkerne ere af Jern, med Jernstøtter. Til Længdeforbinding er der anbragt Jernplader (tie-plates), der løbe paa begge Sider

af Lugerne ovenpaa Dæksbjelkerne, som ere fastgjorte til Spanterne ved horizontale »Stringers» af Jern, hvilke sideværts ere forbundne ved diagonalt løbende Jernplader, saa at det Hele danner et fuldstændigt Net af Jern.

Inderstevnene ere af Jern og dannes ved en Forlængelse af Kjølsvinet i en indadbøiet Bue opefter langs Opklodsningen i begge Ender.

Spantesystemet har fuldkommen tilstrækkelig Stivhed allerede inden Beplankningen kommer til.

Plankerne, 5" tykke, paasættes derefter og ligge tæt an imod Spanterne, hvorfor de omtalte Diagonalskinner maa lades ind i Plankernes Inderside. Yellowmetal Skruebolte fastholde Plankerne til Spanterne, Boltehovederne forsænkes og Overfladen jævnes med Cement. Ogsaa indvendig i Skibet finder Cement Anvendelse, idet det anbringes i et tykt Lag paa begge Sider af Kjølsvinet, hvorved Slagvandet (belge-water) fuldkommen udelukkes. Skibet har ingen fast indenbords Garnering, men kun Garneringsbrædder, der løst ere befæstede til Spanterne og kunne tages op; og da en fri Luftstrøm saaledes kan passere over Plankernes indvendige Overflade (medens den indelukkede Luft i Træskibene er en rig Kilde til Raadenskab) kan Skibet paa Grund heraf føre en hvilken-somhelst Ladning, der vilde ødelægge andre (Træ) Skibe; og Jernspanterne kunne holdes fuldkommen rene og males saa ofte det maatte behøves for at forhindre Rust.

D'Herrer Moore & Ko. have patenteret en sindrig Indretning bestaaende i en Krave af en metallisk Substant, som ikke korroderer, og som passer tæt i Spanternes Boltehuller. En Kapsel af den samme Substant nedpasses over Enden af Bolten og loddes til Kraven underneden, saa at ingen (galvanisk) Virkning udvendigfra kan afficere den saaledes hermetisk forseglede Bolt.

Fordelingen af Styrken er mekanisk afpasset i dette Skib med den videnskabelige Grundsætning for Øie, at »Intet er stærkere end sit svageste Punkt».

Skibe byggede paa denne Maade have store Fordele med Hensyn til Egentyngelsen, følgelig ogsaa med Hensyn til Bæreevnen, over Træ- eller Jernskibe, medens det samtidig har ligesaastor Rummeevne som Jernskibe, og naturligviis langt større end Træskibe.

Denne Bygningsmaade frembyder stor Simpelhed, Økonomi, Styrke og Varighed, er ikke udsat for indvendigt Bedærv, (eller det saa ødelæggende Fyr) og er i Besiddelse af alle de Egenskaber, man søger hos et godt Skib. Den anbefaler sig dog særdeles til Skibsrhederne ved den Garanti, den yder mod Raadenskab og dry-rot; og dersom Reparationer blive fornødne, kunne de udføres for en Fjerdedeel af hvad Reparationer af Træskibe nu koste.

Under «Britssk Associations» Møde i Nabobyen Newcastle besøgte et Antal af de ledende søkyndige Medlemmer d'Herrer Moore & Ko's Værft og besaa Skibet, som da var under Bygning, ved hvilken Leilighed de eenstemmig udtalte en bifaldende Dom over «Composite» Systemet saaledes som det er bragt til Anvendelse af d'Herrer Moore & Ko.

De oprindelige Opfindere af Combinations Systemet ere Herr William Watson af Dublin, der for omtrent 30 Aar siden tog Patent derpaa og anvendte det til Skibe til Flod og Kanal Seilads, som bestandig siden den Tid have været i Brug, og Herr William Morgan af Hyde-Park, som byggede to store Oceandampere (det ene for østerrigsk Lloyd i Triest), hvilke begge endnu existere.

D'Herrer Moore & Ko. have Fortjenesten af at have gjenoptaget og forbedret Anvendelsen af denne Bygningsmaade, som indtil for 5 Aar siden ganske var gaaet af Brug, og de ere vedblevne med at bygge Composite Skibe. For Øieblikket have Mange af de første Skibsbyggere i Storbritannien fulgt i deres Spor, og Nogle af de indflydelsesrigeste Rhedere anlægge deres Kapitaler i

denne Art Eiendom, medens Lloyds indrømme Skibene deres høieste Klassifikation.

Det omtalte Skib blev kaldet »Lennox Castle« og er af følgende Dimensioner: Længde imellem Perpendikulerne 175 Fod; yderste Brede 30 Fod; Dybde i Lasten 18 Fod 10 Tommer. Det maaler 751 Tons Register og bærer ca. 1200 Tons død Vægt. Det er klassificeret 14 Aar A hos Lloyds, tilhører d'Herrer Skinner & Ko. i Glasgow og indlemmes i »Castle« Linien af Paketter, som fare fra Glasgow paa Singapore, Batavia og Kina, for hvilken Fart det er expres konstrueret; det er det andet Skib, som er leveret i dette Aar af Bygmestrene til det samme Firma og det tolvte i dettes »Linie«.

Bidrag til Belysning af forskellige handelsmaritime Forhold i nogle europæiske Havne.

(Efter Konsulatberetninger. Forts. see sidste Hefte).

Maltas Jordbund er temmelig ufrugtbar, og dens Befolkning udmærker sig hverken ved nogen særlig Driftighed eller Industri; men Øen har en betydelig Mellemandel, der skyldes dens centrale Beliggenhed i Forbindelse med dens Beherskeres, Englændernes, liberale Handelspolitik i den nyere Tid. Denne Mellemandel beskæftiger en Deel egne og fremmede Skibe, der indføre alle Slags Kornsorter, mangfoldige Grøntsager en stor Deel Olie, Spirituosa og Kvæg, samt en Mængde Steenkul foruden meget Andet, hvilket Alt for Størstedelen gjenudføres, deels til Forbrug paa de mangfoldige Dampskibe og Orlogsskibe, som hele Aaret igjennem anløbe Øen paa kortere eller længere Tid, deels til andre Middelhavs-Havne og til England.

Indførselen fra Berberiet, navnlig Regentskabet Tunis, der omfatter Korn, Kvæg, Uld og Olie, er især meget betydelig, men dog uden Interesse for fragsøgende nordiske Skibe, fordi mindre Seil- og Dampskibe ere befundne bedst anvendelige i denne Fart. Derimod er den omfattende Kornførsel til Malta fra saagodtsom alle levantiske Havne i Løbet af Efteraaret, og den uafsladelige særdeles betydelige Steenkulførsel

fra engelske Havne til saadanne Skibes Raadighed, da dertil alene benyttes større Seilskibe. Man gjør i Henseende til Skibs- og Havneafgifter ingen Forskjel mellem de forskjellige Nationaliteter, hvortil de fremmede Skibe, som besøge Øen, maatte henhøre; de ere desuden stillede aldeles lige med de nationale. Afgiften andrager sex Pence Sterling for hver bestuvet Ton; ballastede Skibe, der hverken losse eller lade, betale aldeles Intet. At Befragtere, saaledes som Tilfældet er paa Malta, i Reglen ere meget nøieseende med Klassifikationen af de Skibe, som de engagere, kan kun betragtes som en anden for vore Rhederier gunstig Omstændighed. Forøvrigt er det en Selvfølge, at Størstedelen af de maltesiske Handlendes Befragtninger af fremmede Skibe foregaaer igjennem Agenter paa de store Fragtmarkeder i London, Konstantinopel og andre Steder, hvor fragsøgende Skibe pleie at søge hen. Der kan vel undertiden paa Malta sluttet Befragtninger af Skibe, dels til at føre Varer fra selve Øen eller i Forbindelse med Svovl og andre Gjenstande fra en siciliansk Havn til Storbritanien, dels til en Havn i Sortehavet at laste Korn til samme Land; men herpaa tør der i Reglen ingenlunde regnes, og den førstnævnte Anvendelse gjelder desuden kun Skibe paa ikke over 50 à 60 Kommercelæster.

Blandt Øens egne Frembringelser, der i det Hele ere af ringe Omfang, har Bomuld siden Stigningen i denne Artikels Priser efter Udbrudet af den nordamerikanske Borgerkrig spillet en vis Rolle; man har i de senere Aar med hvert til Marseille afgaaende Dampskib kunnet afsende et større eller mindre Kvantum, ligesom der ogsaa til Spanien er afsat Adskilligt ved de paa Barcelona farende Paketter.

Der findes paa Malta et i 1849 stiftet Søfart-Selskab, der udelukkende beskjeftiger sig med Seilskibs-Rhederi. Dets Skibe, der for Tiden ere 8 i Tallet og have en samlet Drægtighed af omtrent

1600 Læster, benyttes fordeltmeste i Farter til og fra England, henholdsviis med Korn og Kul; de bygges paa Øens egne Værfter, der have Navn for at levere meget gode, stærke og smukke Skibe, og som derfor endog leilighedsviis benyttes af udenlandske Rhedere. Gjennemsnitsprisen for et til Afløbning færdigt Skib er paa disse Værfter £ 1—5 Shilling for hver Kvarter eller omtrent 2 Tønder Hvede, det kan rumme, og £ 2 for et fuldt udrustet og tiltaklet Skib paa Vandet. Bygningstømmeret tilføres Værfterne fra albanske og andre adriatiske Havne, undertiden dog ogsaa fra Neapel og Sicilien. Tovværket tilvirkes paa Øen af Hamp, som bringes fra adriatiske Handelspladse, og Seildugen kommer fra England.

Den paa Malta hjemmehørende Handels-Seilflaade er i det Hele forholdsviis betydelig; dens samlede Drægtighed andrager for Tiden omtrent 14000 Læster, hvoriblandt findes: 10 Fregatskibe med 3285 Læster, 35 Barkskibe med 5906 Læster og 39 Barkskibe med 3728 Læster. Af Dampskibe eies kun 1 Bugseerbaad, men talrige fremmede Dampskibsselskaber betragte Øen som et passende Anløbspunkt, hvorfor den er i livlig og regelmæssig Paketforbindelse med England, Frankrig Spanien, Italien, Levanten og Berberiet.

Fiskeri drives ikke fra Øen hverken paa Kysterne eller i fjerne Farvande; det er sicilianske Fiskere og Kystbeboere, som forsyne Maltesernes Kjøkkener med fersk Fisk. Koralfiskeri kom for nogle Aar siden ved offentlig Foranstaltning en kort Tid i Gang paa den til Malta hørende nærliggende lille Ø Gozzo, men det drives nu ikke mere; den første Forpagter af Korallagene omkring Gozzo ruinerede sig fuldstændig ved Foretagendet. —

Til Archangel føres fornemmelig Kul, Salt, Olie Fisk, Pelsværk og Viin, men ikke i noget betydeligt Omfang, hvad man bedst seer deraf, at den samlede Værdi af alle fremmede Indførselsartikler i 1865 ikke opføres med meget mere end $\frac{1}{2}$ Million Rigsdaler.

Udførselen derimod er meget stor; følgende ere de fornemste Gjenstande for Afsætningen:

	i 1865
Havre der især gaaer til Storbritanien	322,000 Td.
Havregryn - - - - - Norge og Finmarken	1½ Mill. Pd.
Hørfø - - - - - Storbritanien	66,000 Td.
	og Holland 90,000 -
Hør - - - - - Storbritanien	5½ Mill. Pd.
	og Nordamerika . ½ - -
Rug - - - - - Holland	47,000 Td.
	og Bremen 22,000 Td.
Rugmeel - - - - - Norge og Finmarken	15½ Mill. Pd.
Tovværk - - - - - Storbritanien	7½ Mill. Pd.
	og Belgien 2¼ - -
Tran - - - - - Hamborg	¼ - -
Jern - - - - - Storbritanien	¼ - -
Tjære - - - - - do.	57,600 Td.
Maatter - - - - - do.	233,000 St.
Sæl- og Kalve-Skind - - - - - Hamborg	51,700 -
Brædder - - - - - Storbritanien	120,700 Tylt.
	og Frankrig . . 23,700 -

Desuden forsendes fra Archangel til forskjellige Lande: Hvede og Hvedemeel, Fjeder, Been, Terpentin, Beeg og Bjelker; men ingen af disse Artikler er af synderlig Betydning for Udførselen. Denne beskjeftigede i det Hele i forrige Aar 403 Raaseilere, enkelte Dampere og et Par Hundrede mindre Fartøier, hvilke fortrinsviis benyttes til Sendelserne til Norge og Finmarken. Iblandt de første fandtes en 60 Stykker under dansk Flag, hvilket Antal er større end det pleiede at være i tidligere Aar. Forhaabentlig ere altsaa vore Rhedere vel tjente med Farten paa Archangel. Fragtafslutningerne skee saagodtsom udelukkende i udenlandske Fragtmarkeder, navnlig dem i England, Holland og Hamborg, og komme fornemmelig Skibe paa 100 à 200 Læster til Gode, idet Dvinamundingen ikke kan passeres af Skibe, der i ladet Tilstand stikke over 14½ Fod dybt. De enkelte større Skibe, som ankomme, og som ikke med fuld Last kunne gaae ud over Flodbarren, maa deelvis laste paa Rheden,

hvad der dog i Reglen er for bekosteligt og altid meget farefuldt.

Orlogsværftet i Archangel er nedlagt, derimod har man paa Aktier, ved det saakaldte Hvide-Havs-Selskab, grundet et privat Skibsbygnings-Værft, der leverer gode og smukke Søskibe af Fyr og bestyres af en dansk Bygmester, hvis Dygtighed fra alle Sider anerkjendes. Prisen paa et fuldt udrustet og tiltaklet Skib paa Vandet er omtrent 200 Rdl. pr. Læst. Langs det hvide Havs Bredder bygges Fartøier paa 15 à 20 Læsters Drægtighed til Farten paa Tromsø, Hammerfest, Vardø, Vadsø osv. Regjeringen giver Præmie for Anskaffelsen og Benyttelsen af norske Baade, der ansees for hensigtsmæssigere.

Kystfiskeriet er forbeholdt russiske Undersaatter; ved Hjælp af Garn og Snører drives det i betydeligt Omfang, navnlig efter Torsk, Lax og Sild, af hvilke Fiskearter man regner den aarlige Førsel over Archangel til Indlandet at udgjøre henved 1 $\frac{1}{4}$ Million Pund. Robbe- og Hval-Fangsten er ogsaa betydelig og drives baade Sommer og Vinter; Tranudbyttet afsættes, som allerede anført, hovedsagelig til Hamborg.

Archangels Opland har endnu ikke med Hensyn til Forbindelsesveie opnaaet saadanne Forbedringer og Udvidelser, som ere blevne andre Egne af Rusland til Deel, og det tilskrives denne Omstændighed, at der snarere spores en Tilbagegang end Fremgang i Pladsens Handelsrøre i det Hele taget; andre i hiin Retning begunstigede Udskibningssteder antages at vinde paa Archangels Bekostning. —

Til Livorno ankomme aarlig en Deel østersøiske Tømmerladninger i svenske, norske og russiske Skibe, men sjelden i danske, der overhovedet mindre og mindre vise sig der. Da de for hine Ladninger indrømmede Fragter i Reglen ere forholdsviis høie, fortjener denne Fart danske Rhederes Opmærksomhed, især da Udfragter til de forenede Stater almindeligviis

ere at faae paa Stedet ved at laste Marmorblokke, saavidt Skibets Seilevne tillader det, og for Resten lette Varer, fornemmelig Klude. Jo mere Marmor et Skib kan lade i Forhold til Klude, jo fordeelagtigere er det for Rhederen; Omstændighederne ere saaledes samtlige til Gunst for Anvendelsen af Skibe af større Drægtighed i Farten paa Livorno og derfra til Amerika. —

I Neapel, hvor Øvreitaliens Toldtariffer, der saavel med Hensyn til Ind- som Udførselen ere meget lavere end de forhenværende syditalienske, bleve indførte i Aaret 1860, glæder man sig over det Opsving, som spores i den kommercielle Virksomhed. Dog er i saa Henseende endnu Alting i sin første Begyndelse; store Handels- og Skibsfarts-Foretagerer hemmes desuden ved ugunstige lokale Forhold, der først skulle fjernes; saaledes er Havnen hverken rummelig eller sikker, og den fornødne Plads til Oplagshuse kun opnaelig ved at nedlægge Orlogshavnen som saadan. Ligeledes mangler der endnu Meget i, at Jernbaneforbindelserne med de nordlige, sydlige og østlige Dele af Italien ere saa fuldstændige, som det var ønskeligt, og som det ogsaa er paatænkt at de skulle blive.

Den fremmede Seil-Skibsfart paa Neapel omfattede i Aaret 1864: 403 Indklareringer fra Udlandet (Mellemrigsfarten) med en Drægtighed af omtrent 36000 Læster, og 67 fra Indlandet (Kystfarten) med omtrent 6700 Læster. Af fremmede Dampketter og andre Handelsdampere besøgte Havnen regelmæssig og meget hyppig hele Aaret igjennem. Ikkedestomindre indklarerede i samme Tidsrum: 94000 Læster Seilskibsrum og 132500 Læster Dampskibsrum under det nationale Flag.

Der hører en stor Deel Fartøier hjemme i Neapel og de Staden nærliggende Ladepladse: Sorrento, Castellamare, Procida og Ischia; de derværende Skibsbygningsværfter levere meget gode og varige Skibe, idet de navnlig have fortrinlige Tømmer-Materialier til deres Raadig-

hed. Tidligere gjorde man de nye Skibe sjelden over 100 à 150 Læster drægtige, medens der nu hyppigt foretrækkes Skibe paa 175 à 225 Læster.

De Farter, hvortil fragtsøgende Skibe i Neapel fornemmelig finde Anvendelse, ere enten ved Forseiling i Ballast til en Sortehavs-Havn for at laste Kornvarer til en Middelhavs-Havn, eller ved i Galipoli, Bari, Tarento og Gioja at lade Olie, som føres til en storbritanisk eller russisk Havn, eller endelig ved at bringe Hørfrø, Bomuld, Frugter o. s. v. fra Neapel, samt Salt og Svovl fra Sicilien til nordeuropæiske og amerikanske Havne.

Oliefragterne passe for Skibe paa 50 à 100 Læster, hvorimod de andre Fragter tildeles alle andre større Skibe paa indtil noget over 200 Læster. God Seilevne og Klasse ere, ved Siden af rimelige Fragtsatser, de afgjørende Momenter for Befragterne, der dog ynde og agte danske Skibe og Skibsførere.

Fiskefangst drives fra Neapel og Omegn ikke i nogen stor Maalestok; Udbyttet er ikke engang tilstrækkeligt for at tilfredsstille Stadens eget Forbrug. Derimod er Koralfiskeriet en vigtig hjemlig Industri; Fiskerne fra Torre del Greco forlade Neapel tidlig om Foraaret og begive sig paa Koralfiskeri til de neapolitanske, sardinske og korsikanske Kyster; man tæller over 600 mindre Fartøier, som benyttes dertil og anslaaer Værdien af de indvundne Koraller, som aarlig omsættes paa Pladsen, til over 2½ Million Franks. —

Det er ikke alene det preussiske oversøiske Rhederi, der er i en saa stærk Udvikling, at det allerede næsten kan maale sig med det hamborgske, men ogsaa andre nordtyske Flag, saasom Bremens, Oldenborgs og Hannovers vise sig hyppigere end nogensinde i den store Fragtfart. I Aaret 1856 hørte 261 Søkibe med en Drægtighed af 69358 Læster hjemme i Bremen, medens der i Begyndelsen af indeværende Aar fandtes 295 med 110234 Læster; Gjennemsnitsstørrelsen af disse

Skibe er saaledes nu 374 Læster mod 265 i 1856. I Henseende til Beskaffenhed og Takling er Forholdet som følger: 11 Dampere (hvoraf 10 af Jern og 1 af Træ), 66 Fregatskibe, 149 Barker, 32 Brigger, 18 tremastede Skonnerter, 18 Skonnertbrigger, 5 Skonnerter, 1 Skonnertgalease og 1 Galease, og, hvad Størrelsen angaaer, ere:

7 Skibe, hvoriblandt 5 Dampere, paa 1000 à 2200 Læster,	
13 —	- 800 à 1000 —
7 —	- 700 à 800 —
11 —	- 600 à 700 —
34 —	- 500 à 600 —
38 —	- 400 à 500 —
62 —	- 300 à 400 —
81 —	- 100 à 200 —

medens Resten eller 42 hver især er mindre end 100 Læster drægtig.

Iblandt de paa Vesper-Flodens Bredder for bremisk Regning i forrige Aar byggede Skibe, hvoraf adskillige solgtes til Udlændinge, var intet under 100 Læster drægtigt, hvorimod 7 vare paa 150 à 200, 4 paa 200 à 300, 2 paa 300 à 400, 2 paa 400 à 500, 3 paa 500 à 600 og 2 paa 700 à 800 Læster. Fra Udlandet anskaffedes for bremisk Regning: 1 Bark paa 366 Læster og Skruedamperen »Hermann» paa 1947 Læster. Handelsflaadens Tab ved Strandinger og andre Uheld var i forrige Aar under 2 pCt., nemlig 9 Skibe med 1972 Læster. Endnu er det af Interesse at mærke sig, at der blandt hine 295 Søskebe findes:

- 283, som ere kobberfaste,
- 276, - - metalforhudede,
- 2, - - jernfaste og uden Hud,
- 272, - føre Kronometer,
- 2, - ere udrustede til Fiskeri ved Grønland.

Flodseiladsen beskæftiger under bremisk Flag 107 Seilfartøier med 5841 Læster, foruden 27 Dampere, der

gjøre Tjeneste som Passageer-, Transport- og Bugseerbaade, og hvoraf over Halvdelen tilhører det store i Bremen hjemmehørende Selskab »Nordtydske Lloyd«, der eier hine 10 store Jerndampere, som benyttes i ovennævnte transatlantiske Fart, og hvis Antal i indeværende Aar vil blive forøget med 2 nye.

Oldenburg havde ved Begyndelsen af dette Aar i Farten fra Vesper-Floden 189 Søskibe med en samlet Drægtighed af 3733 Læster, eller 5 Skibe med 647 Læster mere end paa samme Tid ifjor. Af disse 189 Skibe ere 27 med 3733 Læster nybyggede, for Størstedelen paa Vesperbredderne, thi Tabet ved Uheld var i 1865 ikke mindre end 22 Skibe med 3287 Læster. I Aaret 1856 talte man 170 fra Vesperen farende oldenborgske Skibe med en Drægtighed af ialt 20301 Læster, og Skibenes Gjennemsnitsstørrelse er i 10 Aar følgelig stegen fra 114 til 136 Læster for hvert enkelt. Iblandt hine 189 Søskibe findes 5 Fregatskibe, 20 Barker, 32 Brigger, 1 tremastet Skonnert, 50 Skonnertbrigger og 33 Skonnerter; 130 ere kobberfaste, 33 metalforhudede, og 59 jernfaste; 117 føre Kronometer og 1 er udrustet til Hvalfangst i Sydhavet. I Flodseiladsen findes 168 Fartøier med 3701 Læsters Drægtighed under oldenborgsk Flag, og af disse benyttes de 57 tillige til Farten mellem Vesperen og Elben, altsaa mellem Bremen og Hamborg omkring Søkysten.

Men forholdsviis udvikler det hannoveranske Rhederi sig stærkere, end baade det oldenborgske og det bremiske, hvad der deels kan tilskrives Aabningen af en ny Havn ved Geestermünde, som i flere Henseender i høi Grad begunstiges af Regjeringen, deels det omfattende Kjøb af nordamerikanske Skibe, som hannoveranske Rhedere foretog under Borgerkrigen i de Forenede Stater, da saadanne maatte søge Ly under neutrale Flag for at undgaae Sydstaternes Kapere.

I Aaret 1856 havde Hannover saaledes i Farten fra Vesperen ikkun 21 Søskibe med 2795 Læster, medens

der nu tælles 69 med ialt 14425 Læster, hvad der viser en Forøgelse af Gjennemsnits-Drægtigheden i 10 Aar fra 133 til 209 Læster for hvert enkelt. Med Hensyn til Størrelsen dele Skibene sig som følger: 6 ere paa 500 à 700, 8 paa 400 à 500, 4 paa 300 à 400, 9 paa 200 à 300 og 13 paa 100 à 200 Læster, medens intet af de øvrige er over 100 Læster drægtigt. Blandt dem alle findes: 9 Fregatskibe, 15 Barker, 5 Brigger, 10 Skonnertbrigger, 1 tremastet Skonnert, 3 Skonnertgaleaser og 3 Skonnerter. Af Flodfartøier eier Hannover i Farten paa Veseren 66 med 1942 Læster.

En nærmere Betragtning af de anførte Data for tre smaa nordtydske Staters Vedkommende, hvorefter der altsaa nu findes 553 bremiske, oldenborgske og hannoveranske Søskibe med 150373 Læster, medens deres Antal i 1862 udgjorde 483 med 113343 Læster, er i flere Henseender af særlig Betydning for os. Hos ingen af de nævnte Stater er Skibsfartens naturlige Betingelser — udstrakte Kyster, mange Havne, raske Søfolk, dygtige Skibsbyggere, let Tilgang af alle Slags Materialier — i høiere Grad tilstede, end hos os; alligevel forøges deres Handelsflaade hvert Aar, og denne er nu 70 Stykker større end for 3 Aar siden, medens Gjennemsnits-Drægtigheden af hvert enkelt i samme korte Tidsrum er stegen med 38 Læster. Disse Handelsmariner følge altsaa med Tiden, der aabenbart fordrer baade flere og fremfor alt større Seilskibe end tidligere, naar man med Udsigt til Held skal kunne kappes med Dampskibene og tillige benytte de Fordele, som disse sidste skabe for Seilskibene paa de lange Router ved, indenfor hver Verdensdels Grændser, at samle Nationernes Byttegjenstande paa enkelte bekvemme Punkter. Endelig er det især Deeltagelsen i Fragtfarten paa de store Verdenshave, som foranlediger hiin Tilvæxt, thi Bremens,

Oldenborgs og Hannovers egen Handel er dels ikke saaledes voxet, dels bejenes den, ligesom andetsteds, mere end forhen, af Dampskibe. Her ere altsaa nye Exempler, der tale til Gunst for de Selskabers Bestræbelser, hvis Opgave det er at udvide vor Handelsmarine, og som have vor fulde Sympathi. Det er en Sag, der i sine Virkninger bliver velgjørende for alle Samfundsklasser, og hvori Alle ere kaldede til at deeltage i større eller mindre Udstrækning.

Sluttelig tillade vi os, i Anledning af disse nordtydske statistiske Oplysninger, at gjøre opmærksom paa deres Hensigtsmæssighed og Nytte; trods deres Korthed indeholde de alle Stof til Eftertanke baade for Nationaløkonomer, Skibsbyggere og Rhedere. Dette er ikke altid Tilfældet med de Oplysninger, som herhjemme fremkomme om vore Skibe, og som undertiden ere saaledes beskafne, at de blive baade unyttige og vildledende, medens den praktiske Retning forsømmes. Naar det saaledes af »Statistisk Tabelværks« sidst-udkomne 3die Rækkes 6te Bind f. Ex. fremgaaer, at Antallet og Drægtigheden af de i kinesiske Havne i 1864 indkomne danske Skibe henholdsviis i det Hele var 106 Skibe med 19815 Læster med særlig Angivelse for hver Havn, saa er en saadan Kundskab baade unyttig og vildledende. Thi den giver hverken et Begreb om den danske Handelsflaades virkelige Størrelse i de kinesiske Farvande paa hiin Tid, fordi der ikke anføres, hvor ofte et og samme Skib har besøgt den samme Havn eller flere af Havnene, altsaa hvor mange Gange det er medregnet, eller Oplysning om de foretagne Farters Udgangspunkter og Maal, medens den Uindviende idetmindste i første Henseende troer at være paa det Rene med, at vi i 1864 virkelig endnu havde over 100 Skibe i den kinesiske Kystfart, da vi dog neppe havde Halvdelen, hvoraf tre Fjerdedele hørte hjemme i Hertugdømmerne! —

Fremmed Skibsfart paa Japan.

Nedskrevet i Begyndelsen af Marts 1866.

Om den Retning, Forholdenes Udvikling i Japan har tagen efterat dette Rige for henved 8 Aar siden paany aabnedes for fremmed Indflydelse og Handel, foreligger der det danske Publikum adskillige Oplysninger*). Man har erfaret, hvor sikkert hiin allerede gjør sig gjeldende, vel nærmest som Følge af den mellem Landets verdslige og geistlige Myndigheder herskende Tvedragt, men dog i et Omfang, der ikke mere lader sig indskrænke. Man har ogsaa erfaret, hvor stort et Savn det er for vore Rhedere og Søfarende, at Danebrog, der dog ellers længe har været husvant og velseet i østasiatiske Farvande, endnu ikke tør vises fra noget Handelsskib i Japan, og man spørger forgjæves om Aarsagen til den høist mærkelige og langvarige Lunkenhed, som den japanske Traktatsags Fremme ad hurtig Vei møder paa en Tid, da den preussiske Ørn, der dog ikke er synderlig søvant, allerede i flere Aar efter Behag er gaet ud og ind i japanske Havne, og da selv Schweitz's Bjergfolk have vidst at skaffe sig Ret til at gjøre ligesaa.

Derimod har man ikke erfaret, hvilket Omfang den fremmede Skibsfart paa Japan allerede har naaet, og vi have derfor søgt i saa Henseende at skaffe os Oplys-

*) See navnlig: «Japans politiske og kommercielle Forhold i Nutiden af Holger T. Foss». (Gads Forlag).

ninger, i Haab om ved disses Meddelelse at give Interressen for Sagen ny Impuls paa de Steder, hvor det maatte behøves. Hvad vi have erfaret skriver sig fra engelske, Parlamentet forelagte, Konsularberetninger fra Aarene 1863 og 1864, idet lignende Meddelelser fra det sidsforløbne Aar, om hvilket kun vides, at det var gunstigere for Skibsfarten end noget tidligere Aar, endnu mangle.

Til den østlig beliggende Havn, Jokohama eller Kanagava, ankom i 1863 ialt 170 fremmede Handelskibe; af disse vare:

- 100 under engelsk Flag med c. 17400 Læster,
- 40 — nordamerikansk Flag med c. 10500 Læster,
- 13 — hollandsk Flag med c. 1750 Læster,
- 8 — preussisk Flag med c. 1150 Læster,
- 7 — fransk Flag med c. 1100 Læster,
- 2 — russisk Flag med c. 300 Læster.

Eftersom Indførselen til Japan over Jokohama endnu ikke i Værdi eller Mængde overstiger en Trediedeel af Udførselen, var Størstedelen af dette Lasterum ved Ankomsten ubestuvet; desto fuldstændigere benyttedes det til Udførselen, thi ved Aarets Slutning fandtes ikkun et Par af disse Skibe tilbage uden endnu at have modtaget deres Ladning. Af Hovedudførselsartiklerne: Silke, Thee og Bomuld, gik den første (i 1862/4 = 39400 Baller) i Dampskibe over Shanghai og Hongkong til Europa; den anden (i 1862/4 = 10½ Million Pund) i Seilskibe til Nordamerika og England, og af den tredje, Bomulden, (i 1862/4 = 52500 Baller) gik en Halvdeel i Seilskibe lige til England, medens den anden Halvdeel, ved Hjælp af Damp- og Seilskibe iflæng, førtes til Hongkong, for derfra at føres videre til Europa. Til asiatiske, fornemmelig kinesiske, Havne førtes en stor Mængde af tilberedte, som Næringsmidler i Kina saa vigtige, Havprodukter, saasom spiselige Tangarter, Bløddyr, Fisk o. s. v., dernæst ogsaa Kul, Tømmer, Kobber, Tran, Olie, Tobak,

Kamfer, Salpeter, Vox o. s. v. Det er navnlig i denne Omsætning mellem Japan og Kina, der især drives af kinesiske i Kina bosatte Kjøbmænd, og endnu stærkere fra Nagasaki end fra Jokohama, at vore Skibe, saasnart de i Japan ere istand til at melde sig som Deeltagere i Farten, kunne vente Beskjeftigelse.

Til den vestlig beliggende Havn, Nagasaki, ankom i samme Aar, 1863, alene under engelsk Flag:

= 140 Skibe, der havde en Drægtighed af tilsammen 22200 Læster, og hvoraf ikkun:

52 Skibe med 17100 Læster havde Ladning inde, især fra Shanghai, enkelte dog ogsaa fra Chifu, Ningpo, Jokohama og Hakodadi, medens Resten var ballastet.

Af hine 140 Skibe afgik atter 131 med en Drægtighed af 21150 Læster, hvoraf 16600 bestuvede; navnlig gik:

3 Skibe med Ladning til	Jokohama	}	Japan.
1 — — — —	Hakodadi		
77 — — — —	Shanghai	}	Kina.
6 — — — —	Hongkong		
8 — — — —	Chifu		
2 — — — —	Tientsin		
2 — — — —	Ningpo		
5 — — — —	London		
1 — — — —	St. Thomas.		

De fremmede Skibe af andre Nationaliteter, som i det nævnte Aar ankom til Nagasaki, vare:

48 nordamerikanske med	7200 Læsters	Drægtighed
42 hollandske	— 6400	— —
20 franske	— 2300	— —
13 preussiske	— 1880	— —
1 portugisisk	— 780	— —

af hvilke 9 Amerikanere, 1 Franskmand og 2 Preussere ved Aarets Slutning endnu vare i Havnen.

Af Silke bringes meget lidt til Nagasaki, der ligger temmelig fjern fra de Distrikter, hvor den fornemmelig avles. Desuden formoder man, at det fra Regjeringens

Side udtrykkelig forlanges, at denne Artikel, for at kunne udføres, skal have passeret en indre Toldlinie ved Hovedstaden Jeddo, hvoraf Følgen er, at Jokohama bliver den nærmeste Afskibningshavn. Derimod udførtes over Nagasaki endel Thee, Bomuld, Kamfer, Planker, Vox, Kul, Apotheker- og Drogue-Varer, en stor Mængde af de ovennævnte spiselige Havprodukter, ogsaa Pottemagerarbeide, lakerede Sager og andre Industrigjenstande. Indførselen bestaaer fornemmelig af europæiske Manufakturvarer, Bly, Tin og andre Metaller samt Sukker, Skibsudrustnings-Gjenstande og adskillige Artikler fra kinesiske Havne.

Fra den i Norden beliggende tredie og sidste aabne japanske Havn, Hakodadi, haves en Beretning for Aaret 1864. I Løbet af samme ankom:

- 48 Skibe, under engelsk Flag, med 6870 Læster,
- 17 — — nordamerikansk Flag, med 2158 Læster.
- 2 — — fransk Flag, med 300 Læster,
- 7 — — preussisk Flag, med 710 Læster,

af hvilke 74 Skibe 27 kom fra Shanghai, 30 fra Nagasaki og 8 fra Kina og Amurlandet, medens de øvrige fornemmelig vare Hvalfangere, som anløb Havnen for at forsynes med Et og Andet. Iblandt de udgaaede lastede Skibe var der kun eet, som gik direkte til Europa, medens der alene til de kinesiske Havne, Shanghai og Tientsin, afgik 41 Skibe, og til de japanske, Nagasaki og Jokohama, 15 Skibe.

Denne i 1864 saaledes foretagne Beseiling af Hakodadi er meget betydeligere end i noget foregaaende Aar, og man formoder, at Handelen og Skibsfarten paa denne Plads med omtrent 45000 Indbyggere hurtig vilde stige stærkt, dersom de japanske Lokalmyndigheder toge sig lidt af Sagen; men disse beskrives som over al Maade passive og næsten ugunstig stemte mod Fremmede. Blandt Andet skeer der fra deres Side Intet for at lette Indseilingen fra Tsugar-Strædet, hvor der gaaer

saa rivende en Strøm, at Skibene ofte ere i Fare paa Grund af manglende Mærker og Fyr. Alene i 1864 forliste 4 Skibe i neppe 12 Miles Afstand fra Havnen. Ogsaa foranlediger hiin Mangel undertiden meget lange Reiser. I 1863 kom saaledes Skibet »Alma» fra Shanghai til Strædet efter 9 Dages Reise, men blev da af Strømmen ført heelt østerud gennem Strædet, og brugte derefter 37 Dage for at arbeide sig op til Hakodadi; et andet Skib »Vaverlet» havde 6 Dages Reise fra Shanghai indtil udfor Hakodadi, hvor det ankom om Natten og ikke strax kunde løbe ind; men samme Nat førtes Skibet bort af Strømmen, og det kom ikke til Ankers i Havnen førend efter 43 Dages Forløb; et tredie Skib »Beaver» forlod i Decbr. 1862 Jokohama; det var allerede i Sigte af Hakodadi, da det nødtes til at søge tilbage til Jokohama, hvor det ankom efter 43 Dages Fraværelse.

Udførsels-Gjenstandene passe bedst for det kinesiske Marked og bestaa især af de fra det Foregaaende bekjendte store Forbrugsartikler i Kina, saasom alle Slags Havprodukter, Tømmer, Planker o. s. v., til en Værdi af i det Hele henved 1 Million Rigsdaler. Indførselen er endnu af forholdsviis ringe Betydning.

Bemærkninger om Bodmeri samt Skibskapitainens Forhold ved at optage samme.

(Meddeelt af Skipperforeningens Bestyrelse i Kontinuation af det 1
Iste Hefte af Tidsskriftet optagne).

Det er Enhver bekjendt, at det Tilfælde ofte indtræder, da Skibskapitainen paa et fremmed Sted trænger til Penge for at kunne fortsætte Reisen. I Almindelighed er Aarsagen hertil, at han har gjort Havari og skal have Skibet repareret; men det kan ogsaa hænde, at han skal gjøre Indkjøb af Proviant, eller paa Grund af Folkenes Sygdom eller Død kommer i Udgifter, som han ikke kan klare. I saadanne Tilfælde maa Kapitainen ikke strax optage Bodmerilaan, thi dette er, som man veed, en meget dyr Maade at skaffe Penge paa, men han skal først forsøge paa at trække Vexel paa Rhederne. Kan han ikke reise Penge paa en saadan Vexel, f. Ex. fordi hans Rheder er ubekjendt paa Pladsen eller ikke ansees for solid, bør han søge at sælge af Rhederens i Skibet indladede Gods, hvortil han under slige Omstændigheder har Lov. Men naar han heller ikke paa denne Maade kan skaffe sig de fornødne Penge, kan han optage Bodmeri. Dette er imidlertid en dyr og trykkende Maade at reise Penge paa, og Lovgivningen fordrer derfor megen Forsigtighed fra Kapitainens Side ved en saadan Leilighed.

1. For det Første maa Kapitainen ikke paa egen Haand optage Bodmeri, naar der er Tid til at indhente Rhederens Forholdsordre. Nuomstunder vil han ikke blot i indenrigske, men i næsten alle europæiske Havne kunne pr. Telegraf henvende sig til Rhederen. Og det kan ikke uden stort Ansvar for Kapitainen undlades. Thi dels kan det være, at Rhederen kan sende Penge eller Kreditiv eller deslige, dels vil det, naar Skibet er assureret, som oftest lykkes Rhederen at formaae Assurandørerne til at sende Penge eller Anviisning paa Penge, eftersom disse heller ikke gjerne see, at Havariet fordyres med Bodmeripræmien*). Kun naar det ikke er muligt at indhente Rhederens Ordre, hvilket især vil være Tilfældet paa oversøiske Pladser, kan og maa Kapitainen paa egen Haand optage Bodmeri.

2. Det Første, han herved maa passe paa, er at sikkre sig Beviset for, at han behøver Penge, og at han virkelig er i det Tilfælde, ikke at kunne skaffe dem paa anden Maade. Her gjelder det naturligviis især om, at Skibsregnskabet er ordentlig ført; men Kapitainen kan ogsaa til yderligere Sikkerhed henvende sig til den danske Konsul paa Stedet og lade ham attestere, at Penge ikke kunne skaffes paa anden Maade. Der er nemlig stort Ansvar forbundet med at optage Bodmeri uden virkelig Nødvendighed; Kapitainen kan endog blive straffet derfor.

3. Kapitainen kan da optage Bodmeri paa Skib og Fragt, hvilket vil sige, at Skib og Fragt sættes i Pant til Bodmerikreditor, saaledes at denne forløds kan holde sig dertil for sine Penge, dersom Skibet kommer frelst frem

*) Efter Assurancekonventionens § 194 erstattes Bodmeripræmien kun da af Assurandørerne, naar Skipperen ikke itide har kunnet faae Penge fra Rhederen. Har Afstanden ikke været til Hinder for at faae Penge betimeligt fra Rhederen, bliver Bodmeripræmien ikke erstattet af Assurandørerne, men disse ere i saa Fald forpligtede til at give Rhederen Forskud eller betale de med at skaffe Penge forbundne Omkostninger.

til Bestemmelsesstedet. Forgaaer derimod Skibet, har Bodmerikreditor ikke Noget at forlange. Han staaer altsaa den Risiko at miste sine Penge, og derfor er naturligviis Bodmeripræmien saa høj*). Undertiden kan det hænde, at Kapitainen ikke kan faae Penge nok paa Skibet og Fragten alene, og der opstaaer da det Spørgsmaal, om han kan forbodme Ladningen. Naar Ladningseieren samtykker, er der Intet til Hinder herfor, og Kapitainen bør derfor, naar Ladningseieren er ham bekjendt, søge at erhverve dennes Indvilligelse i Bodmeriet; men naar der ikke haves hans Samtykke, er det blandt de Lovkyndige meget omtvistet, om Kapitainen kan forbodme Ladningen. Kun saameget kan man sige, at Kapitainen maa kunne indbefatte under Bodmeriet det Havaribidrag, som han kan kræve af Ladningen. Dette kan Ladningens Eier ikke modsætte sig; thi han har ikke Ret til at faae sine Varer udleveret af Kapitainen ved Skibets Ankomst uden først at erlægge Havaribidraget. Men førøvrigt bør Kapitainen ikke indlade sig paa at forbodme Ladningen, naar Skibet er dansk. I flere andre Landes Love er det derimod tilladt Kapitainen at forbodme Ladningen, dog ikke førend han først har beheftet Skibet og Fragten til det Yderste.

4. Ved Bodmeriets Optagelse maa Kapitainen nøie agte paa, at Bodmerilaanet ikke overstiger Værdien af det, der forbodmes. Grunden hertil er, at Rheder og Skipper, hvis det Forbodemede ikke er saa meget værd som Laanets Beløb, ingen Interesse have i, at Skibet kommer frelst til Bestemmelsen, men tvertimod snarere

*) Denne store Risiko kan Bodmerikreditor forresten søge at dække sig imod ved at assurere, men derfor maa han da betale Assurandøerne Assurancepræmie. Denne kan snart blive højere og snart lavere end Bodmeripræmien, men det er altsammen Bodmerikreditors egen Sag; det kommer ikke Kapitainen eller Rhederen ved, om han assurerer eller ikke, og den Sikkerhed, han herved skaffer sig, betaler han for med sine egne Penge.

maa ønske, at det forgaaer. Ligesom man ikke maa assurere en Ting udover dens Værdi, saaledes maa man heller ikke forbodme den udover dens Værdi. Kapitainen gjør derfor rettest i, saasnart der kan være nogensomhelst Tvivl i saa Henseende, at lade Skibet taxere og bevare Taxationsforretningen, indtil han kommer hjem. Thi dersom det befindes, at Skibet ikke har været saameget værd, som Bodmerilaanet beløber sig til, skal Kapitainen efter Loven selv betale Resten.

5. Ved Bodmeribrevets Affattelse er der adskillige Ting at mærke for Kapitainen, af hvilke nogle her skulle nævnes:

- a) Efter vore Love maa Bodmeribrevet lyde paa et bestemt Navn som Kreditor; det kan ikke udstedes til Ihændehaveren eller til Ordre.
- b) Der maa staae i Dokumentet, at det er et Bodmeribrev, hvilket f. Ex. kan skee, ved at der skrives ovenover det „Bodmeribrev“.
- c) Bodmeribrevet maa lyde paa Aventure og Fare over Søen, saaledes at Kreditor Intet har at fordre, naar det Forbodemede forgaaer.
- d) Man seer jevnlig, at Kapitainen i Bodmeribrevet forpligter sig selv, sit Gods og sin Person for det Tilfælde, at det Forbodemede kommer lykkelig frem, men ikke findes tilstrækkeligt til Betaling. En saadan Klausul bør Kapitainen imidlertid søge at undgaae, da der ikke er nogen billig Grund til, at han skal forpligte sig personlig til Fordeel for Rhederen eller Ladningseieren; thi Bodmeriets Optagelse er ikke en privat Affære for Skipperen, men kun Noget, han foretager sig i Skibets Interesse.
- e) Det er ikke sjeldent, at man forlanger optaget i Bodmeribrevet den Klausul, at Bodmeripengene forfalde til Betaling, ikke blot, naar Skibet ankommer til Bestemmelsesstedet, men ogsaa, naar det paa Reisen maatte indkomme i Nødhavn. Herpaa bør

Skipperen dog ikke let gaae ind. Thi han vil i saa Fald i Reglen blive nødt til paany at gjøre Bodmeri i Nødhavnen for at betale det ældre Bodmeribrev, hvilket vil blive en særdeles mislig Fremgangsmaade. Hvad Kreditor vil opnaae ved en saadan Klausul er, at han vil undgaae den Risiko, at senere Bodmeri skal blive optaget til Skade for ham; men denne Risiko maa Kreditor underkaste sig, og den betaler han for i Bodmeripræmien.

- f) Naar der udstedes flere Exemplarer af Bodmeribrevet, skal naturligviis kun det ene betales. Kapitainen maa derfor sætte i Bodmeribrevet, at der er udstedt 2 eller 3 Exemplarer af det, men at, naar eet Exemplar bliver indfriet, ere de andre ugyldige.
- g) Bodmeri kan naturligviis ikke udstedes, naar der er givet et andet Gjeldsbrev eller Vexel for Pengene. Det vilde være en dobbelt Forpligtelse for den samme Gjeld.
- h) Bodmeribrevet skrives paa stemplet Papir af anden Klasse efter Laanets Størrelse, Præmien ikke medregnet. Prisen paa Papiret er 16 Sk. for hvert Hundrede Rigsdaler.

Til bedre Oplysning er nedenfor trykt en Formular til et Bodmeribrev, som Kapitainen bør følge saa nøie som muligt.

6. Naar Kapitainen nødes til paa den samme Reise at optage Bodmeri flere Gange, saa gjelder den Regel, at det yngre Bodmeribrev gaaer foran det ældre. Dette har sin Grund i, at den yngre Bodmerikreditor ved sin Forstrækning har medvirket til at frelse Tingen til Fordeel for den ældre.

7. Bjergningsomkostninger og hvad der dermed staaer i Forbindelse, saavel som Told og andre lignende offentlige Afgifter maa betales fremofr Bodmerikreditors Krav.

Stemplet Papir, 2den Klasse efter Laanets Størrelse.

Bodmeribrev.

Jeg underskrevne Skibskapitain N. N. af N. N., førende det i N. N. hjemmehørende Skib, N. N. kaldet, hvormed jeg paa Reisen fra N. N. til N. N. med en Ladning Jern m. v. havde det Uheld at komme paa Grund, tilstaaer herved til Bestridelse af mine Udgifter for Bjergeløn, Toldbodomkostninger m. v. at have modtaget af Hr. N. N. paa Bodmeri og Aventure over Søen den Summa, hvilket Beløb med Tillæg af den akkorderede Præmie af 5 pCt., udgjørende tilsammen, jeg paa min Rheders (og Ladningseiers*) Vegne lover at betale**) til bemeldte Hr. N. N. eller hans Ordre, Dagen efter min lykkelige Ankomst til mit Bestemmelsessted N. N.***)

Til Sikkerhed for prompte og skadesløs Betaling pantsætter jeg herved mit førende Skib, N. N. kaldet, med alt sammes Tilbehør, den paa nærværende Reise fortjenende Fragt (samt den nu indehavende Ladning)****); men, i Tilfælde af Ulykke paa Søen, af hvad Navn nævnes kan †), skulde indtræffe, da skal Kreditor ikke have Ret til at fordre videre Betaling end den, der af det Forbodmede, efter Fradrag af de ved Ulykken foraarsagede Omkostninger, kan udbringes, dog at hans personlige

*) De indklamrede Ord skulle naturligviis kun medtages, naar Ladningen ogsaa forbodmes.

**) Naar Kapitainen holder paa, at nøiagtigt disse Udtryk bruges, er han ikke selv forpligtet.

***) Her maa Kapitainen ikke tillade, at der sættes til »Bestemmelsesstedet eller den første Nødhavn».

****) De indklamrede Ord medtages kun, naar Ladningen forbodmes.

†) Naar disse Ord bruges, omfatter Bodmerikreditors Risiko ikke blot Havari og Forliis, men ogsaa Ildsvaade og fjendtlig Opbringelse. Vil han kun underkaste sig den egentlige Søfare, maa der staae »men i Tilfælde af Havari eller Forliis o. s. v.» Kapitainen skal naturligviis helst vælge de ovenfor brugte mere omfattende Udtryk.

Ret mod mig forbeholdes for det Tilfælde, at Ulykken med Rette kan være mig at tilregne. Af dette Bodmeribrev har jeg i nedennævnte Vidners Overværelse udstedt 3 ligelydende Exemplarer, men naar eet af disse er indfriet, ere de andre tvende ugyldige*).

N. N., den ...

Som Vitterlighedsvidner

N. N.

M. M.

N. N.

Skibskapitain.

*) Disse Ord maa nødvendigviis findes, naar der udstedes flere Exemplarer.

Kapseilads.

(Meddeelt af Bestyrelsen for Sø-Officers-Foreningen.)

I fjor Efteraar udgik Indbydelse fra tre Privatmænd til Deeltagelse i en Kapseilads med Lystfartøier, som man vilde søge at faae afholdt i indeværende Aar.

I Sø-Officers-Foreningen, en privat Forening af Sø-Officerer, fremkom en yngre Officeer med Forslag om, at Foreningen skulde søge at understøtte dette Foretagende.

I Anerkjendelse af den Betydning, et saadant Foretagende vilde kunne faae, naar derved Lyst og Smag for Adspredelser paa Søen efterhaanden kunde blive almindelig, besluttede Foreningen efter ringe Evne at gjøre Sit for at understøtte Indbydernes Plan.

Foreningen udnævnte et Udvalg til at tage Sagen under nærmere Overveielse, og paa dettes Forslag har man besluttet at udsætte en Præmie, en Kikkert eller Lignende, ved Kapseiladsen.

Endvidere har man anmodet Udvalgets Formand, Orlogskapitain Smidth om, paa Foreningens Vegne at træde til som Indbyder til Kapseiladsen.

Ligeledes blev det overdraget Udvalget at søge udvirket hos Marineministeriet, at hjemmenværende yngre Officerer maatte om muligt blive satte istand til, navnlig ved Anskaffelsen af et passende Fartøi istedetfor »Olaf Rye» (en gammel Dæksbaad), at kunne deeltage i Kapseiladsen.

Endelig blev Udvalget anmodet om at fortsætte sin Virksomhed, for om mulig paa Grundlag af Kapseiladsen iaar at virke til Dannelsen af en almindelig Seil- og Ro-Klub her i Landet, eller for ialtfald foreløbig at søge bevirket, at man fastsætter hvert Aar at afholde en lignende Kapseilads med Lystfartøier. Kapseiladsen iaar er fastsat at skulle afholdes ved Nyborg den 1ste Juli.

De første Indbydere vare d'Hrr. Proprietær F. Tutein til Høgholt, Hr. Larsen, Fører af Fyrskibet »Læssø-Rende» og Kapitainlieutenant Tuxen. Til disse have senere sluttet sig Konsul Benzou fra Stubbekjøbing og paa Sø-Officeers-Foreningens Vegne Orlogskapitain Smidth.

Ingen kan miskjende den store Betydning, det vilde have for Land og Folk, om Tumlen paa Søen blev en kjær Adspredelse for Mænd og Ynglinge af alle Klasser. Men fremfor Andre vilde Marinen hente Nytte deraf. I Ingens Interesse kan det ligge mere end i Marinens at understøtte ethvert Foretagende af denne Art.

Den private Sø-Officeers-Forening har udsat en Præmie. I Marinens Interesse vilde det være, om Ministeriet ogsaa kunde gjøre det. Men mere end ved Præmier vilde Lysten til Deeltagelse i Kapseiladsen og til Indtrædelse i Seil-Klubben opmuntres, dersom man bestemte, hvert Aar efter afholdt Kapseilads at foretage en samlet Seilads med alle de indmeldte Fartøier i en Maanedstid rundt i vore Farvande, anløbende forskjellige Byer og andre Punkter paa Kysterne. For imidlertid at kunne gjøre en saadan Tour i kort Tid burde man have en lille Damper med sig for af og til i stille Veir at kunne faae Bugseerhjælp. Den bedste Opmuntring Marinen kunde skjænke Foretagendet var, ved under saadan eventuel Lystseilads, for en Maaned at stille en af Dampkanonbaadene, uarmeret, til Disposition. For de Officerer, som kom med den, var det en god Øvelse, saavel i Kjendskab til vore egne Farvande som ved ofte

at maatte yde Hjelp til andre Fartøier. Omkostningerne vilde ikke være store, Udbyttet derimod rigt; thi Intet mere end en saadan Kanonbaad, stillet til Disposition, vilde bidrage til hurtig Oprettelse og Udbredelse af en Yachtklub.

Samtidig turde det maaskee ikke være overflødig at erindre om, at der under 15de August 1865 er approberet et Flag for danske Lystyachter, bestaaende i det danske Orlogsflag med Bogstaverne Y. F. i den øverste Fiirkant. Ethvert ved Kapseiladsen mødende Fartøi burde føre dette Flag. Tilladelse til at føre det opnaaes saavidt vides ved Ansøgning til Indenrigsministeriet.

At Fartøierne møde under Yachtflaget har sin Betydning. Thi Kapseiladsen skal kun finde Sted mellem Lystfartøier for om muligt at lede til en Yachtklub. Vilde man tillade andre Fartøier at møde, var det en let Sag mellem Fiskere og Andre at vinde Deeltagere. Men det er udelukkende Lystfartøiet Sagen angaaer, thi det er det, som mangler i vore Farvande.

Efterretninger for Sofarende.

a) Alle Retninger ere misvisende, naar ikke (retv.) er vedføiet.

b) Længderne ere fra Greenwich Meridian.

Samlede af Lieutenant A. Mourier.
(Efter alle officielle inden- og udenlandske Kundgjørelser)
afsluttede den 10de April 1866.

Anvendte Forkortelser:
L. F. betyder Lindsefyr.
H. F. • Havnefyr.
F. • Fyr.

A) Fyr.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.	
		Navn, Sted og Slags	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Hoide	Lysvidde		Hoide	Farve m. m.		
Danmark	Kattegatlet Østerenden Læsø Ø-S.	Flydefyret ved Trindelen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	i Fod	Fyr skib	indtaget sin Station 2den Marts.
	do.	Flydefyret ved Kobbergrunden	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr	skib	indtaget sin Station 3die Marts, bekendtgjort 10de Marts.
	Anholt Ø-S.	Flydefyret ved Knobén	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr	skib	indtaget sin Station 26de Febr. og viist Fyr 1ste Marts.
	Østersøen, Bornholm V-K	Rønne Havnefyr	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	det indre lysegrønt, det ydre lyserødt.
Preussen	Nordkysten Colbergmünde	Fyr ved Colbergmünde	Fast	hvidt	H. F.	..	25	1½	N 54 11 20 Ø 15 33 35	.....	.....	.....	staær paa Yderenden af den østlige Mole, Nord for Lodsstationshuset. Tændt ¼ 1866.
Sverrig	S. V. Pynt Østersøen	Flydefyret ved Falsterbo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr	skib	indtaget Station og viist Fyr 3die Marts.
Storbritanien	England Ø. K.: Nordsoen	Flydefyret «Corton»	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Fyr	skib	ligger i 15 Favne (see forr. Hefte).
Portugal	Vestkvt. Duero-	Fyret ved Oporto	Fast	hvidt	L. F.	..	..	2	.....	.....	.....	.....	Fyret ombygges. Det midler-

		Camogli											
do.	Sicilien, N.Ø.-Kyst	Fyret ved Milazzo					25						er, som Følge af at det med paa-lands Storm stundom var umuligt at tænde det, d. $13/10$ 65 flyttet fra Molens Yderende til Yderkanten af Molens sidste Knæk om B.b. ved Indseilingen, 120 Fod indenfor den tidligere Plads.
do.	Østkyst, Adriaterhavet, Lecce	Fyr ved St. Cataldo	Fast	hvidt	H. F.	..	56	$1\frac{3}{4}$	N 40 23 25 Ø 18 19	..	4kantet guult		staaer 120 yards fra Havet.
Kirkestaten	Vestkyst	Fyret paa Kap d'Anzio											er $4\frac{1}{2}'$ vest for Adm. Chart. Taarnet staaer i det gl. Batt. Gregoriana (s. forr. Hefte).
do.	do.	Fyret ved Port d'Anzio	Fast	rødt	H. F.	..	23	$\frac{3}{4}$					staaer paa Molen Innocent XII (see forr. Hefte).
do.	do.	Fyret ved Port Badino	2 faste	hvide	H. F.	..			N 41 17 Ø 13 9 9				(see forr. Hefte).
Tyrkiet	Salonik Bugten	Fyret ved Kap Cassandre	Omdr.	hvidt	F.	..	82	$3\frac{3}{4}$					Blink hvert Minut. Paany opført og tændt $10/1$ 66 efter at have været ødelagt af Havet.
do.	Syriske Kyst	Fyret ved Tripoli paa El-Rham-Kin	Fast	hvidt	F.	..		$2\frac{1}{2}$					tidligere fast rødt. Det røde Fyr paa Tripoli Citadellet er nedlagt.
Nyfundland	S.Ø.-Kyst, N Atlanterhav	Fyrene ved Kap Raco og Kap Pine	Fast Omdr.	hvidt hvidt									Den Forandring, der efter tidligere Bekjendtgørelse skulde have fundet Sted, er ikke iværksat. Fyrenes Karakter er som her anført (see 1ste Hefte).

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde		Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Apparat	Styr- ke	Høide	Lys- vidde	Høide	Farve m.m.			
Førene Stater	Nord Karolina Kap Fear	Flydefyret paa Frying - pan- Banken	2 faste	hvide	F.	Orden ..	i Fod 40 40	i Mil 3 3	N 33 35 V 77 49 51	0 . . . i Fod Fyr	skib	Har 2 Master, er gulmalet, eet Fyr fra hver Top. •Frying-pan-shoals• malet paa begge Sider. Ligger i 9,8 Favne Vand. Østerfra ere Dybderne jevnt af-tagende, vesterfra steilt op-gaaende. (Slukket under Krigen).	
do.	Louisiana, Mexi- kanske Bugt, Floden Sabine	Fyret paa Passe Sabine, Point Brant	Fast	hvidt	L. F.	3.	84	4	N 29 43 55 V 93 49 19	74	hvidt	med afvxlende Glimt, der finde Sted med 1½ Minut Melle-mrum. (Paany tændt).	
do.	Texas, Brazos Santiago	Fyret paa Point Isabel	Fast	hvidt	L. F.	3.	81	4	N 26 4 52 V 97 11 4	56	hvidt	med Blink hvert Minut.	
Ostindien	Øen Banka, Banka-Strædet	Fyr ved Muntok	Fast	hvidt	H. F.	6.	29	2	.....	..	.....	staaer paa Yderenden af Havne-molen.
do.	Britisk Birma Martaban-Bug- ten, Double- Øen	Fyr paa Dou- ble-Ø	Fast	hvidt	L. F.	1.	..	4½	N 15 52 30 Ø 97 36 30	..	.....	lyser fra N ¾ V gennem N og Ø til SSØ. Med Høivande løber Strømmen hen langs Landet med en Hastighed af c. 5 Knob. Naar man kommer Landet for nær, tabes Fyret af Sigte. Tændt d. 4/12 65. — Fra Fyrt. haves: Amherst Pynt i N ¾ V Patch Boien i N. V ½ V } Misv. 2° 15' Ø Kalougouk-Øens } (1866). V-Pynt i St. Ø
Kina	Kina-Soen Macao	Fyret ved Fort Guia	.....	.....	.....	..	333	..	N 22 11 Ø 113 33	..	.....	(see forr. Hefte).
do.	Amoy	Fyr ved Amoy	.....	.....	.....	..	..	..	.....	..	.....	oprettet, men officiel Tilkjende-

	kyst. Tartarstrædet mellem Fastlandet og Øen Sakalin	Kamp							Ø14052	Lanternen graa	til SV (retv.). Misv. 2° V (1857). (Keis. russ. Hydr. Dep.).
Ny-Kaledonien	SV-Kyst, Stille Hav. Øen Amédée, Port de France	Fyr paa Øen Amédée	Fast	hvidt	L. F.	1.	162	5½	S 22 28 44 146 Ø166 27 39	hvidt og rundt (afJern)	tæt ved Passes Bulari, til hvis Anduvning det veileder. Revene bør anduves ved at holde Fyret mellem NNØ og ØNØ (retv). Misv. 11° 54' Ø (1866).

B) Baaker (Varder), Bøier, Vrag, Klipper m. m.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Holde	Peilinger, Stedbestemmelse	
Storbritanien	Alle Farvande	Om Lodserne	.....	.....	Enhver Lods, der ifølge Bemyndigelse fra Trinity House udøver Funktioner i de britiske Farvande, er forsynet med et Beviis, som han paa Forlangende er forpligtet til at fremvise.
Frankrig	Côtes du Nord	Baakerne (murede Taarne), der tilkjendegive Grundene La Moisie La Corbeau . . . . .	.....	Kanal Bréhatins Floden Tréguier	ere omstyrtede af Havet. Ville atter blive opførte, naar bedre Aarstid indtræffer.
	Manche	Klokkebøie ved Grunden Pierre Noire	.....	.....	er borttaget af Søen og vil blive erstattet snarest muligt.
	Loire inférieure	Klokkebøie ved Grunden Goué-Vas	.....	.....	do. do. do.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Somærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Hoide	Peilinger, Stedbestemmelse	
Portugal	Tajo-Flodens nordlige Udlob (Corredor)	Grunden Nord for Cachapo	.....	gaar lidt mere NØ og Øst hen	alle andre Dybder ere befundne at være større end Kaartene angive.
do.	do.	Klippe med	3½ Fv. Vand	imellem St. Julien og Pt. Rana, 50 Fv. nord for Linien mellem Fort St. Martha og La Guia Fyr.	
Italien	Østkyst. Adriaterhav, Port Bari	Bøje ved Port Bari	.....	c. 135 Fv. N 50 Ø fra Yderenden af Molen	er af Jern og rødmalet.
Østerrig	Adriatiske Hav	Grund (Banke) tæt ved Palazolli Revet	i Vand-skorpen	Imellem Palazolli-Klippen og Pt. Croce paa Øen Cherso Pt. Colerat i N 7° 23' Ø Pt. Croce i N 18° V Fort Asino i N 82° 37' V	
do.	do.	Klippebanke	.....	omtrent 2 Kabellængder NNØ for ovennævnte Grund, der strækker sig i Retning N 81° 34' Ø (retv.)	} Misv. 13° V. (1865). ikke anført i Kaartene.
Korsika	Bonifacio Strædet	Klokkebøierne p. Revene Toro og Vacca	.....	.....
Vestindien (britisk)	Øen Martinique	Banke (Grund) ved Revet St. Esprit	med fra 44 til 83 Favne	Dens NV-Kant ligger omtr. i N.Br. 14° 44' V. Lgd. 59° 59' dens SØ-Kant i N.Br. 14° 37'	Opdaget af de engelske Krigsskibe «Wolverine» og «Buzzard» d. 24/1 66. Da disse Lodskud faldt i Nærheden af det tvivlsomme St. Esprit Rev, anbefales de Søfarende Forsigtighed.

	Malakka Strædet	4 Bøier ved en Grund i Strædet med kun	1 Fv. (6 Fod) Vand	Den 2de do. ligger tæt østen for Grunden i 6 Fv. Den 3die do. ligger tæt nord for Grunden i 6 Fv. Den 4de do. ligger tæt vesten for Grunden	<ul style="list-style-type: none"> • — i S 67° Ø • • • • • nordenf. • • Pulo Anza i N 45° Ø • • • • • vestenf. • • — i N 34° Ø • • • • • østenf. • <p>Naar man gaaer igjennem Malakka Strædet, nord- eller sydefter, maa man gaae Sønden og Vesten om Boierne og Fyrfarøiet for at undgaae 12 Fods Grunden, foranfor hvilken en Sydlig Bøie er opankret. Misv. 1° 35' Ø (1866).</p>
do.	Java. Batavia Rhed	Tønde paa Karang-Saauw Grunden	. . . . .	nordenfor Øen Mid-delburg	staaer under Vand. En ny Bøie (hvid Herberths) er nu forløbet c. 10 Fv. Vest for den forrige.
Kina	Ningpo og Min Floden	Tønder . . . . .	. . . . .	. . . . .	ere udlagte til Veiledning (Handelsberetning fra Udenrigsmin.)
Japan	Sangar Strædet mellem Nipon og Jesso	Klippe tæt ved Seriyazaki	bedækket med H.V.	3/4 Mil ØNØ for Klippen •Nord•	ligger paa Routen fra Kap Seriyazaki til Hakodadi. Er den høieste af de omkringliggende Klipper.
do.	Øen Tanega-sima (mellem Formosa og Japan)	Klipper udfør SØ-Enden af Tanega-sima	8 Favne Klippebund	Med Sydpynten af Tanega-sima i Nord, 2 Mil af. Med Sydpynten af Yakuno-sima i N 78° V.	opdaget paa en Reise østerfra til Colnett-Strædet — Man maa ikke faae Sydpynten af Yakuno-sima vestligere end VNV. for den høie Klippe foran SØ-Pynten af Tanega kommer i N 1/4 V. — Med haarde vestlige Vinde er Colnett-Strædet et meget godt Gjennemgangssted til Kina, kun agte man nøie paa Strømmen, der under saadanne Ømstændigheder kan løbe en 4-5 Miles Fart. Misvisn. 2° 38' V. (1866).
Australlen	Ny-Holland, NV-Kyst	Banker, hvorp. loddes	10-11 Fv. Sandbund	S. Br. 13° 16' Ø. Lgd. 120° 38'	Skibet •Dartagnan•, kommende fra Torres-Strædet med Uhrene rettede paa Øen •New-Years•, Fastlandets N-Kyst, opdagede Banken 2°/7 65.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Hoide	Peilinger, Stedbestemmelse	
Australien	Ny-Holland, Østkysten Great-Palm Island NØ-Kyst	Farlig Klippe, kaldet «Hayman»	Brænding tydelig m. Lavvande Klippen er 100 yards l. 20 « br.	S. Br. 18° 43' 30" Ø. Lgd. 146° 32' 30" 2 Kml. fra NØ-Pynten af Øen	Fra Klippen (der er opdaget af engelsk Krigsskib «Salamander») peiles: White Rock (paa Palme Øens SØ-Side) i SØ $\frac{1}{4}$ S, 3 Kml. Store Palme Ø SØ-Pynt i S $\frac{1}{4}$ Ø, 2 $\frac{1}{4}$ « do. NØ « i V $\frac{1}{4}$ N; 2 $\frac{1}{4}$ « Mellem Klippen og Store Palme Øen er der 10-13 Favne og østenfor den 15 Fv. Mudder. Misv. 6° 55' Ø (1866).
do.	mellem Venskabs-Øerne og Samoa-Gruppen	Revet Curaçao (der ikke syntes at have stor Udstrækning)	Lodskud 9-10 Fv.	S. Br. 15° 32' Ø. Lgd. 173° 29' med Øen Boscawen i S 60 V (retv.) . .	Engelsk Orlogsmænd «Curaçao» opdagede det $\frac{1}{7}$, 65. Havet brød derpaa med Voldsomhed. Der loddedes ikke strax. derfra antages Revet at være retv. NV t. V, 14 Kml.
	Atlantehavet	Overskæring af Ækvator for ud-gaaende Skibe og Strommens Sætning	.....	.....	Som Folge af den Strom, der i Nærheden af Fernando Noronha og Roccas sætter haardt vesteri, og imod hvilken de Søfarende anbefales stor Forsigtighed, maa det, i Henhold til Iagttagelser fra 930 udgaaende Skibe, tilraades, ikke at vælge den altfor vestlige Overskæring, da en østligere Route maa ansees fordeeltligere. Af de omtalte 930 Skibe passerede de 808 mere end 100 Kml. østenom Roccas, ligesom 26-28° V. Lgd. var det Sted, hvor den største Gruppe (218 Stk.) gik over. (I næste Hefte vil dette Spørgsmaal blive udførligere behandlet).

Officielle Meddelelser.

(Fortsat).

Det tillades d'Herrer Koch & Henderson at be-
nytte Christiansholm Kran til at udtage og indsætte
Kjedler i Dampskibet Diana. 1865.
30 Novbr.

Efter Indstilling fra Konstruktions- og Reglerings-
Kommissionen bestemmes, at forinden det colombske
Natsignal-System indføres, vil der være at foretage yder-
ligere Forsøg paa Søen mellem de første samtidig ud-
gaaende Orlogsmænd, for at faae Sikkerhed for, at ingen
praktiske Vanskeligheder stille sig iveien ved Brugen af
dette Apparat. 2 Decbr.

Vedkommende meddeles, at fra 1ste April 1866 4 Decbr.
overgaa, ifølge Overenskomst mellem Krigs- og Marine-
ministeriet, Batterierne Trekoner og Lynetten til Land-
etaten, med Undtagelse af det paa Trekroner værende
Fyrtaarn samt Fyr og Vagervæsenets Skur, og saaledes,
at Marinen beholder en Station under Officeers Kommando
paa Trekroner, for at varetage de Marinen specielt ved-
rørende Forretninger. Til at foransalte Overgangen er
den Høistkommanderende for Vagtstationen paa Batteriet
Trekoner, Lieutenant Skibsted beordret i Forbindelse
med den dirigerende Ingeniørofficer.

Orlogskapitain Gottlieb beordres at udtræde af og
Orlogskapitain Sommer at indtræde i Kommissionen,
der har at afgive Betænkning over Avancementer i Sø-
officeerskorpset, fra d. 1ste i n. M. at regne.

1865.

5 Decbr.

En Kommission nedsættes, bestaaende af Dr. med. Stabslæge Djørup, Orlogskapitain Gottlieb og Etatsraad, fungerende Generaldecisor Petersen, for at afgive Betænkning om Soetatens Hospitals Nedlæggelse eller Bibeholdelse.

7 Decbr.

I Henhold til den af Konstruktions- og Reglerings-Kommissionen afgivne Betænkning over Kapitainlieuten. Schultz's Generalrapport om Skonnerten Fylla efter dens Togt iaar, har Ministeriet resolveret som følger:

1. Underræerne gjøres solidere ved at lade Skaalerne række hen over Midten af Ræerne;
2. et nyt Spygat anbringes agter paa hver Side;
3. Lugkarmen til Maskinskylightet forhøies;
4. Krudtmagasinet og Brændeviinskjelderens Plads ombyttes;
5. Skonnerten medgives 200 Favne Ankerkjetting;
6. Topseilræerne gives fast Trærakke med Jernbøile, som udført paa den ene Raa;
7. Større Regnseil baade for og agter reglementeres paa Togter til Island.

Til Observation ved Værftet stilles:

1. At Topseil og Bramseil ved Forfærdigelse af nye Seil gjøres saa store som muligt til de nuværende Rundholter;
2. At Skylightet over Kahytten gjøres fri for Lækkage;
3. At Øiet i Beslaget paa Underraaen glider ned ad Bolten i Løbestaget, krummer Bolten og skamfler Kjedens øverste Led;
4. Skruebolten, som samler Rakkebøilen paa Agterkant af Masten gives Split udenfor Møtriken;
5. En bedre Befæstigelse af Topseilsskjøderne til Skjød-barmene;
6. At Pikfald og Udhalerne til Skonnertseilene flyttes ind til Masten, hvis Pladsen der tillader det;
7. Skamfling af Ratlinen i Jernblokken afhjælpes paa hensigtsmæssigste Maade;

1865.

8. At Slangen til Maskinpumpen medgives af større Længde.

Arbejdstiden fastsættes i det ny Jernskibbygningsværksted til 12 Timer daglig Aaret rundt.

1866.

Allerh. Resol., at Lieut. Lüders fremdeles maa forblive staaende à la suite i Marinen i 1 Aar fra 1ste ds. at regne. 5 Jan.

Underofficer i Værftskorpset Nr. 33 J. H. Lous, og Fastlods ved Kjøbenhavns Lodseri H. Meyer benaadede med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. 5 Jan.

Fregatten Niels Juel beordret desarmeret efter Værftets Leilighed; Korvetten Heimdal bestemt til Kadet-skib iaar. 13 Jan.

Medaillen for Druknedes Redning (med Tilladelse til at bære samme) overleveret Lieutenanterne Marcher og Sølling. 15 Jan.

Allerh. Resol., at den Lieut. Münter bevilgede Permission til Glasgow, maa forlænges indtil den 1ste Juli d. A. 16 Jan.

Lieut. F. Wulff beordret at forrette Tjeneste ved Fyr- og Vagervæsenet istedetfor Lieut. Jøhneke. 17 Jan.

Efter at have modtaget Konstr. og Regl. Kommissionens Betænkning over Orlogskpt. E. Suensons Generalrapport om Fregatten Niels Juel efter dens Togt i f. A. har Ministeriet resolveret som følger: 18 Jan.

1. En ny Stormast vil være at forfærdige;
2. Mesansbom og Gafferne gjøres sværere, naar nye forfærdiges;
3. Særke til alle Seilene reglementeres for Marinens Dampskibe, og ville være at forfærdige eller komplettere efterhaanden som disse udrustes;
4. Forslag fra Værftet om forbedret Sprøitemateriale og Anvendelse af Dampsprøite i de Skibe, hvor disse kunne installeres, imødesees;

5. Luftlugen til Provisionsrummene forud paa Banjerne bibeholdes;
6. De Underlæseil, der ere forandrede til trekantede, medgives fremdeles i denne Form.

Til Observation ved Værftet:

1. Da det saavel af Rapporten som af Betænkningen fremgaaer, at Udrustningen af Fregatten Niels Juel har været tarveligere end ønskeligt, navnlig med Hensyn til Seil, Solseil og Finkenetsklæder, bør dette være at tage i Betragtning ved fremtidige Udrustninger, navnlig naar Expeditionen gjelder fremmede Havne;
 2. Dækket reparereres eller lægges nyt efter nærmere Undersøgelse;
 3. Storraaen er krum;
 4. Udblæsningsrøret paa Kjedlen har en Lækkage;
 5. Wales Kul vil være at benytte fremfor skotske Kul, hvor Ildstederne egne sig dertil.
- 19 Jan. Allernaadigst bevilget Lieut. Christiansen 8 à 9 Maaneders Permission til Frankrig og England.
- 24 Jan. Allerh. Resol., at Lieut. Schoustrup maa vedblive at gjøre Tjeneste som Postdampskibsfører.
- 31 Jan. Dampskibet Skirner, beordret udrustet for at anvendes i Postvæsenets Tjeneste.
- Lieut. H. L. Holm, beordret at forrette Tjeneste som subaltern Officeer ved Søkaartarkivet; Lieut. C. Bruun, beordret at forrette Tjeneste som 2den subaltern Officeer ved Søkadetkorpset; Lieut. F. Irminger, beordret til Inspektionsofficeerstjeneste ved Nyholms Ekvipage og Takkelvæsenet; Lieut. Scheel, beordret at gennemgaae en Exerceerskole ved Søartilleriet.
- 2 Febr. En Skruekanonbaad, beordret udrustet til i Slutningen af Maanedens at assistere ved Fyrskibenes Udlægning (Thura).
- 5 Febr. Meddeelt Orlogsværftet, at det er Hans Majestæt Kongens Villie, at der ikke gives Salut fra Batteriet Sextus,

naar Hans Majestæt leilighedsviis, uden forinden at have anmeldt sin Ankomst, besøger Værftet.

Ministeriet har beordret D'Hrr. Orlogskapt. Sommer, 17 Febr. Justitsraad Rist, Overlæge C. V. Hornemann og Lieut. Mourier at sammentræde i en Kommission og meddele Forslag til hvilke Forandringer det ansees hensigtsmæssigt at indføre i Sø-Spise-Taxten for de Kgl. Skibe, idet derhos samtlige Vægtbestemmelser i Taxten angives efter Loven af 19de Febr. 1861.

Allernaadigst tilladt Lieut. M. A. C. C. Wolff at 20 Febr. anlægge og bære svensk Sværdorden.

Allernaadigst tilladt, at Lieut. Friis ansættes à la 25 Febr. suite i Marinen i 2 à 3 Aar, samt at Lieut. Hillerup forbliver staaende à la suite endnu i 2 Aar.

Bestemt, at der indtil videre ikkun skal beordres 26 Febr. 1 Orlogskapitain, istedetfor som hidtil 3, til at tage Sæde i Sø-Etatens kombinerende Ret, undtagen i de Sager, der ifølge Bestemmelsen i § 752 af Krigsartikels-Brevet for Landtjenesten skulle behandles af en extraordinært sammensat Ret.

Allerh. Resol., at der af Understøttelsesfondet af 27 Febr. 2den April 1801 aarlig skal udbetales 10 Legatportioner paa 25 Rd. hver, istedetfor som hidtil 6, at regne fra 2den April d. A.

Overauditor C. J. Wolff, konstitueret til at udføre 28 Febr. Auditor-Forretningerne ved Sø-Etatens kombinerede Ret.

Ministeriet har, efter Forslag af en i afvigte Aar nedsat Kommission til Undersøgelse af de Skrivernes Forretninger ved Orlogsværftet vedrørende Forhold, og i Henhold til Værftschefens dertil fœiede Bemærkninger, bestemt, at der fra 1ste April d. A. skal indtræde forskellige Forandringer i den hidtilværende Forretningsorden ved Orlogsværftet.

Bifaldet, at Lieutenanterne L. Braag, Uldall, Koe- 20 Marts. foed, Scheel og Fischer forblive til Tjeneste ved Sø-

1866.

artilleriet for at instrueres som Lærere ved indev. Aars Exerceerskole for Værnepligtige.

20 Marts. Lieut. Jespersen, beordret at forrette Tjeneste som Inspektionsofficeer ved de Orlogsværftets tekniske Direktør underlagte Fag.

Til Logiskibet beordrede:

Capitainlieut. Jacobsen, Chef.

Lieut. Holbøll, og

» Marcher.

24 Marts. Em Kommission, bestaaende af Vice Adm. Bille som Præces, fung. Generalauditor, Konferentsraad Mollerup og Orlogskapitainerne E. Suenson, P. Wulff, Gottlieb, Meinertz, Sommer, A. Schultz og Wrisberg, nedsat til at paakjende Orlogscapitainerne Muxoll og Rothes Forhold ved Forsvaret af Øen Als i Aaret 1864.

27 Marts. Kanonbaaden Thura, beordret indrettet som Vagertfartøi, dog saaledes, at den om fornødent atter kan overgaae til Krigsbrug.

31 Marts. Lieut. Michelsen, beordret fra d. 7de n. M. som Høistkommanderende at overtage Vagtstationen paa Batteriet Trekrøner.

(Fortsættes).

Episoder af den nordamerikanske Søkrig.

Efter de officielle Rapporter, ved Lieutenant O. Irminger.

I.

Monitorernes første Angreb paa Charleston.

I den nordamerikanske Krig blev Charleston, »Rebellionens Vugge«, paa Grund af sin militære og kommercielle Betydning Gjenstand for gjentagne og langvarige Angreb baade fra Land- og fra Søsiden. Det er Monitorernes første Angreb, vi i de følgende Linier ville omtale.

Byen Charleston ligger helt inde i en lille Bugt, der danner en Rhed, paa Spidsen af en Halvø mellem de to Floder Cooper og Ashley; Øerne Morris mod Syd og Sullivan mod Nord danne en Indsnevring i Rhedens Munding. $1\frac{3}{4}$ dansk Mil udenfor Byen ligger en Barre, hvorfra et snevert Løb danner den eneste Passage for større Skibe. Rheden er forsvaret af betydelige Værker. Midt i Indløbet ligger det bekjendte Fort Sumter omtrent 10,000 Alen fra Byen. Ved Krigens Udbrud kommanderede Major Anderson Fortet og blev sin Eed tro. Da han ikke vilde overgive sig til Sydstaterne, beordrede Jefferson Davis General Beauregard at indtage Fortet, hvilket denne fuldførte efter en eneste Dags Angreb den 12te April 1861. Fortet førte omtrent 130 Kanoner i to kasematerede og et aabent Batteri.

2500 Alen fra Fort Sumter, paa Øen Sullivan, ligger Fort Moultrie paa 40 Kanoner, og 3000 Alen Øst for Byen, paa Øen Shutes Folly, Fort Pinkney paa 30 Kanoner.

De Konfødererede forstærkede disse i og for sig betydelige Forsvarsværker og fœiede nye til. Rhedens Kyster og Øerne, der beherskede Indløbet, bleve spækkede med Batterier, og paa Landsiden gjordes lignende store Anstrengelser til et haardnakket Forsvar.

I December 1861 havde Nordstaterne, for bedre at kunne holde Blokaden foran Charleston, sænket ikke mindre end 20 større Fartøier for Indløbet, i det Haab, at Skrogene vilde sande til og saaledes spærre Farvandet; men Strømmen havde taget de sænkede Skibe med sig.

I Løbet af 1862 udkastede Kontre-Admiral Dahlgreen en Plan til Charllestons Angreb, men Kontre-Admiral Dupont, der var Chef for Blokadeeskadren paa Kysten, gjorde Fordring paa den Ære at være Angriberen, da Byen laa i hans Blokadedistrikt.

Admiral Dupont fik sine første Instruktioner desangaaende i Mai 1862; man lovede ham Skibe og desuden Soldater under General Hunter, men M'Clellans Uheld vare Skyld i, at Dupont først i Slutningen af 1862 kunde tænke paa Angrebet. Fremfor Alt bad han om et Antal Monitorer, der ikke alene vare nødvendige til at angribe Forterne, men ogsaa til at modstaae de Pantserskibe, som de Konfødererede havde bygget. Imidlertid laa det fornødne Antal Pantserskibe ikke klare foran Charleston førend den 5te April. Farvandet blev mærket af med Bøier, og to Monitorer laa Natten over indenfor Barren for at beskytte Mærkerne.

Den 6te April 1863 om Morgenen heiste Admiralen sit Flag ombord i Pantserfregatten »New Ironsides», og Pantserflaaden bestaaende af Admiralskibet og syv svært armerede Monitorer lettede og styrede Løbet ind i følgende Orden:

»Weehawken» . . .	armeret med 1, 15" og 1, 11" Kanon.
»Passaic»	— d.
»Montauk»	— d.
»Patapsco»	— 1, 15" og 1 150 \mathcal{L} ig Kanon.
»New Ironsides»	— 7, 11" og 1 150 \mathcal{L} ig —
»Catskill»	— som »Weehawken».
»Nautucket»	— d.
»Nabant»	— d.
»Keokuk»	— 1, 11" Kanon.

En tæt Taage tillod ikke Lodserne at tage Skibene helt ind, hvorfor de ankrede indenfor Barren.

En Reserve, bestaaende af fem Træskibe, blev liggende udenfor, for om fornødent at hjælpe Monitorerne.

Den følgende Dags Morgen stod Flaaden længere ind i samme Orden, og Klokken 2 var den ved Indløbet til Rheden. Alt var roligt paa Landbatterierne, ingen Bevægelse syntes at tyde paa Forsvar, og hvis ikke de Konfødereredes Flag havde valet fra Fort Sumter, skulde man have troet, at Charleston var forladt. Allerede var Formanden i Linien kommet ind Nordost for Fort Sumter. Opholdt et Øieblik af en Helvedesmaskine, som sprang lige for Bougen af »Weehawken», dog uden at gjøre Skade, saae denne Monitor sig pludselig standset af svære Kjeder, der vare udspændte mellem Fort Sumter og Øen Moultrie. De tre lovpriste Skibe bleve tvungne til at vende om, hvilket bragte Uorden i Linien.

Pludselig løsnes Klokken 2 $\frac{3}{4}$ et Kanonskud fra Fort Moultrie — i et Nu ere alle de konfødererede Land- og Søforter indhyllede i den tætteste Krudtrøg, og den heftigste Ild er aabnet mod Pantser-skibene. Paa en Afstand af 8—1200 Alen optage disse Kampen med Hidsighed, men strax synes Fordelen at være paa Fjendens Side.

En Mængde Kugler træffe Monitorerne, hvis Pantser neppe beskytter dem. Uheldige Manøvrer bidrage til Nordstatsskibenes Uorden; Admiralskibet »New Ironsides»

kommer uklar af Monitorerne og kan et Øieblik ikke skyde paa Fort Sumter af Frygt for at træffe den øvrige Eskadre; to Gange er Pantserfregatten endog nær ved at komme paa Grund og nødsaget til at ankre, saa at Admiralen ikke kan tage virksom Deel i Affæren, men maa nøies med at aabne sin Ild paa 1500 Alens Afstand.

Imidlertid fordoble Forterne deres Anstrengelser, og Pantser-skibene blive bogstavelig overøste med Projektiler. »Passaic» kan kun gjøre 13 Skud, Taarnet er i Uorden og en Kanon gjort ubrugelig; »Montauk» holder bedst ud, den bliver truffet 14 Gange uden at gjøres Skade; efter sit femte Skud er »Patapsco» ramt 57 Gange og lystre ikke mere sit Roer. »Catskill», der er engageret med Fort Sumter paa 900 Alen, bliver truffet 20 Gange, og en Kugle splintrer hele den forreste Deel af Dækket; neppe har »Nautucket» gjort tre Skud med sin 15" Kanon, førend Raperten er itu, og Porten ikke til at aabne, den vedbliver imidlertid at fyre med sin 11" Kanon; »Nahant», der har ankret med Spring 750 Alen fra Fort Sumter, faaer Taarnet beskadiget. Efter at have gjort tre Skud og kun været en halv Time i Ilden, kan »Keokuk» ikke holde længere ud; den er bleven truffet ikke mindre end 99 Gange i Skroget, har 19 Grundskud under Vandlinien, og da Vandet strømmer ind, bestemmer Chefen sig til at trække sig ud af Ilden for ikke at synke under Fort Sumter.

De Konfødereredes sikke og hurtige Skud bringe tilsidst Monitorerne i Uorden, og da Admiralen seer, at hans Skibes Ild bliver svagere og svagere, beslutter han sig til at opgive Kampen om Eftermiddagen Kl. 4½. Hele Eskadren gaaer udenfor Barren med uforrettet Sag og betydelige Havarier. Tabet af Mandskab var ubetydeligt.

Om Aftenen kaldte Admiralen Cheferne ombord til sig for at afgjøre, om det var muligt at fortsætte Slaget den følgende Dag, men Resultatet blev, at Monitorerne vare for haardt medtagne til at fornye Kampen.

Den ilde tilredte »Keokuk» holdt sig paa Pumperne Natten over, men sank ved Daggry paa Barren.

Admiral Dupont blev endnu nogle Dage tilankers udfør Charleston, men lettede den 12te April og lod kun de til Blokadedtjenesten nødvendige Krydsere tilbage.

I Nordstaterne opvakte dette mislykkede Angreb stor Sensation, da man havde anseet Monitorerne for usaarlige, og, som det saa ofte gaaer, fik Dupont Skylden for dette Uheld. Det maa imidlertid erindres, at disse Monitorer vare skaffede tilveie i største Hast fra private Værfter. Foruden de mange Ulemper og den Usoliditet, der gjerne klæber ved Hastværksarbejde, maatte man efter Sagens Natur i dette Tilfælde tillige mangle den tilstrækkelige Erfaring i hele Indretningen af disse nye Krigsmaskiner. I Særdeleshed var det Indstalleringen af de svære Kanoner og Taarnene, der var mangelfuld, og vi see af Kampen, at flere af Monitorerne bleve utjenstdygtige ved at Taarnene bleve fornaglede.

Kontre-Admiral Dahlgreen afløste Dupont, hvis bedste Opreisning bestod i de uhyre Anstrengelser, der anvendtes baade fra Sø- og Landsiden for at faae Charleston til at falde næsten to Aar senere.

II.

Monitoren „Weehawken“ tager Pantserskibet „Atalanta“.

Inden vi beskrive denne interessante Kamp, der kun varede i 15 Minuter, og hvor det store Kaliber godtgjorde sin Overlegenhed mod Pantserskibe paa kort Hold, ville vi i al Korthed gjøre vore Læsere bekendte med de to Modstandere.

Nordstaternes Monitor »Weehawken» var et Skib ganske af den almindelige Slags Monitorer med et dreierende Taarn staaende midt paa det lave Skrog. Armeringen bestod af 1,15" og 1,11" Kanon, Besætningen 100 Mand.

Sydstaternes Pantserskib »Atalanta» var en Koffardidamper, man havde raseret, saa at Dækket kun var et Par Fod over Vand, og pantsret. Midt paa Dækket var anbragt et firkantet, kasemateret Batteri, hvis Sider dannede en Vinkel af 29° med Horisontalen. Bougen var bygget til Vædder og indrettet til at føre en Torpedo. Pantsringen bestod af 4" Jern paa 18" Træ. Batteriet havde tre Sideporte og en For- og Agterport. Armeringen var 2,7" riflede og 2,6" riflede Kanoner. Besætningen 148 Mand. Den 17de Juni 1863 dampede »Atalanta» ned ad Wilmington Floden (Georgia), efterfulgt af to mindre Dampere, fyldte med Nysgjerrige, der efter de store Forhaabninger, man gjorde sig om det nye Skib, ventede at see de Monitorer ødelagte, der laa i Flodens Munding. »Weehawken», Kapitain Rodgers, fulgt af en anden Monitor, der under Kampen ikke kom til at løsne et eneste Skud, gik Fjenden imøde. Paa en Afstand af 450 Alen aabnede »Weehawken» sin Ild mod »Atalanta», der liggende tvers paa Floden, afventede Angrebet. Der blev i Alt paa begge Sider kun gjort 11 Skud: 6 fra »Atalanta», der ikke ramte, og 5 fra »Weehawken», der anrettede betydelig Skade.

Det første Skud fra den 15" Kanon gik helt igjennem Siden, kastede en Masse Splinter og Jernstumper ind paa Batteriet, bedøvede 40 Mand og saarede Adskillige; det andet, fra den 11" Kanon, slog et Par Plader løs; det tredie, fra den 15" Kanon, slog det øverste af Kommandotaarnet af, dræbte 2 Lodser og bedøvede Roergængerens; endelig slog det fjerde Skud en Kanonport ind.

Under Fægtningen kom »Atalanta» paa Grund, og neppe 15 Minuter efter Kampens Begyndelse strøg Pantserskibet, da en Fortsættelse af Fægtningen var umulig.

Monitoren havde forresten kort Tid efter en sørgelig Skjæbne: den sank pludselig en Dag, da den laa tilankers udfor Charleston, og 25 Mand af Besæt-

ningen druknede. Chefen antog, at Skibet, der ofte havde været i Uorden og ogsaa døiet haardt Veir, pludseligt var sprunget læk.

III.

Admiral Farragut forcerer Indløbet til New-Orleans.

At gjenvinde Herredømmet over Nordamerikas Puls-aare, Mississippi-Floden og bringe den betydningsfulde Stad New-Orleans tilbage under Unionen, maatte naturligviis være af største Vigtighed for Nordstaterne, et Maal, der kun kunde naaes ved en forenet Sø- og Landstyrke, der i Begyndelsen af Aaret 1862 blev dirigeret mod dette Punkt.

Søstyrken bestod af to Dele: en Morteerflaade, bugseret af Dampere, under den utrættelige Kapitain, senere acting Kontre-Admiral David Porter og en søgaaende Flaade, bestaaende af Kanonbaade og større Skibe under Nordamerikas Nelson, den tapre Admiral Farragut.

For at faae det rette Begreb om den vanskelige Opgave, der var stillet Søstyrken, er det nødvendig at kaste et Blik paa Kaartet.

Mississippi-Floden falder som bekjendt i flere Arme ud i den mexikanske Bugt; udenfor Mundingerne ligge Sandbarrer, der gjøre det umuligt for dybtgaaende Skibe at staae Floden ind. 3—4 danske Mile fra Barrerne naaer man den 2000 Alen brede Hovedflod; $4\frac{1}{2}$ Miil høiere oppe ved en Bøining ligger paa hver Side af Floden Forterne Jackson og St. Philip med tilsammen 100 Kanoner, som selvfølgelig beherske Floden; Fort Jackson er i Særdeleshed meget stærkt og bygget efter den nyere Befæstningskunsts Principer; godt 15 Miil herfra op ad Floden ligger Staden New-Orleans.

Foruden at Sydstaterne vare Herrer over Floden ved Hjælp af de to ovennævnte stærke Forter og nogle

mindre Batterier, vare de ogsaa i Besiddelse af en Mængde Kanonbaade og to Pantserbatterier, der vare saameget desto farligere Fjender, som Nordstatssøstyrken udelukkende bestod af Træskibe. Endvidere var Floden spærret af Bomme og Kjeder udspændte mellem 8 opankrede Skibskrog, der laae under Forternes Kanoner.

Morteerflaaden bestod af 18 Morteeskonnerter, inddeelte i 3 Divisioner med tilhørende Dampere. Admiral Farraguts Flaade bestod af 12 store Kanonbaade, inddeelte i 2 Divisioner, og af 5 svære Korvetter og Fregatter.

Vanskelighederne begyndte med at bringe de større dybtgaaende Skibe over Barren. Fregatten »Mississippi» maatte saaledes fuldstændig udlosses og blev tom slæbt igjennem 1 Fod Mudder ind i Floden, hvor den voldsomme Strøm tidt lagde Hindringer i Veien for de talrige Skibes Manøvrer. Hyppig mistede Skibene Ankre, og Admiralskibet var det eneste Skib, der ikke mistede to Ankre.

Morteerflaadens Hovedopgave bestod i gjennem et Bombardement at bringe Forterne Jackson og St. Philip til Taushed, for at den øvrige Flaade kunde gaae op ad Floden, ødelægge den konfødererede Søstyrke og besætte New-Orleans.

Den 16de April indtog Kapitain Porter en velvalgt Stilling omtrent 4000 Alen fra Forterne, saa at hans Skibes Skrog vare usynlige for Fjenden, og for at gjøre Morteeskonnerternes Reisninger vanskelige at see paa Baglandet, pyntede han dem op med Løv. Bombardementet varede sex Dage med ubetydeligt Tab af Skibe og Mandskab, trods Forternes heftige Ild. Heller ikke lykkedes det de Konfødereredes Brandere i Form af Træflaader, som de lod drive ned ad Floden, at anrette Skade. Fort Jackson blev i Særdeleshed haardt medtaget og skudt i Brand gjentagne Gange, men det var umuligt at bringe Forternes Kanoner til Taushed.

Admiral Farragut benyttede denne Tid til at gjøre sine Skibe slagfærdige. To af hans Kanonbaade forsøgte en Nat at ødelægge de af Fjenden i Floden udlagte Forhindringer, men det lykkedes kun tildeels, da en Torpedo ikke vilde springe; den ene Kanonbaad kom paa Grund, men blev frelst af Bombardeerskibene, der øste Projektiler ind i Forterne, saa at Folkene maatte forlade Kanonerne.

Natten mellem den 23de og 24de April bestemte Admiralen til at forcere Floden.

Om Aftenen gik han ombord i hvert enkelt Skib for personlig at forvise sig om, at Cheferne vare paa det Rene med, hvad han ventede af dem. Overalt fandt han den største Ro og Bestemthed paa at møde de Farer, som den natlige Seilads op ad en Flod, forsvaret af Batterier og Skibe, frembød. Skibscheferne havde truffet forskjellige Forberedelser: Nogle havde hvidtet Dækkene for bedre at kunne see; Andre havde malet Skibskrogene over med Mudder for at være ukjendelige; Alle havde de beskyttet Maskinerne ved at hænge Kjeder op langs Siden; Køier, Sandsække og Klæder vare opstablede for at beskytte Mandskabet mod Riffelskytters Ild; kort sagt: Enhver havde taget sin egen Opfindsomhed til Hjælp efter bedste Evne.

Kl. 2 om Morgenen heiste Admiralen to røde Lanterner som Signal for Letning. Morteerflotillen, der havde taget en fremskudt Stilling, aabnede en heftig Ild mod Forterne, og Flaaden dampede i to Linier, Kanonbaadene forrest, op ad Floden. En Regn af Projektiler modtog Skibene, der svarede med de forreste Kanoner; Krudtrøgen og Mørket indhyllede Alt; man kunde kun tage Sigte efter Skuddenes Glimt, og det var meget vanskeligt at skjelne Ven fra Fjende. De udspændte Kjeder passeredes heldig, og komne tværs af Forterne gave de sværere Skibe det glatte Lag. Da Forterne vare passerede, kom Touren til den konfødererede Eskadre,

hvoraf 11 Kanonbaade ødelagdes i en Haandevending. Brændende Skibe og Træflaader oplyste den natlige Kamp. Pludseligt kommer en af disse Sidste drivende tværs for Bougen af Admiralskibet »Hartford», som snart staaer i Flamme til halvt op paa Reisingen; Skibet kommer paa Grund under Forsøg paa at undgaae Brænderen, men bliver bakket flot igjen. I dette kritiske Øieblik med Ild i Skibet, staaende paa Grund under Forternes Kanoner, tabte ikke »Hartford»s Besætning Fatningen, Admiralen og Skibschefen foregik med det bedste Exempel; Batterieskanonerne vedbleve at spille mod Forterne; Ilden blev slukket efter store Anstrengelser, og det stolte Skib, der endnu i mangen en Dyst førte Admiral Farraguts Flag, dampede videre. Nordstatskanonbaaden »Varuna» bliver løbet isænk af to Sydstatsdampere, men »Varuna» skyder begge sine Modstandere isænk, og de tre Skibe gaa ned Side om Side.

Netop som Slaget syntes at være forbi, kommer Pantserskibet »Manassas» tilsyne liig en uhyre Hval. Admiralen giver den svært armerede Fregat »Mississippi» Ordre til at løbe den ned; Fregattens tapre Chef, Kaptain Smith, gjør øieblikkelig omkring og løber med fuld Fart mod Uhyret, men dette dreier af og kommer paa Grund. »Mississippi» giver den to glatte Lag paa ganske kort Hold og som et Vrag driver Pantserskibet brændende ned ad Floden.

Da det blev lyst, opdagede Admiral Farragut, at han manglede tre Kanonbaade: den ene havde faaet Skud i Maskinen, og de to andre vare i den haarde Strøm ragede ombord i hinanden.

Med et Tab af omtrent 100 Døde og Saarede, en Kanonbaad og nogle meer eller mindre betydelige Havariier slap Flaaden igjennem, hjulpet af Mørket, og ankom op ad Dagen efter et lille Engagement med et Par Landbatterier til New-Orleans.

En panisk Skræk havde udbredt sig, da man aldeles ikke havde tænkt sig Muligheden af den fjendtlige Flaades Ankomst og stolet for meget paa Pantserbatterierne. Flaadens Held muliggjorte New-Orleans Okkupation. Forterne Jackson og St. Philip holdt endnu ud nogle Dage, hvorpaa de overgave sig til Kapitain Porter, da de vare aldeles afskaarne. Det andet Pantserskib »Louisiana» paa 4000 Tons, 16 Kanoner og forsynet baade med Skruer og Hjul, blev sprængt i Luften.

De Konfødereredes Styrke var aldeles brudt paa dette vigtige Punkt, og Mississippi-Floden igjen aaben.

IV.

En Deel af Mississippi-Eskadren passerer Alexandria-Faldene*) i Red river.

I de vestlige Stater omkring Mississippi og dens Bifloder opererede Nordstaternes Land- og Søstyrke i Forening. Skibenes Bevægelser vare ofte meget vanskelige, deels paa Grund af den besværlige Seilads i de med Skær og Banker opfyldte lave Floder, deels paa Grund af at Sydstaterne baade tilvands og tillands viste stor Aktivitet. I Foraaret 1864 blev Nordstaternes Hær omkring Red river, en af Mississippis vestlige Bifloder, tvungen til at foretage en tilbagegaaende Bevægelse, og Eskadren under Kontre-Admiral Porter, der understøttede Generalmajor Banks Troppeskorps, befandt sig uventet i Mai Maaned i en overordentlig piinlig Stilling, da Floden imod Sædvane paa denne Aarstid begyndte at falde, saa at det syntes umuligt for Skibene at slippe over Alexandria-Faldene. En enkelt Mands, Ingeniør-oberstlieutenant Baileys, overlegne Dygtighed reddede

*) Som bekjendt findes der i de amerikanske Floders Leie ofte langstrakte Sænkninger, som uden at danne egentlige Vandfald, dog frembringe en rivende Strøm. Disse »Fald» ere ofte seilbare.

Flaaden, og vi gjengive her Admiralens Rapport, der giver det bedste Begreb om en af de meest storartede Tildragelser i den amerikanske Krigshistorie:

»Jeg har den Ære at melde, at Eskadren, der af Lavvande var opholdt ovenfor Faldene ved Alexandria, er bleven befriet fra dens ubehagelige Stilling. Vandet var faldet saa meget, at jeg havde opgivet Haabet om at kunne faae Skibene ud af Floden iaar, og da Armeen belavede sig paa at forlade Landet, havde jeg kun Udsigt til at see den bedste Deel af Mississippi-Flaaden ødelagt.

Et særligt Forsyn synes at have beskjermet os, da det sendte os en Mand, hvis udmærkede Aandsevner ene har hjulpet os ud af vor vanskelige Stilling — og denne Mand er Oberstlieutenant Bailey, Ingeniør ved det nittende Armeekorps. Han foreslog at bygge en Række Dæmninger over Klipperne i Floden ovenfor det nederste Fald for derved at bringe Vandet til at stige, saa at Skibene kunde slippe over. Det saae ud som Galmandsværk, og dygtige Ingeniører rystede paa Hovedet af Planen; men Bailey var saa sikker paa et heldigt Udfald, at jeg anmodede General Banks om at hjælpe til med Udførelsen af Arbeidet.

Det skortede paa Levnetsmidler baade til Mennesker og Dyr, og, hvis Dæmningerne ikke vare færdige paa ti Dage, vilde Armeen forlade os. Banks stillede Alt, hvad Ingeniørofficeren fordrede, til Disposition: Tre-tusind Mand og trehundrede Vogne. Alle Dampmøller i Nabolauget bleve lagte under Beslag; to eller tre Regimenter bleve satte til at fælde Træer, som bleve skovede i tusindviis; Vogne kjørte i alle Retninger; der blev aabnet Steenbrud og bygget Pramme til at føre Bygningsmaterialet ned ad Floden, og hver Mand syntes at arbejde med en Iver, hvis Mage jeg aldrig har seet, saameget mere som her maaskee kun een blandt halvtreds-sindstyre troede paa et heldigt Udfald af Foretagendet.

Faldene have omtrent en Udstrækning af $\frac{1}{4}$ d. Miil og ere opfyldte med takkede Klippestykker, over hvilke det med den nærværende Flodstand syntes en Umulighed at danne en seilbar Kanal.

Først blev der fra den venstre Flodbred ført en trehundrede Fod lang Dæmning ud, der var bygget af kæmpehøie Træstammer, Riisknipper, Muursteen og Steen: Alt forbundet paakryds og paatværs med svære Tømmer og styrket paa enhver optænkelig Maade. For Enden af Dæmningen sænkede man fire store Pramme fulde af Steen. Fra den høire Bred byggede man en lignende Dæmning ud for at møde Prammene. Alt dette blev heldigt fuldført, skjøndt der løb en Strøm, som med ni Miles Fart i Timen truede med at føre Alt med sig.

Det vil tage for lang Tid op at gaae i Detail med dette vidunderlige Arbeide; det er nok at sige, at Dæmningen næsten var færdig i otte Dage, og at Vandet var høit nok ved de øvre Fald til at de mindre Skibe: »Fort Hindmann», »Osage» og »Neosho» kunde gaae ned og være klare til at passere Dæmningen. Ulykkeligviis blev Vandets Tryk saa stærkt, at det den niende Dags Morgen førte to af Prammene med sig, som kom til at hænge paa Klipperne i Floden nedenfor Dæmningen. Øieblikkelig reed jeg op til de »øvre» Skibe og beordrede den lille »Brington» om muligt at passere de øvre Fald og strax at forsøge paa at løbe igjennem Aabningen i Dæmningen.

»Brington» kom lykkelig og vel over de øvre Fald og satte strax Kours paa Aabningen, gennem hvilken Strømmen løb med en saa rasende Fart, at det syntes, som om den visse Død ventede Enhver, der vovede sig ind i dette Svælg. Tusinde bankende Hjerter sloge ængsteligt. Ikke en Lyd lod sig høre, da Skibet nærmede sig Dæmningen — man kunde have hørt en Knappenaal falde til Jorden. »Brington» løb med fuld Fart ind i Aabningen, dukkede ned med Stevnen i den brusende Strøm, gjorde to eller tre krampagtige Bevæ-

gelsler og gled derpaa sikkert ned i dybere Vande. Tredivetusind Stemmer opløftede et bedøvende Hurraraab! en ubeskrivelig, almindelig Glæde lyste ud af hver Mands Ansigt.

Derpaa kom »Neosbo»; alle Luger vare skalkede, og enhver mulig Forsigtighedsregel var tagen. Dette Skib klarede sig ikke saa godt som det første; thi Lodsens blev bange, da han kom Dæmningen nær, og stoppede Maskinen, skjøndt jeg udtrykkeligt havde befalet Skibene at passere Aabningen med fuld Fart. Følgen af Lodsens Frygt var, at Skibets Skrog for et Øieblik forsvandt i den oprørte Flod. Alle troede »Neosbo» tabt, da Skroget pludselig kom tilsyne igjen og slap lykkeligt igjennem med en ubetydelig Læk.

Det var et prægtigt Syn at see »Fort Hindmann» og »Osage» passere Faldet uden at tage den allermindste Skade, og jeg kunde ikke tilbageholde Tanken om den Gavn, min Flaade skulde gjøre paa Mississippi, om jeg var heldig nok til ogsaa at faae de større Skibe over.

Istedetfor at blive modløs, bragte Uheldet med Dæmningen kun Oberstlieutenant Bailey til at gjøre yderligere Anstrengelser, thi han havde allerede seet sine Bestræbelser krones med Held, da det var lykkedes ham at frelse fire af de mindre Skibe.

Endskjøndt de brave Soldater havde seet otte Dages Arbeide næsten ødelagt i et Øieblik, gik de fornøiede i Gang med at istandsætte Skaden, da de nu ved deres Arbeide haabede at kunne frelse alle Kanonbaadene. I samfulde otte Dage og Nætter havde disse Folk uafbrudt arbeidet i Vand til Halsen, i en stegende Solhede, og dog vare de i godt Lune. I det Hele taget var det meget heldigt, at Dæmningen blev beskadiget, da de to Pramme, som Strømmen havde taget med sig og som bleve hængende paa Klipperne, stode som Afvisere for Skibene, da de løb igjennem.

Da Vandets Tryk og Strømmens Fart gjorde det umuligt at bygge en eneste Dæmning tværs over Floden

i saa kort Tid, bestemte Bailey sig til at lade der blive en Aabning paa fem og halvtredssindstve Fod i Hoveddæmningen og til at bygge en Række mindre Dæmninger ved de øvre Fald. Dette blev fuldført i tre Dage, og den 11te Mai gik »Mounu City», »Corondelet» og »Pittsborough» over de øvre Fald efter et anstrengende Arbeide med at hale dem igjennem den smalle, krogede Kanal. Den følgende Dag passerede »Ozark», »Louisville», »Chilicote» og to Bugseerbaade de øvre Fald. Strax derpaa gik »Mounu City», »Corondelet» og »Pittsborough» heldigt igjennem Aabningen under Troppernes Hurraraab. Næste Dag gik Resten af Skibene igjennem og mistede kun een Mand, der blev skyllet overbord. Samme Eftermiddag dampede Flaaden ned ad Floden efter at have fyldt Kul og Ammunition.

Det er mig umuligt i Ord at kunne udtrykke den Beundring, jeg nærer for Oberstltn. Baileys Talent. Sikkert har han fuldført noget hidtil Uhørt. Under de heldigste Omstændigheder vilde et privat Selskab ikke have fuldført hans Værk paa et Aar, og for almindelige Mennesker syntes det Hele en fuldstændig Umulighed. Uden at tale om hans Dygtighed som Ingeniør har han for Unionen frelst en Flaade til en Værdi af to Millioner Dollars, han har berøvet Fjenden en Triumf; thi uden ham vilde der ikke have været Andet at gjøre for mig, end at ødelægge alle Skibene. Regjeringen kan ikke noksom paaskjønne, hvad han har udrettet for sit Fødeland.

Jeg haaber, at fremtidige Historiekrivere ville omhandle denne Sag, som den fortjener at omhandles. Om denne Expedition ikke har været saa heldig som Landet haabede, saa har den tilfulde viist, med hvilken utrolig Udholdenhed Folk fra de nordlige og vestlige Stater vide at tilintetgjøre Hindringer, som de Fleste ville kalde uoverkommelige. osv.»

Kongressen belønnede Oberstlieutenant Bailey med en Takadresse, og Krigssekretairen gav ham Chargeforhøielse.

V.

Slaget i Mobile Bugt.

I Januar Maaned 1864 overtog Kontre-Admiral Farragut Blokadeeskadren udenfor Mobile Bugten. De to Indløb til denne forsvaredes af de stærke Forter, Morgan, Gaines og Powell; desuden havde de Konfødererede ikke sparet paa Torpedoer.

Byen Mobile, der ligger dybt inde i Bugten, var efter New-Orleans Fald Sydstaternes vigtigste Handelsstad ved den mexikanske Bugt. Blokaden var meget vanskelig at holde, men da Farragut strax manglede de fornødne Landtropper, kunde han først hen paa Aaret tænke paa at gaae angrebsviis tilværks. Mellemtiden benyttede Sydstaterne til at udruste en Flaade bestaaende af Kanonbaade og det kraftige Vædderskib Tennessee, hvormed Admiral Buchanan endog haabede at kunne angribe Blokadeeskadren.

Nordstaternes Skibe forstærkedes efterhaanden, indtil de talte fire langsomme Monitorer, en større og mindre Skruekorvet, tre double-enders (større Hjuldampere, der vare forsynede med Roer for og agter for let at kunne manøvrere i Floder og Sunde) og to Kanonbaade.

Denne Styrke var den 4de August klar til Slag. Foruden de almindelige Forholdsregler, som Erfaringen havde lært at tage for at beskytte Træskibe i Kamp mod Forter og Pantserskibe, havde Farragut beordret, at Træskibene to og to skulde surres sammen, for at der ikke skulde komme Uorden i Linien eller noget enkelt Skib gaae tabt, hvis dets Maskine skulde blive gjort utjenstdygtig. Naar Fort Morgan, der beherskede Hovedindløbet, var passeret, stod det Cheferne frit for at kaste los. Tillige var der givet Befaling til at stoppe Maskinerne og lade sig drive med Strømmen for ikke at faa uklare Skruer, naar Skibene passerede det Sted, hvor Torpedoerne hovedsagelig laae.

Klokken 5 $\frac{3}{4}$ om Morgenen den femte August stod Eskadren i to Linier ind mod Hovedindløbet til Bugten. Monitorerne laae om Styrbord af Træskibene for at dække disse mod Fort Morgans Ild. Admiral Farragut, som ledede sine Skibes Bevægelser fra den svære Korvet »Hartfords« Storemers, havde givet efter for sine Chefers Anmodning om ikke at gaae forrest i Linien. Den store Korvet »Brooklyn«, surret til en double-ender, havde faaet denne Hæderspost.

Klokken 6 $\frac{3}{4}$ aabnede den forreste Monitor »Tecumseh« Ilden mod Fort Morgan, og snart var Skydningen almindelig. Pludselig mindsker »Brooklyn« Farten, Farvandet er oversaaet med Torpedoer, og Standsningen udsætter de forreste Skibe for en morderisk Ild. Et Øieblik efter forsvinder »Tecumseh« — en af Helvedesmaskinerne har i et Nu sendt Monitoren og dens Besætning tilbunds; kun otte Mand blive reddede.

Under disse kritiske Omstændigheder fatter Helten Farragut den stolte Beslutning at føre sit Skib frem paa det farlige Sted. Rask damper »Hartford« forbi »Brooklyn«. Eskadren følger efter; og hvert enkelt Skib sender Fortet paa kort Hold det glatte Lag af Skraa og Kadætsker. Fortet og Torpedoerne passeredes heldigt; en af Korvetterne fik rigtignok et Skud i Kjedlerne, hvorved nogle Maskin- og Fyrfolk bogstaveligt talt bleve kogte; men da Skibet var surret til et andet, blev Linien ikke brudt.

Vædderskibet »Tennessee« viste sig nu styrende med fuld Fart mod Admiralskibet, som ved en Dreining undgik Stødet, og saa godt bleve alle Admiral Farraguts Skibe manøvrerede, at det ikke lykkedes Vædderen, der løb langs hele Linien, at løbe et eneste Skib ned. De konfødererede Kanonbaade bleve med Lethed enten ødelagte eller jagne ind til Mobile.

Da Fortet var passeret og Kanonbaadene adsplittede, beordrede Admiralen de fleste Skibe at ankre, da plud-

selig Tennessee, der var løbet ind under Fort Morgans Kanoner, igjen optog Kampen med den øiensynlige Hensigt at løbe Flagskibet isænk.

En frygtelig Kamp, maaskee den interessanteste i Søkrigenes Annaler, begyndte nu, idet Unionsadmiralen gav sine sværere Skibe Ordre til med fuld Fart at løbe mod Vædderens Sider, medens de langsomt manøvrerende Monitorer engagerede Fjenden saa nær som muligt. Med en beundringsværdig Energi iværksattes denne Befaling.

Korvetten »Monongahela» (1350 tons) træffer »Tennessee» midt paa Livet med sin jernklædte Stavn, som knuses lilligemed hele Skjæget uden saa meget som at faae sin Modstander til at krænge. Med betydeligt Haveri paa Forskibet maa derefter Korvetten »Lackawanna» (1350 tons) efter at have tøret mod Pantserskibet med 12 Miles Fart vende om med uforrettet Sag. Saa kommer Touren til Admiralskibet, hvis fulde Stød »Tennessee» undgaaer ved at dreie; »Hartfort» slingrer hen langs Vædderens Side og afskyder paa 8—10 Fods Afstand sine tolv bagbords 9 Tomme Kanoner uden synlig Virkning. Matroserne skjælde hinanden ud igjennem Kanonportene, og i »Hartford» hører man tydelig en Kanonlaas klikke ombord i »Tennessee».

Imidlertid have Monitorerne ogsaa gjort deres Bedste: »Chickasan» er saa heldig at beskadige Modstanderens Roer; paa kort Hold skyder »Manhattan» med en Ladning af 60 \bar{H} i sine 15" Kanoner, og dog trænge Projektilerne ikke heelt igjennem.

Farragut samler igjen Træskibene til et almindeligt Angreb, under hvilket »Lackawanna» rager ombord i »Hartford», den faaer et Par Kanoner væltede og Siden løbet ind til to Fod over Rattet, og det fortjener at bemærkes, at Roergængerens, der stod i den øiensynligste Fare for at knuses, ikke slap Roret et Øieblik. Da Admiralen mærkede, at Skibet ikke sank, var »Hartford» fem Minutter efter Sammenstødet, igjen paa Veien mod

Tennessee, som uden at afvente dette sidste Hovedangreb stryger sit Flag Klokken ti om Formiddagen. Admiral Buchanan havde mistet et Been, hans Skib kunde ikke styre, flere Kanoner vare ubrugelige, men intetsteds var Siden fuldstændig gennemskudt.

Slaget var endt, og Unionseskadren gik tilankers i Bugten. Foruden Monitoren »Tecumseh« og saa at sige hele dens Besætning mistede Eskadren 42 Døde og 170 Saarede; desuden havde flere af Skibene, som vi have seet, lidt meget betydeligt under Stormløbene paa »Tennessee«.

Vædderen var det mægtigste Skib, som Sydstaterne havde udrustet under Krigen. Det lave, stærktbyggede Skrog var klædt med 4" Pantser, midt paa det med 2" Plader klædte Dæk stod en stor Kasemat med heldende Sider, som vare dannede af 5"—6" Jernplader paa 22" Træ; Armeringen bestod af 6, omtrent 100 *Å*dige Kanoner, der kunde skyde baade for- og agterud og til Siderne; Kasematen var oven til dækket af en Jernrist af 2½" tykke Stænger.

Ved Flaadens og Armeens kombinerede Bevægelser faldt Forterne efterhaanden tilføie, og den 23 August var Sydstaternes Magt fuldstændig brudt i Mobilebugten uden noget betydeligere Tab for Nordstaterne, naar undtages nogle Mand, der bleve dræbte og saarede ved at optage de talrige Torpedore, Fjenden havde udlagt i Farvandet.

Denne og tidligere Seiervindinger skaffede Kontre-Admiral Farragut Kongressens Tak og Ophøielse til Unionens eneste Vice-Admiral.

VI.

Vædderskibet »Albemarle« ødelægges af en Torpedobaad.

I Foraaret 1864 beleirede de Konfødererede Staden Plymouth (Nord-Carolina), som blev forsvaret af

Nordstatstropper understøttede af Kanonbaade. Imidlertid blev Vædderskibet »Albemarle« færdigt, og midt i April Maaned løb det ned ad Roanokefloden, jagede de unionistiske Kanonbaade bort og skaffede derved Sydstaterne Herredømmet i den øvre Deel af Plymouth Sund.

Gjentagne Forsøg i Løbet af Sommeren paa at erobre Vædderen vare uheldige, og da det baade var demoraliserende og trættende for Unionseskadren at ligge udenfor og passe paa Albemarles Bevægelser, blev det en Sag af stor Vigtighed at gjøre en Ende paa det Hele.

En ung Mand, den en og tyveaarige Lieutenant Cuching, som tidligere havde givet Beviser paa den høieste Grad af Mod og Uforfærdethed, tilbød at ødelægge Vædderen med en Torpedobaad, en lille Dampet, der i Forenden var forsynet med en svær Bom, som kunde sænkes efter Behag, og paa hvis Ende Torpedoen var anbragt.

Vædderskibet laa ved Plymouth fortøiet ved et Bolværk, to danske Mile fra Munden af Floden, som paa dette Stykke omtrent er 130 Alen bred. Der var udlagt svære Bomme i en Afstand af omtrent tredive Fod omkring Skibet. Begge Flodbredder vare i Sydstaternes Hænder. En Fjerdingvei nedenfor Byen laa Vraget af en Kanonbaad, og da dette stod over Vandet, var det armeret til yderligere Sikkerhed.

Lieutenant Cuching havde let ved at skaffe sig en Besætning til sin Baad, thi saa stor var Lysten hos de amerikanske Matroser til at komme med paa denne farlige Expedition, at Flere tilbøde de Udkaarne en Maanedes Hyre for at faae Lov til at gaae i deres Sted.

Med tretten Vovehalse dampede Unionslieutenanten Natten mellem den 27de og 28de Oktober op ad Floden og passerede heldigt Fjendens Forposter uden endog at blive bemærket fra det ovenomtalte armerede Vrag. En Udkig ombord i »Albemarle« var den første der praiede; Cuchings Svar var at sætte fuld Fart mod Fjenden.

Trommerne løde, der blev kimet med Klokker, og »Albemarles« Folk begyndte at skyde under en kjendelig Forvirring over det uventede Angreb. En antændt Ild iland viste Lieutenanten tydeligt, hvorledes Vædderen laa ved Bolværket omgiven af Bomme. For at anbringe Torpedoen godt, blev han nødt til engang at seile rundt om Skibet. Geværilden tiltog, Kuglerne susede om Ørene paa de modige Søfolk og dræbte og saarede en enkelt af dem, men en Ladning Skraa fra Torpedobaaden gjorde god Virkning. Tre Kugler gik gjennem Lieutenant Cuchings Klæder. Under Angrebet blev Baaden hængende med Forenden paa en af Bommene, som imidlertid ved Stødet blev skubbet nærmere Skibet. Lieutenanten firede nu selv Torpedobommen ned i Vandet, rettede den mod Vædderens Bund og antændte Torpedoen, der gav »Albemarle« sit Banesaar. I samme Øieblik affyrede denne en Kanon, Skuddet gik igjennem Baaden, den af Torpedoen løftede Vandmasse væltede ind, og Cuching raabte til sine Folk, at de maatte see at redde sig, som de bedst kunde. Selv trak han Frakke og Støvler af og svømmede midt ud i Floden. Fra Vædderskibet bleve de Svømmende opfordrede til at overgive sig, men Cuching svarede to Gange »nei!« og svømmede ned ad Floden uden at blive ramt. En halv Fjerdingsvei nede mødte han en af sine Kammerater, der var nær ved at drukne, men da han selv var meget træt, kunde han ikke hjælpe ham. Fuldstændigt udaset naaede han Flodbredden, hvor han klamrede sig fast, og først hen paa Morgenstunden fik han Kræfter nok til at krybe paa Land, hvor han skjulte sig i en Sump kun et Par Skridt fra en Fodsti. Af en Samtale mellem to af »Albemarles« Officerer, der netop kom denne Vei, troede han at erfare, at deres Skib var sunket. En Neger, som han op ad Dagen sendte ind til Byen, skaffede ham Visheden om hans Bedrift. Efter at have vandret nogle Timer omkring i Moradset ved Flodbredden fik han fat i en

Jolle, som bragte ham ombord i et Unionsskib klokken 11 samme Aften.

Kun en eneste Mand undslap foruden Lieutenanten, der til Belønning for sin behjertede Handling avancerede en Grad og fik en Takskrivelse fra Kongressen.

Da »Albemarle« var ødelagt, bleve Nordstaterne igjen Herrer i Sundene ved Nord-Carolina.

Hval-, Hvalros- og Sælhundefangstens Historie og Udvikling.

(Af C. Norman, Lieutenant i Marinen).

Med inderlig Glæde maa enhver Dansk, der føler for sit Land, see den Interesse, der i Kongerigets forskjellige Dele synes i den sidste Tid at være vakt for Søværnen; thi er nogen Nation henvist til Søfart, er det den danske, og har nogen forsømt den, har det ogsaa været os. Der har manglet paa Driftighed og Handelsaand hos vore Handelsmænd, der have ladet sig overfløie af andre, der har manglet vore Statsmænd paa Indsigt til at see, at kun ved af al Magt at fremme Handel og Skibsfart kunde Danmark sikre sig en hædret Plads i det europæiske Statssamfund. Derfor blev i Tidens Løb det danske Flag fortrængt fra Fragtfarten i Middelhavet, derfor kom Kina - Farten i lang Tid aldeles ud af vore Hænder, derfor blev det danske Flag ukjendt med Japans Kyster, derfor bleve vi agterud seilede af Tydskere — Preussere, Bremere og Hamborgere — paa Amerikas Vestkyst, o. s. f. Og gik det saaledes slet i de fjerne Have, gik det ikke bedre i vore egne. Kun Englandsfarten lagde man nogen Vind paa; Fiskeriet, der kunde indbringe langt mere, forsømte man derimod aldeles. Svenske Fiskere fiskede i Danmarks Fjorde og Sunde, Hollændere paa Fiskebankerne i Nordsøen, Belgiere og Englændere under Færøerne, Franskmandene under Island, og Englændere og Normænd under Grønlands Kyster,

og under alt dette sang vi herhjemme om Havet, »de Danskes Vei til Roes og Magt«, og kildrede vor egen Forfængelighed med at fortælle os selv og Enhver, der vilde høre det, at de danske Søfolk vare nogle af de bedste i Verden. Og det var sandt, hvad vi sagde: Vore Søfolk ansees overalt for noget nær de dygtigste, de paalideligste, de ædrueligste, de fredsommeligste; og overalt paa Jorden, hvor der findes Skibe og Søfart, kan den danske Matros finde Hyre før nogen anden Fremmed, ja meget ofte endog før Landets egne Børn; det er sandt siger jeg, men hvad der ogsaa er sandt, men hvad vi glemte at fortælle, naar vi udbasune vor egen Lov er, at det ikke er for os selv alene at vor Matros arbejder, at det ikke udelukkende er hans Fødeland hans Dygtighed kommer tilgode, men at han ofte ombord i engelske, amerikanske og navnlig hamborgske Skibe offerer til Bedste for fremmede Kjøbmænd de Kræfter, hans Fædreland skulde have havt Godt af. — Dog, lad os ikke komme længer ind paa et saa sørgeligt Thema, der desuden, desværre uden Held, mangen Gang er bleven fremdraget, lad os haabe, at den Driftighedsaand, der nu synes at vaagne hos Folket, maa seire over Trægheden, og lad os haabe, at det danske Flag snart maa vaie overalt hvor det bør vaie og indtage den Plads, som dets Matrosers Dygtighed og dets Skibes Styrke, Hurtighed og andre gode Egenskaber berettiger det til.

Der er et Farvand, hvor Danebrog tidligere vaiede, men hvor man nu ikke mere seer det, skjøndt det der burde have været det sidste til at forsvinde, jeg mener Farvandet om Kysterne af Spitsbergen. Tidligere seilede danske Skibe derop tidlig om Foraaret for at drive Hvalros- og Sælhundefangst, og først paa Sommeren vendte de atter hjem med rig Ladning til Rhederen. Saa kom uheldige Aar, Aar hvor Udgifterne overstege Indtægterne endog temmelig betydeligt, det er sandt,

men hvorfor? Fordi vore Skibe ikke fulgte med Tiden, ikke vare indrettede som de burde være indrettede; thi netop som vi begyndte at ophøre med Fangsten, kom Normanden, der tidligere ikke havde deltaget i den, til, og vil man have et Beviis for, at de ikke have sat Penge til ved den Fart, saa reise man f. Ex. blot til Tønsberg. Denne By skylder næsten ganske Robbefangsten sin Opkomst og fremfor alle en enkelt, driftig Mand, der for 20 Aar siden begyndte denne Forretning med meget ringe Midler, men nu er en af Byens rigeste Borgere: Skibsrheder Svend Foyen.

For om mulig atter at vække mine Landsmænds Interesse for Sælhunde- og Hvalfangsten, af hvilke idetmindste den første, som jeg senere skal søge at vise, endnu kan være en god Indtægtskilde, er det at jeg, efter de bedste Kilder, jeg har kunnet forskaffe, og efter Oplysninger, erhvervede ved Samtaler og Korrespondancer med Mænd af forskjellige Nationer, der hver i meer end en halv Menneskealder have færdedes paa de Have, hvor Sælhundene og Hvalerne ere at søge, skriver denne Artikel. Jeg føler fuld vel, hvor vanskelig den Opgave er, jeg har paataget mig, men i Overbevisning om Sagens Interesse, og efter Opfordring af Tidsskriftets Redaktion, skrider jeg alligevel til den i det Haab at møde gunstig Overbærenhed hos Læserne.

I.

Naar Hvalfangsten er begyndt, er et Spørgsmaal, der ligesom saa mange andre maa staae hen ubesvaret. Rimeligt er det, at disse Havets store Beboere i flere Aartusinder have haft Menneskenes Tilladelse til uforstyrret at bevæge sig i deres Element, og at kun de Individer, som Søen eller Stormen har kastet op paa Kysten, ere komne Menneskene ihænde. De første Efterretninger, Historien har opbevaret om nogen egentlig Hvalfangst, gaa kun tilbage til det 9de Aarhundrede,

og ere endda usikre nok. Kong Alfred den Store af England (871—900), hvem vi skyldte dem, siger nemlig, at en Mand fra Helgeland i Norge, ved Navn Othere, havde fortalt ham, at han ved Indgangen til det hvide Hav havde været med til at dræbe 60 Hvaler i 2 Dage, men netop dette store Antal i en saa kort Tid, i Forbindelse med flere andre Omstændigheder, leder os til den Tro, at det ikke har været større Hvaler, men snarere Delfiner, (maaskee Marsvin, Vaage eller Grindehvaler), som vore Forfædre have anstillet Jagt paa. Ligesaa usikker som denne Efterretning synes at være ere ogsaa de, som i det følgende Aarhundrede faaes fra Spaniens og Frankrigs Kyster om af og til indtruffen Hvalfangst, og man kan neppe med Sikkerhed af Historien paavise, at nogen organiseret Fangst har fundet Sted før i det femtende Aarhundrede.

For Indbyggerne langs Kysterne af den biskayiske Bugt har Fiskeriet altid været et Hovederhverv. Hvad Under derfor, at disse Folk, der meget ofte saae deres for Sild og andre Smaafisk udsatte Garn ødelagte af en Hvalfiskeart, (rimeligvis henhørende til Finflskene), der under sin Forfølgelse af hine Fisk meget ofte gjæstede den spanske Sø, tænkte paa Midler til at blive denne uvelkomne Gjæst kvit. Man har rimeligvis prøvet flere Fremgangsmaader før man er kommen til Harpuneringen, men da man har funden, at denne var den, der bedst svarede til Hensigten, er man bleven staaende ved den. Senere har man opdaget den betydelige Fordeel, som denne Fangst kunde bringe med sig, og istedetfor at gaae defensivt tilværks har man nu greben Offensiven. Imidlertid er Hvalen bleven sjeldnere og sjeldnere ved Landets Kyster, man har maattet søge den fjernere og fjernere, og vi see derfor Biskayerne, der vare dristige Søfolk, allerede i Midten af det 16de Aarhundrede udruste Skibe og drive Hvalfangst under Island, Grønland og Ny-Foundlands Kyster. Islænderne sluttede sig til

dem, og henimod Aarhundredets Udgang forfulgte allerede en Flaade paa 50—60 Skibe aarligen Hvalerne i det store atlantiske Ocean.

Det gode Udbytte, som Baskerne havde af denne Fangst, vakte naturligvis andre Nationers Opmærksomhed, og allerede i 1594 sendte Englænderne derfor en-deel Skibe til Ny-Foundland og Belle-isle Strædet for at deeltage i Forretningen, uvist med hvilket Held, dog kan det neppe have været stort; thi de følgende Aar see vi dem ikke fortsætte Fangsten, ligesom der i det Hele nu indtræder en kortvarig Standsning i Hvalfangstens Udvikling. De forhen saa driftige Baskere trak sig efterhaanden tilbage, og den Sløvhedsaand, der i det 17de og 18de Aarhundrede hvilede over de tidligere saa drislige og dygtige Spaniere, synes ogsaa at have bemægtiget sig dem.

Imidlertid var en Lagune paa Verdens-Kortet bleven udfyldt. Da Hollændernes Kamp med Spanierne i Slutningen af det 16de og Begyndelsen af det 17de Aarhundrede betydelig indskrænkede de Førstes Handel i de europæiske Farvande, og Spaniernes Flaader desuden gjorde Veien til Ostindien usikker for deres Skibe, begyndte de at see sig om efter en ny Virkekreds, og deres Tanker lededes derved naturligt hen paa at finde den alt i nogen Tid forgjæves søgte Vei til Ostindien norden om Europa og Asien — N.O. Passagen. Med dette Formaal udrustedes derfor i Aarene 1594—1595 tvende Expeditioner, der imidlertid ikke bragte noget Resultat, ligesaa lidt som en, der i 1596 udsendtes; dog opdagedes paa denne sidste, der lededes af Jacob Heemskerk og Willem Bärentz, den 9de Juni Bjørne Øen (Bären Eiland, Cherie Island) og den 19de Juni samme Aar Kysterne af Spitsbergen.

Saa ubetydelig denne Opdagelse end i Begyndelsen syntes at være, blev den dog senere af saa stor Vigtighed, at Nord-Europas mægtigste Magter stredes om

Retten til det Opdagede, den aldeles øde og ubeboede, mellem den 76de og den 81de Bredegrad beliggende Øgruppe; thi inden mange Aar vare hengaaede, saae Alle hvilke Skatte der vare at hente ved dens Kyster. Englænderne vare de første, der mødte paa Pladsen. Kjøbmænd i Hull sendte i 1608 to Skibe herop for at drive Hvalros- og Sælhundefangst, og i Aaret 1611 kom hertil 2 andre Fartøier udrustede til Hvalfangst af: »The Company for the discovery of unknown countries», eller, som det senere kaldte sig, »The Russia Company».

Dette Selskab, der antog at have Eneret til Hvalfangsten under Spitsbergens Kyster, sendte i Aaret 1612 atter to Skibe herop, overbevist om, at ingen anden Nations Fartøier vilde vise sig og gjøre dem deres Rettigheder til Fiskeriet — som de deels støttede paa at være de første, der havde begyndt Fangsten her, deels paa at Englænderen Hugh Willanghby i Aaret 1553 paa sin Reise til Archangel, havde seet Land mod Nord, hvad de nu, da Heemskerk havde opdaget Spitsbergen, paastode var dette — stridig. De bleve derfor ikke lidet skuffede ved at træffe 2 Hollændere og en Basker, der vare komne dem i Forkjøbet; men støttende sig paa hvad de antog for, eller idetmindste gave Navn af deres Ret, betænkte de sig ikke paa at beordre Hollænderne til øieblikkelig at seile hjem under Trusel af i modsat Fald at bemægtige sig baade Skib og Ladning, hvad de lovede ogsaa at gjøre, hvis de nogensinde oftere viste sig ved Kysten af Spitsbergen. Hollænderne adløde; Spanieren derimod blev og returnerede med fuld Last. Englændernes Udbytte det Aar beløb sig til 17 Hvaler og nogle Hvalrosser, der ialt gav 180 Tons Tran*).

Det følgende Aar besluttede Hollænderne, trods det foregaaende Aars Uheld, atter at forsøge deres Lykke. De indforskrev Biskayere til at forestaae Fiskeriet og

*) 1 Ton Tran - 252 Gallons, altsaa omtrent 9½ Tønde.

til at forpette Tjeneste som Harpunerere, og sendte 5 Skibe til Spitsbergen. »Russia Company«, der imidlertid havde faaet Underretning herom, samt om at endnu flere Skibe kunde ventes, besluttede ikke at møde uforberedte. De søgte og erholdt af den engelske Regjering Koncession paa at forbyde alle, saavel fremmede som indenlandske Skibe at fiske ved Spitsbergens Kyster, og da de med Grund frygtede, at dette ikke var tilstrækkeligt til at holde de Andre borte, udrustede de desuden 7 bevæbnede Fartøier, af hvilke det ene førte 21 Kanoner. I Løbet af Sommeren traf disse sammen med de 5 Hollændere, til hvilke havde sluttet sig 2 Skibe fra Dünkirken, 1 fra Bordeaux og desuden endnu 4 franske, endvidere nogle spanske fra St. Sebastian og 4 af Privatfolk udrustede engelske. Man gik summarisk tilværks med Hollænderne, fratog dem Spæk, Barder og Fiske-remedier, og beordrede dem derpaa til uopholdelig at seile hjem, ja een af dem, der tildeels havde været be-mandet med engelske Søfolk, blev endog opbragt til London. Ialt ansloges Hollændernes Tab, der foruden det omtalte Skib udgjorde det meste af 18½ Hval, til en Værdi af 130,000 Gylden. Franskmandene var man høfligere imod. Den ene af dem fik Tilladelse til at beholde Halvdelen af det vundne Spæk imod at brænde det øvrige til Tran for Englænderne, og vise disse den Fremgangsmaade, man i Frankrig brugte hermed; de øvrige Skibe tillod man, mod den betydelige Afgift af 8 Hvaler, at fiske; de private Englændere jog man hjem. Den samme Fremgangsmaade, som Russia Kompagniet brugte mod Hollænderne, brugte disse igjen mod Spanierne, saa Enhver vil indsee, at ikke den bedste Lov og Ret herskede i Farvandene omkring Spitsbergen i Aaret 1613.

Hollænderne med deres Udholdenhed ved Alt, hvorved materiel Fordeel kan vindes, kunde imidlertid endnu, trods de betydelige Tab i de sidste to Aar, ikke be-

kvemme sig til at give Slip paa et Foretagende, der som Spitsberg-Fiskeriet lovede dem betydelige Fordele. I Aaret 1611 havde et Selskab, det »Grønlandske eller Nordiske Kompagni«, dannet sig med det Formaal, at exploitere Hvalfangsten, og nu traadte det i Virksomhed. Regjeringen gav det Monopol paa al Fangst ved Spitsbergens Kyster, og da det havde forskaffet sig de nødvendige baskiske Harpunerere, afseilede Skibene, eskorterede af 4 Orlogsmænd, hver paa 30 Kanoner, tidligt i Foraaret 1614. Englænderne, der havde 13 større og 2 mindre Skibe paa Fiskeri det Aar, gjorde, da de saae en saa betydelig Styrke, ikke Mine til at forstyrre dem, og det synes, mærkværdig nok, som om Hollænderne, trods hvad der var foregaaet Aaret iforveien, ikke have taget Repressalier. Iøvrigt blev Udbyttet det Aar kun ringe for begge Nationer.

Aaret 1615 har i Spitsbergens Historie mere Interesse for os Danske end de fleste andre; thi i dette viste første Gang danske Orlogsmænd sig i disse Farvande. Det var Admiral Gabriel Kruses Eskadre, bestaaende af Skibene »Leoparden«, »Eenhjørningen« og »Hector«, tilligemed 2 Pinker, der af Kong Christian den IV. sendtes herop for at fordre Told af alle de Skibe, der uden Pas fiskede i de grønlandske Farvande, til hvilke man ogsaa regnede Spitsbergens Bugter og Fjorde. Kruses Ordre lød paa af hvert Skib, der ikke havde leiet Pas, at erholde 1—200 Speciedalers Afgift enten i rede Penge eller i Varer, og dersom Nogen ikke godvillig vilde gaae ind derpaa, skulde han formaae andre derværende Skibe til at hjælpe sig mod de Gjenstridige, og med Magt tvinge dem dertil. Iøvrigt skulde han tilholde Enhver, som fandtes paa denne Fart, i Fremtiden kun at komme der forsynet med kongeligt Pas; thi Danmark havde Monopol paa al Handel og Fiskeri paa Nordlandene og Grønland, hvoraf Spitsbergen var en Del. — Eskadren, der lodsedes af en Englænder

James Vaden, traf under Spitsbergen sammen med 2 af Russia Kompagniets Skibe, der havde Tilladelse til Hvalfangst, og desuden med 11 Hollændere, der eskorteredes af 3 Orlogsmænd, men udrettede ikke meget. Hollænderne gjorde det Aar en god Fangst, Englænderne vare mindre heldige. Foruden Kruses Eskadre krydsede i Sommeren 1615 Jørgen Daa med nogle Skibe under Færøerne og Nordlandene og opbragte her nogle Fiskerskibe og 3 Sørøverfartøier. Disse bleve det følgende Aar solgte, og ifølge kongl. Bestemmelse af 1ste April 1616 bleve Prisepengene saaledes fordelte, at Daa's Eskadre erholdt de to og Kruses den ene Trediedel af Byttet, efter at Kongens Andel deraf var afholdt. To af Kruse opbragte Biskayer (saaledes benævnedes dengang med et fælles Navn saavel de franske som spanske Indbyggere fra Landene omkring Biskaya Bugten), maatte løse sig med en temmelig stor Pengebøde.

16 Skibe udrustedes i 1617 til Fiskeri af Russia Kompagniet, men trods de vare saa heldige at faae 150 Hvaler, der igjen indbragte dem 18—1900 Tons Fran, og trods de ikke kunde hjembringe det hele Udbytte, men maatte lade endeel blive tilbage, kunde Englænderne ikke taale, at Hollænderne, der dette Aar ikke havde Orlogsmænd til deres Assistance, ogsaa fiskede ret heldigt. Chefen for de engelske Hvalfangere gik ombord i et hollandsk Skib og betydede Kaptainen, at han havde øieblikkelig at vende hjem, hvis han ikke vilde opbringes, samt at han havde at underrette de af sine Landsmænd, han traf paa, om at denne Bestemmelse ogsaa gjaldt dem. Hollænderen lod som han adlød, men da han var kommen Englænderne af Syne, vendte han sig, tilligemed nogle af sine Landsmænd, han traf sammen med, imod Nord og paabegyndte atter Fangsten i Haab om her ikke at blive opdaget af Englænderne. Disse kom imidlertid alligevel til Kundskab om Hollændernes Opholdssted og angreb dem; dog lykkedes det disse

sidste paa een nær at undkomme, men næsten en Skibs-Ladning Spæk og $2\frac{1}{2}$ Hval, der ikke var flændset (ikke fraskaaren Spækket) gik tabt; thi efter at have taget Ladningen og de ombordværende Skydevaaben lod man det erobrede Skib seile. Ved Hjemkomsten til England frigaves Vaabnene, men Spækket erklæredes for god Prise.

Disse gjentagne Tab, Forhaanelser og Indgreb i deres Rettigheder besluttede Hollænderne ikke at taale længere, og de udrustede derfor i 1618 en heel Flaade af Hvalfangerskibe, alle stærkt armerede, for at kunne byde Englænderne Spidsen. De 23 Skibe, den talte, placerede sig rundt om i de bedste Bugter og Sunde, hvor Britterne ellers fiskede, og traf de sammen med nogle af disse, stræbte de af yderste Evne at forstyrre deres Fangst. I Begyndelsen indskrænkede man sig hertil, men da i Slutningen af Juli 10 Hollændere traf sammen i en Havn med 3 Englændere, kom det endelig til aaben Kamp. Fem af de Første lagde sig i Slagorden og aabnede Ilden paa de Sidste, der kun synes at have taget meget slet til Gjenmæle, og som derfor ogsaa kort efter bleve entrede og tagne, efterat en Del af Mandskabet var falden. Hollænderne beslaglagde et af Skibene, berøvede de andre deres Ammunition og jog dem derpaa hjem til England, som de fleste naaede næsten uden Last paa Kjølen. General-Staterne billigede imidlertid ikke hvad der var foregaaet, thi da Hvalfangerne kom hjem, blev Prisen øieblikkelig frigiven og dens Fører erstattet sit Tab.

Man begyndte nu at indsee baade i Holland og i England, at man gjensidig vilde være langt bedre tjent med at leve i god Forstaaelse med hinanden, end være nødsaget til stadig at holde en bevæbnet Styrke i et saa fjernt Farvand, og da man tillige maatte indrømme om-trent at have ligemegen Ret til det, besluttede Eng-

lændere, Hollændere og Danske sig i Aaret 1618 til at dele Vestkysten af Spitsbergen, der var den eneste, der da blev beseilet, imellem sig. Englænderne, der valgte først, toge naturligvis den bedre Del, Strækningen imellem SV. Pynten og den 79° Bredegrad med de gode Havne og Bugter: »Horizon. Bay.», »Klok. Bay.», »Behonde Haven», »Magdalena Bay» og desuden den omtrent paa $79\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Br. beliggende »Engelske Havn»; Hollænderne, som derpaa havde Valget, toge Øen Amsterdam ($79^{\circ} 44'$ N. Br., $9^{\circ} 51'$ Ø. L. efter Scoresby) med de gode Ankerpladser Nord- og Syd-Bay, og de Danske, til hvem Turen dernæst kom, den umiddelbart Syd for Hollændernes Besiddelse beliggende, efter dem opkaldte »Danske Eiland» eller Ø med en god Havn Kobbe-Bay paa Vest-siden*). Noget senere satte Hamborgerne sig fast paa Fastlandet lige Syd for »Danske Ø», i en Bugt, som endnu Ingen havde taget i Besiddelse, og som fik Navn efter dem, og da der saa ikke var mere Land paa Vestkysten, maatte Biskayerne, hvem de Øvrige kunde takke for de Kundskaber til Hvalfangsten, de havde, lade sig nøie med den ofte utilgængelige Nordkyst. Fordi man saaledes delte den fiskerige Kyststrækning imellem sig, udelukkede man imidlertid naturligvis ikke hinanden fra dens Havne; disse stode aabne for alle Nationers Skibe, hvadenten de søgte Tilflugt der for Storm eller for Modvind, for at fylde Vand eller for at reparere, — kun maatte de under ingen Omstændigheder drive Fiskeri der, og naar et Skib kom ind i en fremmed Havn, bleve Harpunerne derfor optagne af Fartøierne, for at vise, at man kom i venskabelig Hensigt.

*) Kobbe-Bay ($79^{\circ} 42'$ N. Br. $10^{\circ} 59'$ Ø. L. efter Dunér og Nordenskjöld's Opmaalinger) er den Havn, der for Tiden mest besøges paa Spitsbergens Vestkyst, da den tidligst paa Aaret bliver fri for Is, da her findes god Ankerbund, og da her er et udmærket Vandfyldningssted.

Da hver Nation nu havde faaet sine bestemte Havne og Pladser anviste, kunde man bedre indrette sig i dette ugjestfri Land end tidligere. Man bragte nu altid Spækket iland, medens man forhen undertiden havde været nødsaget til at beholde det ombord til Hjemkomsten, af Frygt for af fremmede Hvalfangere at blive forstyrret midt i Tranbrændingen og gaae Glip af det erhvervede Bytte. Skibene bragte Bygge-Materiale med fra Fædrelandet, og paa Spitsbergens øde Kyster reistes nu rundt omkring store og massive Bygninger bestemte til Afbrændingen af Spækket. Da var det at Hollænderne oprettede Trankogieriet »Smeerenburg« paa Øen Amsterdam, maaskee det eneste historisk-interessante Punkt i disse den evige Iis og Snees Regioner; thi i en Række af Aar kunde man her hver Sommer træffe en hel lille By befolket af Tusinder af Mennesker. Hele den hollandske Hvalfangerflaade ankrede nemlig hvert Foraar op her tæt ved Land. De talrige Skibe, af hvilke mange havde 40—50 ja nogle endog over 70 Mand Besætning, laa Side om Side med Fortøininger iland. Hundreder af Baade bevægede sig i Havnen, og Tusinder af Mennesker vare i travl Virksomhed, nogle med at fange Hvaler, andre med at flændse dem, atter andre med at afkoge Trannen og Resten med at fylde denne paa Fadene, med at bringe disse ombord, med at rengjøre Barderne eller med andet nødvendigt Arbeide. Ledige Mennesker traf man aldrig her, Alt aandede kun Liv og Travlhed. Og foruden Skibenes Besætninger traf man ogsaa andre Folk, foruden Trankogiererne andre Huse. Dristige Eventyrere fulgte Sømændene herop og opsloge deres Boutiker og Boder paa den nøgne Kyst, for ved at sælge Viin, Brændeviin, Tobak og deslige Nødvendighedsgjenstande til de lykkelige Fiskere, at blive delagtige i den Velstand, som disse frarøvede Havet, ja her, næsten under den 80de Bredegrad bagtes daglig frisk Brød, og naar dette blev taget ud af Ovn, til-

kjendegaves det for Mængden ved Trompetstød og Blæsen i Horn*).

Men for at man kan fatte, hvad der fremkaldte et saadant Røre paa dette Sted, er det nødvendigt, at man kaster et Blik paa Havene omkring Landet, og undersøger deres Rigdomme; thi fra disse skrev Velstanden og Travlheden paa Landet sig. Da man først kom til Spitsbergen, traf man Hvalerne i uhyre Masser; thi maaskee intet Sted i hele den arktiske Zone var der en bedre Foderplads for dem end netop her. De store Dyr, som intet Ondt anede, laae i de dybe Bugter ganske roligt sovende med deres uhyre Ryg over Vandet, eller de løb langs Kysterne søgende deres Føde; de skjulte sig ikke; thi de troede ikke de behøvede at nære Frygt for Nogen eller Noget; de vare ikke bange hverken for Skibene eller for Baadene, og naar Harpunen blev boret i dem syntes de snarere at blive forbausede end opirrede ved denne dem ukjendte Behandlingsmaade. Da behøvede Skibene ikke at seile omkring og søge efter Hvalerne, de gik tilankers ved deres Trankogerier og udsatte deres Baade, der da som oftest fandt Byttet svømmende ganske roligt i deres Nærhed, og, hvis Skibet fik Lov til at ligge i Ro, hvis ikke Isgang eller Storm forhindrede Fangsten, varede det ikke længe inden det havde fuld Ladning inde, ja man har endog Exempel paa, at eet Skib i eet Aar har hjembragt to saadanne. Det var Hvalfangstens Guldalder; thi uagtet Hvalfangerne Aar for Aar tiltog i Antal, uagtet flere og flere Hvaler hvert Aar bleve dræbte paa det samme Sted, syntes de tilbageværende dog ikke at blive færre eller at blive mere sky. Kun sjeldent forulykkede noget Skib, i al Fald vare Forlisene langt færre end senere; man behø-

*) Scoresby anslaaer Antallet af Søfolkene ombord i de Skibe, der til sine Tider paa eengang har ligget til Ankers ved Smearenburg, til mellem 12 og 18,000.

vede nemlig ikke da at bevæge sig i Isen, tvertimod, man skyede den saameget som mulig og med ringe Bekostning og ringe Anstrengelse fik da ofte et Skib i nogle faa Sommermaaneder et større Udbytte af Tran og Barder, end to kunde bringe til Hjemmet. Hollænderne brugte da ogsaa den Fremgangsmaade, hvert Aar at sende Skibe, der ikke vare udrustede til Hvalfangst, til Spitsbergen, for at hjembringe det, som Fangerne ikke selv kunde medtage.

Englænderne udviklede langt fra saa stor Virksomhed.

I Aaret 1619 udrustede »Russia Kompagniet» i Forening med »the East-India Company» 11 Skibe til Hvalfangst under Kysten af Spitsbergen, eller som man kaldte det, »til Grønland«, eftersom man da stod i den For- mening, at disse to Lande vare sammenhængende mod Nord. Resultatet af Fangsten var imidlertid kun daarligt. Man forliste 1 Skib, gik glip af 5 Hvaler, man havde harpuneret, og bestemte sig derfor til at ophøre med videre Forsøg paa Hvalfiskefangst. I Aarene 1620—1623 fortsattes den vel med Kompagniets Skibe, men af private Folk, og skjøndt Englænderne vare heldige i de 3 af disse 4 Aar, ophørte de dog efter denne Tid. Vel udrustedes fremdeles af og til fra England enkelte Skibe til Kysterne af Spitsbergen, og navnlig søgte Kjøbmændene i Hull at vedligeholde Seiladsen herpaa, men den engelske Hvalfangst i det syttende Aarhundrede er dog for Intet at regne, og først i det tredie Decennium af det attende Aarhundrede see vi den vakt til nyt Liv. (Fortsættes.)

Fyrskibene.

(Af en gammel Sømand).

Alt i flere Aar har man i milde Vintre gjennem Bladene seet en eller flere Skibsførere beklage sig over: »at Fyrskibene laa i Havn, medens Farten endnu var i fuld Gang»; men Frugter af denne Beklagelse har man desværre ikke seet noget til. I Vinter syntes det som om denne Sag blev optaget med forøget Interesse, hvilket nogle Artikler i »Dagbladet» vidne om.

Indsenderen af disse Linier, der ogsaa er Skibsfører, har følgelig megen Interesse for den Sag, hvis Vigtighed er saa indlysende, at det maa være Enhvers Pligt saavidt mulig at bidrage til dens Fremme; thi at Fyrskibene bør ligge ude paa Station saalænge Farvandet er frit for Is, vil neppe nogen praktisk Mand — selv om han ikke er Sømand — benegte.

Naar et Skib Vinterdage kommer udefra og søger ind under Skagen om Dagen for at erkjendige sig om Istilstanden i Kattegattet ved Signal fra Fyrtaarnet, og han da finder: »ingen Is i Farvandet»! da bør han ogsaa trøstigt kunne sætte sin Kurs for Trindelens Fyrskib, og være sikker paa at træffe det der; og ligeledes mod Kobbergrundens og Knobens Skibe; før dette skeer, kan man ikke sige »at Fyrskibene opfylde deres Bestemmelse.»

Det er dog ikke nok, at Fyrskibene »bør» ligge ude, men Spørgsmaalet bliver naar »kan» de ligge ude? Det

er navnlig den Side af Sagen, der skal være Gjenstand for disse Linier.

Under vor virksomme Marineminister St. Bille blev der for flere Aar siden gjort et Tilløb i den antydede Retning, idet han beordrede 2 af Fyrskibene — nemlig »Drogden» og »Læsøe-Rende» Fyrskibe til at holde Stationen, saalænge Farvandet var frit for Is. At det sidstnævnte Skib alt den første Vinter kom til at drive en 14 Dags Tid i Isen, inden det naaede Havn, har neppe været uden Indflydelse paa Ministerens Bestemmelse for de andre Fyrskibes Vedkommende, hvis Udeliggen vi ikke tvivle om jo alt dengang har været tilsigtet, naar den første Prøve faldt heldig ud. Vi have nu atter en praktisk dygtig Mand til Marineminister, der indseende Sagens Vigtighed vist vil skjænke den den fulde fortjente Opmærksomhed.

Vinteren indfinder sig hos os i Reglen med Østen Vind, og det skal have frosset længe og haardt, før man paa »Trindelen», »Kobbergrunden» eller »Knoben» mærker noget til Is i Farvandet. — Nu viser Isen sig, altsaa Tiden er kommen, da Fyrskibene skulle forlade Stationen og søge Havn. Det er meget let sagt, men i de fleste Tilfælde overordenlig vanskeligt at udføre; Hindringerne ere forskjellige og store, som vi nærmere skulle see. — Har det i de sidste Dage staaet med Stormveir, da ere Skibene saa belemede med Is, at de hverken med den første eller anden Dags gode Veir see sig istand til saavidt at frigjøre sig for denne Ulempe at de kunne forlade Stationen; har Vinteren indfundet sig paa en mindre haard Maade, saa Skibene ere heldige nok til strax naar de see Is at kunne forlade Stationen, (hvortil der naturligvis under alle Omstændigheder dog vil medgaae flere Timer) altsaa i det gunstigste Tilfælde: saa ere de dog høist uheldigt stillede, — »thi hvor skulle de søge Havn til Beskyttelse mod den farligste af alle Sømandens Fjender — Isen?» De jyske Havne ere alt for længe siden gjorte utilgængelige;

mulig er Helsingørs Havn endnu aaben, men med en Østen Vind, og dermed følgende Sønden Strøm kan der ikke være Tale om at gjøre noget Forsøg paa at søge derned, dertil ere de Skibe altfor slette Seilere; altsaa i de fleste Tilfælde have de kun »Nordsøen» at ty til for at bjerge Skibene, og man kan ei undres over, at den Mand, der bærer Ansvar for disse Skibe, har følt Betænkeligheder ved at lade 3 Fyrskibe søge deres Lykke i Nordsøen under slige Forhold, der dog tilvisse er en høist prekær Sag, som seent eller tidlig vil koste os vore Skibe.

Man vil mulig indvende mod det Anførte: at Fyrskibene skulle forlade Stationen saa betimelig, at de med nogenlunde Sikkerhed kunne naae dansk eller svensk Havn; men dette lader sig ikke udføre, thi naar Fyrskibene skulle opfylde deres Bestemmelse, maa de i Reglen altid komme saa sildig bort fra Stationen, at dette ikke kan skee; det kan ikke beroe paa Førerens Skjøn, om det nu er Tid at gaae bort, det vilde kun give Forvirring og Forstyrrelse; nei, de have kun strengt at følge den Ordre »at gaae, naar de see Is i Farvandet», og da er det, som før bemærket, for sildig at søge dansk Havn.

Ved disse Linier haaber jeg tilstrækkelig at have paaviist, at Fyrskibene for at opfylde deres Bestemmelse og ikke være for meget udsat for Tilintetgjørelse maa have betimelig Dampskibsassistance. Naaret Dampskib om Vinteren stationeres i Frederikshavn, da vilde det — naar ikke overordenlige Uheld tilstøde — kunne sikke de ved Læsøe stationerede Fyrskibe; »Knoben» maatte da hentes fra Helsingør.

Ved denne Ordning forekommer det mig, at denne vigtige Sag lader sig udføre paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade, og mangfoldige Søfolk ville med langt større Tillid og Ro søge ind i Kattegattet paa den allerfarligste Aarstid.

Singapore.

Reiseminder. Af Holger T. Foss.

Fremvæxt og stedlige Forhold. — Handelsmidtpunkt og Fragtmarked.
Et dansk Generalkonsulat for Syd- og Østusien.

Lader man Tanken glide hen over vor Jordkugles Overflade søgende den internationale eller store Handels nuværende Knudepunkter, vil den fremfor alle andre Steder dvæle ved Asiens sydligste Hjørne, Malaylandet eller Halvøen Malakka, i hvis umiddelbare Nærhed Øen og Byen Singapore ligger, den sidste neppe 80 Kvartmile Nord for Linien. Og dette Punkt har dog først i Løbet af de sidste 2 à 3 Decennier naaet denne Betydning. Det var i 1819, at der af Englænderne her grundedes det første europæiske Handelsetablisement. Den nu saa livlige, stærkt bebyggede og veldyrkede Kyst beboedes dengang af enkelte Malay-Hobe, der afvejlende ernærede sig ved Fiskefangst og Sørøveri, saaledes som mange andre lignende endnu gjøre det paa adskillige andre Punkter i Strædearkipelaget. Men allerede 6 Aar senere see vi Englænderne, ifølge Overenskomster, som de havde sluttet deels med Malay-Høvdinger, deels med de i disse Egne rivaliserende Hollændere, i fredelig og anerkjendt Besiddelse ikke alene af selve den frugtbare næsten 70 danske Kvadratmile store Singapore Ø, men ogsaa af det Øen paa tre Sider i en Kreds af 10 Kvartmile omgivende Farvand, hvori der findes henved 50 større og mindre, for Størstedelen dog endnu øde, Smaa-

øer. Fra Malaylandets Søkyst er Singapore Øen adskilt ved et dybt, meget smalt Sund, der i den europæisk-østasiatiske Skibsfarts første Tider var Alfarvei for de deri benyttede Skibe. Disse gaae nu Sønden om Øen gennem det henved 2 danske Mile brede Stræde, der adskiller den fra Smaaøernes Kjede, men saagodtsom lige udenfor Byen og Strandkanten, hvor Farvandet er renere og dybere end længere ude.

Det er denne Omstændighed i Forbindelse med Beliggenheden, ligesom i et Brændpunkt, mellem kinesiske, japanske, spansk- og hollandsk-ostindiske Besiddelser, med Australien i Ryggen paa den ene Side, og engelsk-afrikanske og ostindiske Besiddelser, med Europa i Ryggen paa den anden Side, der har bevirket Staden Singapores Opkomst, Fremvæxt og nuværende Stilling som Handelsmidtpunkt i Syd- og Østasien. Af alle de anførte rige og vidtudstrakte Egne benyttes den som Oplagssted; den tæller blandt sine bosiddende ansete Handlende ikke alene Englændere og andre Europæere, men ogsaa Persere, Arabere, Hinduer, Malayer, især dog mange Kinesere, der her, som andetsteds, snart overgaae deres asiatiske Brødre og ofte endog nærme sig deres europæiske Medbeilere. Medens disse, ved Siden af at drive Forretninger for egen Regning, ere stærkt beskjeftigede som Agenter for London, Liverpool, Hamborg, Bremen, Amsterdam, Bombay, Madras, Kalkutta, Hongkong, Shanghai, Boston, Newyork og andre Handelssteder, benytte de den gunstige Leilighed til en mangedartet og omfangsrig Mellemandel. Paa flere af det fjerne og rige Østens Hovedpladse besørages Forretningerne ved indfødte Agenter*), men i Singapore afgjøres Alt for det meste umiddelbart mellem Parterne paa simple og praktiske Maader. Hertil bidrager det meget, at Malaysproget er letfatteligt og derfor almindelig

*) I Kina de saakaldte Kompradorer.

benyttet. Ligeledes ere de brugelige Mønt- og Vægt-Sædvaner snart lærte. Den spanske eller mexikanske Pjaster er Hovedmønten, og som sammes Hundrededele anvendes hollandske (Døiter) og engelske Kobbermønter af tilsvarende Værdi. Brugen af den kinesiske Pikul à 100 Kattis eller 133½ engelske Pund er almindelig, endog i mange Tilfælde, ligesom i Kina, hvor Europæerne hjemme vilde sælge eller købe efter Maal. I Riis handles enten efter Koyaner à 40 Pikuls eller efter Mounds à c. 1¼ Pikul. Stykgods etc. regnes efter Korger eller Snese, og Guldstøv efter Bungkals eller Vægten af 2 spanske Piastre. Sø- og Brandforsikkrings-Forretninger drives i Singapore, navnlig af europæiske Agenturer, efter en stor Maalestok. Ligeledes ere Bankanstalterne, der ere Filialer af engelske og ostindiske Banker, stærkt beskjeftigede, idet der nu for Tiden i Singapore daglig kan købes og sælges Vexler paa London, Paris, Bombay, Kalkutta, Rangoon, Hongkong, Shanghai, Batavia, Mauritius og Australien efter Kurser, som paa sædvanlig Maade udfindes og fastsættes ved beskikkede Mæglere*).

For at faae et fyldigere Begreb om den i Singapore stedfindende Virksomhed i den internationale Produkt-

*) En Dag i dette Foraar noteredes Kurserne som følger:

London, 6 Maaneder Sigt	4 s. 8½ d. pr. \$
Paris, 30 Dage Sigt	5 frs. 75 " "
Bombay, " " "	220 Rup. " 100 \$
Kalkutta, " " "	222 " " " "
Rangoon, " " "	218 " " " "
Hongkong, " " "	2° Dekort.
Shanghai, " " "	75 Tael pr. 100 \$
Batavia, 10 " "	262 Gyld. " " "
Mauritius, 60 " "	18° Dekort.
Australien " " "	4 s. 8 d. pr. \$

Paa de nævnte 3 engelsk-ostindiske og de 2 kinesiske Pladser kan desuden faaes 3 Dages Sigt-Bankvexler til noget holere Kurser.

Udvexlings Tjeneste vil det være rigtigt at kaste et Blik paa Omsætningsgjenstandene og disses Herkomst. Saaledes kommer der fra europæiske, navnlig engelske, og nordamerikanske Havne: Kul, Fabrik- og Manufakturvarer, Vine, Skibs-Udrustnings- og Provianterings-Artikler; fra engelsk-ostindiske: især Riis og Opium; fra kinesiske: Thee, Silke og Nankin i Junker, der undertiden ere indtil 200 Læster drægtige og ofte høre hjemme i de for Fremmede ikke aabne Havne; fra Kochinkina og Cambodia tilføres Sukker, Riis, Olie og Salt, ligeledes i hjemmebyggede Fartøier; fra siamesiske Havne, hvor mange Kinesere have nedsat sig, forsynes Pladsen, foruden med sidstnævnte Artikler, tillige med Indigo, Tobak, Gummi og Farvetræ; fra Malaylandets Øst- og Vestkyster, der med Undtagelse af det engelske Distrikt, hvori Byen Malakka ligger, ere deelte mellem indfødte Høvdinger, kommer Tin, Guldstøv, Peber, Vox, Huder, Elfenbeen, malayiske Bomuldsklæder og Fødemidler, navnlig Kokusnødder og Fjerkræ; fra Sumatras Østkyst, hvor hollandske og engelske Handlendes Interesser endnu ofte ere i Strid og foranledige Klager til de resp. Regeringer, sendes aarlig i en Mængde Smaafartøier, foruden en stor Mængde Sago, der er Hovedartiklen, en Deel Kaffe, Riis, Vox, Elfenbeen, Guldstøv, Farvestoffer, Maatter og det i Kina saa yndede tilberedte Søbløddyrstof, Trepang; fra en stor Mængde Ladepladser rundt omkring paa Borneo kommer: Antimonium, Guldstøv, Fuglereder, Skildpadder, Sago, Kamfer, Peber, Perlemoer, Riis, Gummi, Farvetræ og meget Andet, medens engelske Bomuldstøier og Opium fra Singapore ere yndede Indførselsartikler paa Borneo; Fartøierne derfra ere bemandede med de i Arkipelaget som driftige Fragtfarere velbekjendte Bugier, der i Raskhed kun staae tilbage for Kineserne; fra Celebes med omliggende Øer, der ligeledes ere bekjendte som Hjemsteder for Bugierne, bringes Artikler af samme Slags som fra Borneo, og

desuden Kaffe, Olie, Muskat, Nelliker og Paradisfugle; hjemmevirkede Bomuldstøier finde ogsaa derfra Veien til Boutikerne i Singapore; fra Philipinerne endelig, navnlig Manilla, kommer Hamp, Tougværk, Cigarer, Sukker, Thee og Farvetræ. Det er en Selvfølge, at Mængden og Nyttens af disse saa forskjelligartede Varer — Omsætningen havde i 1865 en Værdi af 120 Millioner Rigsdaler, der var temmelig ligelig fordeelt paa Ind- og Udførselen — i høi Grad letter og fremmer Udvexlingen. Europæere, Asiater og Amerikanere kappes i Singapore snart om at købe, snart om at sælge, og ere idag Importører for imorgen at blive Exportører, alt efter Meninger og Omstændigheder. Hvad der særdeles fremmer Røret er Stadens og Øens fuldstændige Toldfrihed, samt den Afgiftsfrihed, der er tilstaaet Skibsfarten, idet der ikkun til Vedligeholdelse af Fyrene paa Pynterne, Mount Faber og Port Canning, af Raaseilere opkræves tre Centimer af en Dollar for hver Tons Drægtighed.

Denne Skibsfart er meget betydelig. Foruden de allerede omtalte asiatiske Fartøier, der besøge Singapores Rhed eller Havn — de udstrakte Ankerpladse have mere eller mindre begges Karakter — ankom i forrige Aar: 860 engelske Skibe med en samlet Drægtigh. af 233,800 Læster

253 tyske	—	-	-	-	—	-	44,400	—
93 franske	—	-	-	-	—	-	33,500	—
219 hollandske	—	-	-	-	—	-	26,100	—
64 danske	—	-	-	-	—	-	10,200	—
20 svenske	—	-	-	-	—	-	3,500	—
14 portugisiske	-	-	-	-	—	-	2,100	—
5 belgiske	—	-	-	-	—	-	1,360	—
8 spanske	—	-	-	-	—	-	1,300	—
4 russiske	—	-	-	-	—	-	1,150	—
5 norske	—	-	-	-	—	-	640	—
1 italiensk	—	-	-	-	—	-	400	—
1 tyrkisk	—	-	-	-	—	-	190	—

samt

44 nordamerikanske Skibe med en samlet Drægtighed
af 16,200 Læster

2 chilenske Skibe med en samlet Drægtighed af 550 Læster.

I det Hele besøgte Singapore altsaa i 1865 af c. 1600 europæiske og amerikanske Skibe med en samlet Drægtighed af c. 375,400 danske Læster; af 132 fremmede, hvoriblandt ogsaa enkelte siamesiske Raaseilere, der en Dag i afvigte December Maaned saaes for Anker foran Staden vare:

84 paa 100 à 250 Læsters Drægtighed,

33 - 250 à 400 — —

9 - 400 à 500 — —

6 - 500 à 700 — —

medens der af det samme Antal var:

22 paa Veien til Riishavne i Kochinkina, Siam og Birma;

9 - — - Kina;

5 - — - Nordamerika;

5 - — - Europa;

2 - — - hollandsk Ostindien;

1 - — - Mauritius.

Om 30 kunde ingen Oplysning erholdes, men de øvrige 48 vare indkomne fragtsøgende.

I denne sidste Henseende er det sjeldent, at Skibsførere, eller disses Mæglere og Kommissionærer, forgjeves behøve at uleilige sig; Stadens Beliggenhed, Pladshandelens Beskaffenhed og de bosiddende Kjøbmænds Forbindelser gjør Singapore til et af de største Fragtmarkeder i Verden.

De Reiser, hvorom der i Reglen er Tale at slutte Fragtoverenskomster, kunne inddeles som følger: 1) fra selve Singapore lige til London, Liverpool, Bordeaux, Nantes, Hamborg eller Bremen, eller til Falmouth for Ordre til en europæisk Havn, hvilken Fart egner sig for store Skibe, hvis Fragtsats for Tiden er £ 2 pr. Ton svære og £ 2½ pr. Ton lette Varer; fremdeles lige til

Boston eller New-York; endvidere til Bombay med Tømmer og til Mauritius med Passagerer; endelig til hollandsk-ostindiske Havne og tilbage, samt til Riishavne, saasom Saigon, Rangoon, Bangkok, Akyab, Moulmein osv., og tilbage, Farter, der egne sig for Skibe paa 100 à 300 Læster; 2) fra slige Riishavne, efter at have naaet dem ballastede, enten til en europæisk Havn, anløbende Falmouth for Ordre — hvad der kan passe større Skibe — eller til en kinesisk Havn, saasom Makao, Kanton, Svatov, Amoy, Ningpo og Shanghai, anløbende Hongkong for Ordre, til hvilke Reiser de mindre Skibe ere tjenlige*); 3) fra Saigon med Salt til Havne i hollandsk Ostindien, saasom Batavia, Surabaya, Samareng, Java osv. til en Fragt af sædvanligviis 30 à 35 Cs. pr. Pikul.

Ogsaa Dampskibsfarten paa Singapore er i stærk Udvikling; allerede haves, fornemmelig ved de store Dampere, der tilhøre Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, i daglig Tale kaldet P. og O. Selskabet, og de franske Messageries impériales, direkte regelmæssig Forbindelse med Ægypten, Arabien, Mauritius, Bombay, Ceylon, Kalkutta, Penang, Malakka, Hongkong, Batavia, Saigon i Kochinkina, Shanghai i Kina og Jokohama i Japan, medens der er Udsigt til at Dampskibslinier snart ville blive oprettede paa Australien og San Franzisko. Til Bekvemmelighed for disse Dampketter, hvoraf der ikke sjelden ved Singapore tælles en halv Snees meget store, er der i en halv Miils Afstand fra Byen, paa et sikkert Sted og i et dybt Farvand, anlagt store og smukke Kaier, dannende den saakaldte Nyhavn paa Øens Sydvestside; her findes ogsaa trende, tildeels for de største Skibe tilgængelige Tørdokker, hvoraf den sidstanlagte dog endnu ikke er ganske færdig.

*) I denne sidste Fart sees en Deel europæiske Raaseilere under siamesisk Flag; det er i Reglen ældre Skibe, som have udtjent i den kinesiske Kystfart, og derefter i Singapore ere blevne solgte; flere af dem føres af danske Skibsførere.

Til Søfartens Fremme findes desuden flere gavnlige Indretninger. Et Sømandshjem optager tjenesteledige Skibsfolk paa billige Betingelser. Et Forhyringskontor besørger under det Offentliges Tilsyn Mandskabers Af- og Paamønstring og er i denne Anledning stærkt besøgt; saaledes fandt i 1864 gennem samme: 256 Styr- mænd og omtrent 6000 Matroser, hvoraf 840 europæiske, Hyre i de ankomne Skibe, medens der fra disse i samme Tidsrum, ligeledes ved Kontorets Mellekomst, afgik 211 Styrmand og c. 4300 Matroser, hvoraf 750 euro- pæiske. En permanent Søret dømmer i de Stridigheder, som ikke sjelden forefalde mellem Skibsførere og deres Mandskaber, mellem disse og hine indbyrdes, eller mellem de sidste og deres Kommissionærer iland*). En Havnemester vaager over Havnereglementets Overholdelse og fører Lister over de ankommende og afgaaende Skibe og Varer, hvis Indmeldelse til Havnekontoret nøie og strengt paasees. Da Sikkerheden for Liv og Eiendom paa selve Rheden i længere Tid var bleven truet af ind- fødte Vagabonder, er der nu tillige paa et for Anker liggende Blokskib stationeret et særskilt Havnepoliti.

*) Saaledes stod for nogen Tid siden en engelsk Skibsfører Thomp- son for Retten, anklaget for uden Nødvendighed at have brugt Skydevaaben mod sit Mandskab. Han havde irettesat en Matros paa en noget ublid Maade og var af denne bleven slaet i Gulvet. Styrmanden var sprungen til Hjælp og brødes med Matrosen, der fandt Understøttelse hos et Par Kammerater, medens Thompson hentede en Revolver hvormed han skød efter Angriberen. Denne blev saaret i Hovedet, dog ikke døde- ligt. Imidlertid kom Havnepolitiet tilstede og arresterede dem alle. Under Sagens Drift afgave 65 andre Skibsførere en Er- klæring for Retten, der gik ud paa, at Thompsons fuldstændige Frifindelse var nødvendig for det af Matrosen givne slette Ex- empels Skyld, og at Thompson kun havde brugt Nødværge-Ret mod Folk, der, som Matroserne i engelske Skibe, efter deres Mening «i Reglen henhørte til Bundfaldet af alle Europas Tugt- huuskandidater». Men Retten idømte alligevel Thompson en Bøde af 100 Rupier, og fandt deri Medhold hos alle Uheldede.

Hospitaler for syge Sømænd, samt Fængsler for dem af samme Klasse, der forsee sig og skulle afsone deres Brøde, ere tilstede i tilstrækkeligt Omfang og skulle være upaaklagelige. Arrester og Straffeanstalter ere overhovedet, ligesom et talrigt og aarvaagent Bypoliti, aldeles nødvendige i Singapore, thi Stadens og Øens Befolkning er af en baade blandet og hurtig omskiftende Beskaffenhed. Antallet af Europæere og Amerikanere, samt af Folk, der nedstamme fra saadanne, anslaaes til 5000; af Kineserne komme og gaae store Flokke i Aarets Løb, idet Singapore er Station og Støttepunkt for alle af denne Race til Strædearkipelaget udvandrende Mennesker, dog troer man, at det tilstedeværende Gjennemsnits-Antal af dem ikke er synderlig over eller under 60,000, og af andre Asiater, der for Størstedelen ere Malayer og Hinduer, findes sædvanligviis en ligesaa stor Mængde. Den samlede Befolkning kan nuomstunder saaledes antages at udgjøre 125,000 Mennesker. Betragter man disses store indbyrdes Forskjellighed, samt hvorlidet de All fleste blandt dem kunne have havt Leilighed til at kjende eller ynde hinanden, medens tvertimod en Kappelstrid i Reglen har ført dem hid, forundrer man sig mindre over, at der til Ordenens Vedligeholdelse ogsaa behøves Militær i Byen, end over den ringe Styrke, som i dette Øiemed forefindes. Den bestaaer af Infanteri og lidt Artilleri, ialt med over- og underordnede Befalingsmænd c. 1750 Mand, hvoraf ikkun 250 ere Europæere. I Singapore, som andetsteds i Asien, hvor der findes udvandrede Kinesere, udmærke disse sig ved Kløgt og Foretagelsesaand, der snart i Handel og Vandel, saaledes som allerede berørt, gjøre dem til de andre Asiaters Overmænd; men de findes tillige deelte i flere rivaliserende hemmelige Selskaber, hvis Bestyrelser vel ofte ere Landslovenes Vogtere til stor Nytte ved Ordenens Opretholdelse, men som dog ikke altid kunne forhindre smaa Gadekampe, som Medlemmer af for-

skjellige Selskaber behage at levere hinanden, naar Leiligheden frembyder sig. Af Mahomedanere gives der blandt Hinduer, Malayer og Kinesere som bekendt mange, ogsaa i Singapore, hvor desuden en Deel Persere og Arabere, altsaa Islamisnens Førstefødte, ere tilstede; deres religiøse Iver er uforandret i denne store Nærhed af Linien, og det lykkes dem ikke sjelden ved Gaver og andre Lokkemidler at drage navnlig engelske Sømænd, der ved Sviir og Udsvævelser ere komne i Forlegenhed, over til deres Tro. Imod dette Uvæsen, saavel som overhovedet mod Kinesernes og Mahomedanernes mange offentlige Processioner, er der i den senere Tid af Kolonial-Myndigheden nedlagt Forbud; de sidste vare undertiden Kilder til Uorden, der udartede til store og blodige Slagsmaal.

Kolonial-Myndigheden, hvis Magt ogsaa udstrækker sig over Øen Penang, denne yndige og frugtbare Ø i Malakkastrædet, samt Byen og Distriktet Malakka paa Malayhalvøens Vestside, er den i Singapore residerende engelske Guvernør, som udnævnes og modtager sine Ordre af det engelsk-ostindiske Regjerings-Overhoved i Kalkutta. Der arbeides fra flere Sider paa at hæve denne Afhængighed af Kalkutta og paa at bringe de nævnte Kolonier ind under Londoner-Kabinetets umiddelbare Tilsyn, hvorved de vilde blive stillede lige med andre britiske Kolonier, og hvorved Lokalbestyrelsen antages at ville faae friere Hænder ved nye Indretninger foruden større Raadighed over Indtægterne. Men endnu lader denne Forandrings Iværksættelse vente paa sig, og for en fremmed Iagttagere er det ligesaa vanskeligt at dømme om, hvilke Udsigter den har, som om hvilke gode Følger den vilde medføre for disse Koloniers Flor. De offentlige Indtægter af Øen og Byen Singapore hidrøre fornemmelig fra Akcise- og Stempelafgifter, og andrage nu for Tiden over 1,200,000 Rupier — 1 Rupi er omtrent lige med 5 $\frac{1}{2}$ dansk Rigsmønt —, hvoraf de to

Trediedele medgaae til Militæret samt Justits- og Administrations-Væsenet; Resten anvendes til offentlige Arbejder, Læreanstalter, milde Stiftelser, Postvæsenet, Lægevæsenet, Foranstaltninger mod Sørovere osv.

Til offentlige Arbejder alene anvendtes i forrige Aar mere end 200,000 Rupier; men der er ogsaa i denne Retning udrettet Meget i Singapore. Et fuldstændigt Gasværk er allerede siden Aar og Dag i god Drift, og et storartet Vandværk, der skal forsyne den hele meget udstrakte By, er for Tiden under Arbejde. Flere offentlige Pladser ere paa forskjellig Maade blevne prydede, nye Gader i Byen og gode Veie i dens nærmeste Omegn anlagte, Bygningen af et katholsk Kapel og en protestantisk Kirke understøttet, og Anlægget af en udstrakt botanisk Have, der tjener til Adspredelse og Promenade, da den ligger i kort Afstand fra Staden, er bleven fremmet.

Denne Have trækker strax fremmede Besøgende til sig, ikke saameget paa Grund af dens botanisk-videnskabelige Værd, der endnu ikke er stort, som formedelst de Vidnesbyrd om Øens vidunderlige Frodighed, som Udflugten dertil bringer for Øie. Jordbunden og Klimaet ere i den Grad gunstige for Plantevæxt, og denne saa hurtig og stærk, at deri ligger en Vanskelighed for Øens Opdyrkning, ialtfald saalænge Arbejdsløn og Fortjeneste i Byen og paa Rheden er saa høi og saa let, som nuomstunder, et Forhold, der endog ikke sjelden avler Forlegenhed i Besørgelsen af huslige og kommercielle Arbejder. Endnu tillade Omstændighederne ikke at anvende den Kraft og den Tid, som Landbrugsforetagender i disse Egne, især Rydninger og stadige Rensninger, udfordre, og Følgen er, at den største Deel af den frugtbare Singapore Ø er uopdyrket og ubeboet af andre end vilde Dyr, navnlig Tigre, der endnu saagodtsom daglig, lurende i det til de opdyrkede Steder grændsende tætte Krat, overfalde og sælde deres Mand. Undertiden anstilles store Klapjagter efter dem, og de kunne da forsvinde;

men efter faa Dages Forløb komme de svømmende tilbage over det smalle Sund, der skiller Øen fra Fastlandet.

Maaskee er Klimaet paa Øen ligesaa behageligt for disse Dyr, som det er for Mennesker. Den stedsevarende Sommer, som er sikkert den ved Beliggenheden i Nærheden af Linien, hører vistnok til de varmeste, men ingeniunde til de besværende, fordi den fra tre Sider frit indstrømmende Søluft fra aabent Hav bestandig forfrisker Luften. Øens Indre er tilmed, endskjøndt tæt bevoxet, fri for egentlig Storskov, og denne Omstændighed er mulig en medvirkende Aarsag til, at der ikke i Singapore spores noget regelmæssigt Skifte af Aarstider, den tørre og den vaade, som i andre Tropelande; der falder meget mere jevnlige Regn hele Aaret rundt; Nedslaget er saa lidt foranderligt, at man kan høre Folk, der i Aarrækker have opholdt sig paa Øen, være uenige om, hvilken af de to fra modsatte Verdenshjørner vekselsviis fremherskende Vinde — Sydvest- og Nordost-Monsonen — bringer meest Fugtighed. Et fra det Indre kommende temmelig betydeligt Vandløb udmunder foran Singapore i et stort kanallignende Saltvandsbassin, hvis Vande stedse fornyes fra Havet, hvormed det staaer i Forbindelse, og hvorved Byen deles i to Dele. Uden Tvivl er denne forfriskende Aabning til største Gavn for Sundhedstilstanden. Bredderne af Bassinet afgive tillige bekvemme Pladser for Pakhuse og Kontorer; dets Vande ere bedækkede af alle Slags asiatiske Fartøier i Hundredevis og af talrige Pramme, der ere i travl Bevægelse mellem Skibene paa Rheden og Oplagsstederne i Byen.

Til denne kortfattede Skildring af det vigtigste nuværende Midtpunkt for Handel og Skibsfart i det fjerne rige Østen, maa det være tilladt at knytte en for vort eget Lands Fremtid formeentlig betydningsfuld Betragt-

ning, som paatrænger sig enhver fædrelandssindet dansk Reisende i Byer, der, som Singapore, fortrinsviis frembyde et Billede af Nationernes Vædekamp paa Industriens og Omsætningernes civilisatoriske Bane. Vi kunne uden Tvivl indtage vor Plads i denne Kamp uden nødvendigviis at maatte forfalde til »Kræmmerpolitik«, saaledes som Nogle synes at befrygte, eller uden at omforme vort af Ager og Sø sig nærende Land til »et monarkisk Hamborg«, med hvilket Skræmmebillede Andre beskjeftige sig. At vi mere end nogensinde trænge til at øve, styrke og udvide vore aandige og materielle Kræfter vil ingen Fædrelandsven negte, og hvorledes vil dette, blandt andet, bedre kunne skee, end ved at søge hiin befrugtende Kappelstrid? Regjering og Folk ere derfor i lige Grad opfordrede til at anvende de i dette Øiemed hensigtssvarende Midler. Vi behøve fremfor Alt samme Indsigt og samme internationale Rettigheder, som enhver anden Nation, og hvad der i disse Retninger endnu mangler os kan nuomstunder hverken skaffes tilveie ved Hjælp af nok saa gjæve Søofficerer eller nok saa gode Kanoner. Dertil ere vi for smaa. Hvad der i saa Henseende udfordres ere indfødte danske Mænd, som med fornøden Kundskab til vore kommercielle og industrielle Interesser forene Kjærlighed til disses Røgt, og som af Regjeringen tilbørlig udrustes med Fuldmagter og Midler til at indtage en personlig uafhængig Stilling. Spredes en halv Snees dygtige Generalkonsuler af denne Art over den vide Verden paa passende Punkter, vil ikke alene nogle af de udelukkende diplomatiske Poster, der efter Tidernes Gang ere blevne overflødige, aldeles kunne nedlægges, men ogsaa de nu i vore Forhold navnlig til det oversøiske Udland ofte følelige Savn blive afhjulpne. Der er nemlig Mangel paa autentiske, omhyggelig samlede og bearbejdede, for Regjeringen og Private herhjemme virkelig nyttige Meddelelser om, og Veiledninger i udenlandske, nationaløkonomiske og han-

delspolitiske Forhold; der er Mangel paa Anviisning af Midler og Veie til at opnaae Fordele eller Rettigheder, som efterhaanden tilstaaes Medbeilere; der mangler endelig ofte en oprigtig og virksom Beskyttelse af vore Nationale, fordi de i Reglen alene ere henviste til fremmedfødte Konsuler*). Formodentlig vil den med Oprettelsen af slige Generalkonsulater forbundne aarlige Bekostning blive nævnet som en stor Vanskelighed. Den er dog neppe den største, thi til at dotere et Konsulatfond i dette Øiemed vilde man dels kunne benytte de Diplomatkager, som inddrages, dels de Summer, som Marinen aarlig pleier at give ud for at besøge udenlandske Havne i handelspolitiske Øiemed, og som den bør spare, dels endelig et Extra-Konsulat-Gebyr, som alle danske Skibe, forsaavidt de ankomme bestavede, bør affordres i udenlandske Havne, og som af vedkommende Lokalkonsuler kunde remitteres til Fondet een Gang aarlig. Dersom Størrelsen af dette Extragebyr fastsattes saaledes, at vore Skibe i Gjennemsnit alligevel ikke nogetsteds underkastedes et høiere samlet Konsulatgebyr end andre Søstaters Skibe, vilde vore Rhedere ikke alene Intet kunne indvende derimod, men ogsaa turde Indtægten for Fondet i flere Tilfælde blive ikke ganske ubetydelig, da vort almindelige Konsulatgebyr er lavt ansat. Tænker man sig de 8 à 10 Generalkonsulatposter, som kunne attraaes oprettede, strax besatte, er det en Selvfølge, at et betydeligt Tilskud fra Statens Side desuden vilde blive nødvendigt; men oprettes de efterhaanden, som Behov og Erfaring udvikler sig, og som vor Deeltagelse i den store Fragtfart forøges, er det sandsynligt, at Tilskudet ingenlunde

*) Det ligger desuden paa de oversøiske Handelspladser i Forholdenes Natur, at de danske Lokalkonsulater ofte maa være i Hænderne paa ganske unge Mænd, der have efterfulgt deres Principaler i Forretningerne, og hvis personlige Indflydelse først er i Begreb med at danne sig.

vil overskride, hvad enhver Forstandig maatte ansee for passende og forholdsmæssigt. Blandt de Steder paa Jordkloden, hvorhen en dansk Generalkonsul af den paa-pegede Art først burde sendes, er Singapore vistnok af fremragende Betydning, thi der kan herfra med Hurtigtighed og Lethed brevexles med, samt reises til og fra de vidtløftige engelsk-ostindiske, de hollandsk- og spansk-ostindiske og alle andre europæiske syd- og østasiatiske Besiddelser, de aabne kinesiske og japanske Havne Siam, Anam, Cambodia, Kochinkina osv.; Singapore er Pladsen for et dansk syd- og øst-asiatisk Generalkonsulat, hvilket baade Lokalkonsulerne i Kalkutta og i Hongkong, saavel de paa Mauritius som i Jokohama og Nagasaki*), kunne underlægges; og ligesom Singapore paa den ene Side er et naturligt Midtpunkt for alle hine Egne med tilhørende Farvande, saaledes er eller bliver det fortrinsviis ved Telegrafledninger knyttet til Europa; følgelig vil vor Udenrigsminister derfra stedse have det i sin Magt i den kortest mulige Tid at modtage Meldinger, eller derhen at afsende Ordre, betræffende hele Syd- og Øst-Asien, i enkelte Depecher. Hvad sluttelig de Personer angaaer, til hvem slige Poster bør betroes, da er det fremfor Alt fornødent, at de ere Danskfødte, og at de med Kjærlighed til Fædrelandets Ære og Tary forene Indsigt i vore egne kommercielle og industrielle Forhold; dernæst, at de have Øvelse i Omgang med Udlændinge, ere villige til, uden egen Deeltagelse, at ofre Tid og Kræfter paa vor internationale Handels og Skibsfarts Fremme og skikkede til

*) Endnu ere vi rigtignok ikke saa vidt, at vi kunne ansætte Lokalkonsuler i de aabne japanske Havne; men det kommer vel nok engang dertil; trods al Tale om Sagen, er vor Regjering dog ikkun naaet til en gjentagen Bøn til Holland om at skaffe os en Traktat med Japan. Mon det ikke vilde have været anderledes, naar vi itide havde begyndt at drive lidt virkelig Handelspolitik?

at skaffe sig Indflydelse i deres Virkekreds; endelig at de have et godt Helbred og Lyst til Gjerningen; alene den sidste kan drive Værket. Derimod bør Hensynet til Øvelsen i at bære Uniform eller til Examensattester ialtfald foreløbig være af underordnet Betydning, thi Sagen fortjener uden Ophold at sættes i Gang og vil i sin Udvikling paa den simpleste Maade selv bedst kunne forberede Uddannelsen af de Mænd, der i sig forene hine aldeles nødvendige Betingelser med disse mindre væsentlige. Det er utvivlsomt, at vi indtil videre i alle Folkeret og Traktatfortolkninger vedrørende Spørgsmaal ere nødsagede til at følge de store Sømagters ledende Spor, der findes allevegne, og at det derfor ikke just er vore Regeringsagenters Rang og Lærdom, hvorpaa det vil beroe, om vore internationale Forbindelser skulle udvikle sig paa den Maade, som Tidens Krav og Folkets Tarv medfører.

Efterretninger for Søfarende.

a) Alle Retninger ere misvisende, naar ikke »(retv.)« er vedføjet.

b) Længderne ere fra Greenwich Meridian.

(Efter alle officielle inden- og udenlandske Kundgjørelser)

afsluttede den 25de Juni 1866.

A) Fyr.

Anvendte Forkortelser:

F. fast Fyr.

B. Blinkfyr.

FB. Fast med Blus.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karakter	Farve	Apparat	Styrke	Hoide	Lysvidde		Hoide	Farve, Form.	
Danmark	Kattegattet og Drogden	Flydefyrene ved Trindelen	N 57 25 50 Ø 11 16	} i Fod	}	blive fremtidig liggende ude Vinteren over; nøder lissgang eller Storm Skibet til at forlade Stationen, vil det igjen blive udlagt saasomt Omstændighederne tillade det.
		▪ Kobbergrunden	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 57 8 40 Ø 11 20 40		
		▪ Anholts Knob	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 56 45 40 Ø 11 51 20		
		i Læsø Rende	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 57 13 Ø 10 41 10		
		i Drogden	.....	.....	.....	.....	.....	.....	N 55 33 14 Ø 12 43 16		
Slesvig	Als Sund	Fyr ved Sønderborg	2 F.	grønne	.....	.....	.....	N 54 54 28 Ø 9 47 20	.....	.....	2 Lygter paa Slotspladsen; holdte overrøt i N. angive de Indseilingen til Als Sund sydfra.
Sverlg	Bohusbugt	Fyr paa Wäderöbod	.....	rødt og hvidt afvexl.	.....	.....	.....	N 58 32 30 Ø 11 2 30	.....	.....	under Opførelse, kan ikke ventes færdigt i 1866.
do.	Kattegattet	Moruptunge Fyrtaarn	.....	.....	.....	.....	.....	N 56 55 24 Ø 12 21 54	.....	.....	Taarnet bliver paamalet 2 røde Belter.
do.	Øresund	Flydefyr ved Svineboerne	F.	rødt	.....	.....	.....	N 55 12 Ø 12 31	.....	Skib, rød-	har 2 Master, hvoraf 1 m. Ballon; ventes udlagt i Slutningen af

do.	Østersøen	Falsterbo Fyrtaarn						N 55 23 Ø 12 49 20		taarnet bliver paamalet 2 Gange Belter.
do.	do.	Trelleborg						N 55 22 Ø 18 9		det inderste af de 2 derværende Fyr viser fremtidig grønt Lys.
do.	Kalmarsund	Flydefyr ved Utgrunden	F.	2 hvide			25	2	N 56 19 42 Ø 16 16 48	Fyr skib med 2 vertikale Lanterner; det ligger 4 Kbl. SV for Utgrunden, er rødmalet med hvidt Navn paa Siden, har 2 Master med røde Balloner og er forsynet med Taageklokke.
do.	do.	Fyr p. Ipseude, Ølands V-Kyst	F.						N 56 5 Ø 16 32	ventes anbragt i Slutningen af Sommeren 1866.
Finland	Ålandshavet	Fyret paa Utö							N 59 46 30 Ø 21 22	slukket paa Grund af Reparation den 10 Juni 1866.
do.	do.	Fyr paa Södra Skålskær							N 60 25 12 Ø 19 34 12	paatænkt opført.
do.	Bottniske Bugt Norra Qvarnen	Fyrskib ved Grunden Snipan							N 63 26 Ø 20 46	paatænkt udlagt.
Norge	Stavanger Fjord	Fyr p. Varnæs SO-Pynt af Dusevig	F.	hvidt				1½	N 58 59 50 Ø 5 41 20	brænder fra 15 Sept. til 15 Marts.
do.	do.	Fyr p. Valbergs Taarn i Stavanger	F.	hvidt				1	N 58 58 20 Ø 5 44 20	do. do.
Nederlandene	Nordsøen Masfloden	Fyr p. Hollands Huk	F.	rødt				1½	N 51 57 Ø 4 6	19 Fod o. Diget
England	Nordsøen	Lowestoft lave Fyr					40		N 52 29 Ø 1 46	er flyttet i O t. N ¼ N c. 1 Kvml. til et nyt Fyrtaarn paa Næsset og staaer nu i SSO ¼ O c. ¼ Kvml. fra det høie Fyr. Det lyser rødt mod Havet og grønt mod Reden saav. i N som i S.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn, Sted og Slags	Karak- teer	Farve	Apparat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve m.m.	
England	Bristol Kanal	Flydefyr ved One Fathom Bank	B. F.	. . . . rødt	. . . . . . . .	. . . . . . . .	Orden i Fod	i Mill	0 . . . N 51 21 V 3 14	i Fod . . . .	. . . .	Skal udlægges 1 Oktober 1866. Nærmere Underretning bliver da meddelt.
Irland	Vestkyst Blaksod Bay	Fyr p. Blaksod Pynt eller Qual	F.	hvidt og rødt	Lindse	3die	36	2½	N 54 5 54 V 10 3 34	40	4kantet rød- graat	Hvidt Lys fra NO rundt N og V til SV t. V, rødt fra SV t. V, til SV ¾ S.
do.	SV-Kyst Bantry Bay	Fyr paa Calf Rock	B.	. . . .	do.	1ste	137	4½	N 51 34 10 V 10 14 50	100	rundt rødt m. hvidt Belte	Blink hvert 15. Sekund.
Spanien	NV-Kyst	Fyret ved Kap Priorino	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	N 43 27 50 V 8 20 3	. . . .	. . . .	er slukket fra 1 Juni til 1 Aug. 1866 paa Grund af Reparation.
Portugal	Atlantehavet Duero-Floden	Fyret Nostra Senhora du Luz ved Oporto	F. B.	m. Blus hv. Min.	Lindse	4de	160	3½	N 41 9 9 V 8 37 10	54	4kantet hvidt m. rødt Belte	Ikke nyt, men ombygget og for- bedret.
Spanien	Middelhavet V for Barcellona	Fyr ved Villa- nueva y Geltru 50 Alen fra Strandbredden	F.	hvidt	do.	4de	38	2¼	N 41 14 Ø 1 44	20	rundt, graat, grøn Lant.	Tændes 1 August 1866.
Frankrig	Middelhavet Marseille	Fyr ved Bassin Napoleon	F. B.	hvidt med rødt Blus	. . . .	. . . .	40	2½	N 43 18 Ø 5 21 20	13	4kantet	Det her tidligere værende røde faste Fyr er nu nedlagt.
Italien	Genua Bugt Rapallo Vigens NV Hjørne	Fyr ved Mar- gharita di Li- gura	F.	hvidt	Lindse	. . . .	34	2½	N 44 19 40 Ø 9 12 44	. . . .	. . . .	Paa den østlige Mole.

Sicilien	Messina	Fyr v. S ⁿ . Salvatore	F.	grønt						N 38 11 40 Ø 15 34 0			var for hvidt.	
		- Punta Secca	F.	rødt							N 38 11 30 Ø 15 34 30			var før hvidt.
		- S ⁿ . Raniera	F. B.	hvidt							N 38 11 32 Ø 15 34 31			er uforandret.
Italien	Adriaterhavet Bugten ved Manfredonia	Fyr paa Rossa, el. Monte Grugno Pynt, ved Matti- nata Havn	F. B.	hvidt	Lindse	4de	246	4½		N 41 40 50 Ø 16 3	15	Steen Skantel	tændt 1 Juni 1866 og lyser fra C. Pergola gennem Syd til Man- fredonia Rhed.	
			F.	Blus hv. 3 Min.										
Rusland	Sortehav Bugflodens venstre Bred	Fyr paa Sivers Næs eller Pynt	F.	hvidt	Lindse	6te	28	1½		N 46 53 Ø 31 59			Lanterne heist paa en Mast; lyser fra NNO ¾ O til SSV ¾ V. (Misv.: = 4½° V).	
Kanarerne	Atlantehavet Bocayna Stræde	Fyr ved Pechi- guera, SV-Pynt af Lanzarota	F.	hvidt	Lindse	4de	50	3		N 28 50 56 V 13 52 26	30	graat, kegle- formet, grøn Lant.	Tændes 16 Juli 1866.	
do.	Lanzarota Sydside	Fyr ved Port Naos	2 F.	røde	Lindse	4de	33 44	1½		N 28 57 25 V 13 33 12			Fyrene lyse fra N 60° O til S 60° V gennem O og S retv. (Misv. = 20° 21' V).	
N.-Amerika Forenede Stater	C. Fear Floden N.-Carolina	Fyr p. Pt. Fede- ral, Nordsiden af New-Inlet	F.	hvidt	Lindse	4de	48	3		N 33 58 4 V 77 54 53		hvidt m. sort Lant.	har været slukket under Krigen.	
		Savana Floden Georgien	Fyr paa Øen Cockspur	F.	hvidt	Lindse	4de	24	2		N 32 1 24 V 80 52 36		hvidt	do.
	do.	Fyr paa Øyster- Beds	F.	rødt	Lindse	4de	32	2½		N 32 2 22 V 80 53 50		hvidt	do.	
	Florida	Fyr p. Sydpynt. af Biscayers-Cay	F.	hvidt	Lindse	2den	96	4½		N 25 39 56 V 80 9 24		rundt hvidt	do.	

Stat	Farvand, Beliggenhed	Fyrets							Brede og Længde	Taarnets		Anmærkninger.
		Navn og Sted	Karak- ter	Farve	Apparat	Styr- ke	Hoide	Lys- vidde		Hoide	Farve m. m.	
S.-America	Plata Floden ved Montevideo	Flydefyr ved Banken Panela du Sud	F.	.....	.....	.....	.....	.....	0' "	0' "	Fyr skib	med Cerro Fyr i O 13° N, og Pt. Espinello i N. 9½° O retv. (Misv. = 9½° O)
Ostindien	Bali Strædet Javas Ø-Kyst	Fyr ved Ban- joewang	F.	hvidt	Lindse	4de	40	2	S 8 13 V 114 21	.....	.....	Fyret, holdt i Vest, forer ind paa Rheden, fri af alle Farer.
Australien	Ny Syd Wales	Fyr v. Newcastle for Hovedløbet	2 F.	1 hvidt 1 rødt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	fra 2 Baaker i 220 Fods Afst. i NO ½ N paa en Høi bag Byen; holdes overet for Indseilingen; det hvide Fyr sees overst.
		- Nord-Kanalen	2 d.	1 hvidt 1 rødt
do.	Port Adelaide	Fyr paa Sema- phore Molen	F.	rødt	.....	.....	.....	1½	.....	27	.....	er forhøiet og synligt fra N ½ V rundt Øst til SO t. S. (Misv. = 5½° Øst i 1866).
Japan	Kjusiu Øens NO-Ende	Baakefyr paa Isaki Pynt	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	et Brændebaal.
N.-Amerika (Britisk Kolumbia)	Fraser Floden	Flydefyr paa South-Sand- Head	F.	hvidt	.....	.....	.....	2¼	N 49 3 30 V 123 17 16	Fyr skib	Skibet ligger paa 10 Favnes Dybde, er rødmalet med hvidt Navn — har 2 Master og Ballon paa den høieste af dem.	

B) Baaker (Varder), Bøier, Vrag, Klipper m. m.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Høide	Peilager, Stødbestemmelse	
Danmark	Kattegattet	Baake paa Hatterrev	. . . . .	N. Br. 55° 54' 28" Ø.Lgd. 10° 49' 50"	rødt og hvidt sribet Taarn i Form af en 12-kantet Pyramide med rødt Topmærke, 28 Fod over Vandet.
do.	do. Øst for Hirtsholm	Grund med	11 Fod	ONO 1133 Alen fra Hirtsholms Fyrtaarn	.
do.	Paa Hollændergrunden i Faxebugt N for Møen	1 Vager med rød Stage og 2 Koste	i 14 "	N. Br. 55° 5½' Ø.Lgd. 12° 21'	NO for en Steen med 5½ Fod Vand over.
do.	For Løbet til Marstal sydfra	1 Vager med sort Stage og Ballon	i 10 "	N. Br. 54° 50' 50" Ø.Lgd. 10° 33' 30"	Anduvningsmærke; kan omseiles paa begge Sider.
		1 Vager m. hvid Stage og nedad bunden Kost	i 7 "	N. Br. 54° 51' 0" Ø.Lgd. 10° 33' 15"	1½ Kabellængde NV fra Foregaaende, for Enden af »Tungen».
		1 Vager m. sort Stage og opad bunden Kost	i 7 "	N. Br. 54° 50' 50" Ø.Lgd. 10° 33' 0"	kan omseiles paa begge Sider.
do.	Skærene V og S for Bornholm	betegnes med Vagere og Bøier	. . . . .	. . . . .	som udlægges i Løbet af Sommeren.
Sverig	Udfor »Yttre Stengrund» i Kalmarsund	1 Vager	. . . . .	N. Br. 56° 10' Ø.Lgd. 16° 2'	Øst for Grunden, der har 12 Fod Vand.
do.	Paa Østkanten af Masknaggen i Kalmarsund	1 Bøie med Topmærke og Klokke	. . . . .	N. Br. 56° 44' Ø.Lgd. 16° 29'	paa Grunden Masknaggen er 9 Fods Dybde.
do.	Paa Mattjö, i Løbet til Timmernabben	1 Varde (Stenkummel)	. . . . .	N. Br. 56° 58' Ø.Lgd. 16° 28'	.
do.	For Grunden Blacken i Løbet til Fieholm	1 Vager med Topmærke	. . . . .	N. Br. 57° 21' Ø.Lgd. 16° 38'	.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Somærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Hoide	Peilinger, Stedbestemmelse	
Sverig	For Fälbåden, udfor Arkö	1 Vager med Top- mærke	. . . . .	N. Br. 58° 26' Ø.Lgd. 17° 7'	Paa Fälbåden er 5 Fod.
do.	NO for Svenska Hö- garne v. Stockholms Skærgaard	1 do.	. . . . .	N. Br. 59° 35' Ø.Lgd. 19° 45'	i N 54° Ø fra Baaken paa Svenska Högarne er fundet en Grund med 3 Favne Vand
do.	For Nordenden af Skarlagens Grund Vest for Gulland	1 do.	. . . . .	N. Br. 57° 59' Ø.Lgd. 18° 6'	Ved Westergarn Havn.
do.	Paa Fiolbåden, Klippe i Bohusbugt	1 Jernkors	. . . . .	N. Br. 58° 3' 20'' Ø.Lgd. 11° 30'	Ved Mallö Sund.
do.	Paa Slaggbåden, Klippe i Bohusbugt	1 do.	. . . . .	N. Br. 58° 16' Ø.Lgd. 11° 27'	Udfor Byen Lysekil.
Finland	Ved Grunden Sextant i Ålandsbavet	1 Vager	. . . . .	N. Br. 59° 50' Ø.Lgd. 21° 12' 6 Kml. i NV $\frac{3}{4}$ V (retv.) fra Utö	Paa Grunden er 7 Fod.
do.	Ved Lindsgrund, i Løbet til Nystad	1 do.	. . . . .	N. Br. 60° 41 $\frac{1}{2}$ ' Ø.Lgd. 21° 16' 1 $\frac{1}{4}$ Kml. i Nt. V (retv.) fra Holmen Kippar- luoto	* * * 13 *
do.	Ved Sjöholmsgrund i samme Løb	1 do.	. . . . .	N. Br. 60° 41 $\frac{1}{2}$ ' Ø.Lgd. 21° 14' i O $\frac{3}{4}$ N (retv.) fra Iso Warestas	Ved Enden af Revet.
do.	Ved Røfvarö Vest- grund	1 Prik	. . . . .	1 $\frac{1}{2}$ Kbl. i SSV (retv.) fra Røfvarö	Paa Grunden er 14 Fod.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Hoide	Pellinger, Stedbestemmelse	
England	Kanalen Stokes Bay ved Spithead	2 røde Boier med Stage og Ballon i ONO og VSV i 1 Kml.s Afstand	Vi 9 Favne Øi 12 "	Den østlige, 1 Kml. SSO fra Gilkicker Pynt, den vestl. 3 Kml. SSO f. Brown Down Batteri	Udlagte for nøie at kunne maale Krigsskibenes Fart. Dybtgaaende Fartøier bør ei gaae indenfor eller imellem disse Boier.
Frankrig	Kanalen Morlaix Rhed	en Baake af Jern	.....	er opsat paa Klippen Goëmon	den er 8 Fod over Høivande.
	Middelhavet Bonifacio Strædet	Klokkeboierne	.....	paa Klipperne Vacca og Toro	ere bortdrevne og erstattede af almindelige Bøier.
Grækenland	Joniske Hav	Tønden paa Banken Madona	.....	2 Kml. Ø f. Paxos	er bortdrevet.
	do.	Tønden for C. Skala	.....	for Revet S for Ke- falonía	er bortdrevet.
Tyrkiet	Dardanellerne vestlige Indløb	Grund med N f. Banken Yeni Sher	11 Fod	Slottene paa C. Hellas overreet, og Møllerne ved Your Keui lidt ad- skilte noget S for Ost	
do.	Sulina-Mundingen af Donaufloden	aftager i Dybde, havde tidligere	..... 17 Fod	.....	større Skibe kunne nu kun med Vanskelighed løbe ind ad denne Munding.
Rusland	Dnieper-Floden Sorte Hav	en sort Vager	.....	S for den røde Vager, som angiver Stedet, hvor der dreies af til Otchakov	paa Grundene, som skyde ud fra Kinburn.
Vestindien	St. Thomas Havn	Skæret Kjærs-Rock har nu	23 Fod	.....	havde tidligere 17 Fod, men er blevet uddybet.
do.	Navy Bay ved Aspinwall	Vrag af Dampskib "European", mærket med en rød Raie	i 5½ Favne	i V t. S 1½ Kml. fra Fyrtaarnet	Skibe, der søge Bugten, skulle holde Limon Pynt Vest for S t. V.

	Gabon Floden			(retv.) fra C. St. Juan og $\frac{3}{4}$ Mil fra Kysten Misv. her = $20^{\circ}10' V$	den lille grønne Ø derved i c. 1 minns Afstand og stadigt lodde.
Ostindien	Rhio Strædet nordre Indløb	de 2 Baaker paa Østenden af Pan Shoal	.....	N. Br. $1^{\circ} 9'$ V.Lgd. $104^{\circ} 13'$	ere bortdrevne, men ville formeentligt snart blive erstattede.
Australien	Port Philip	et Skær i Indløbet til Havnen med	.....	.....	Et Skib angiver at have stødt med denne Dybde.
do.	Wonga Shoal ved Port Adelaide	rød Klokkebøie p. med Stage og Ballon	17 •	Wonga Shoal er en Banke S for Semaphore Jetty Fyr	Bøien skal man gaae Nord og Vest om; den bedste Ankerplads er Nord for Bøien med Fyrskibet i N. eller NO. i 4 à 5 Favne med Lavvande. Havnetiden er $4^T 30'$ og Floden stiger 8 Fod.
do.	Port Willunga	rød Bøie paa	$10\frac{1}{2}$ Favn	nær Kanten af Revet, der udstrækker sig i Vest fra Snapper Pynt det sydlige Næs af Willunga Bay	Man skal holde Nord om Bøien.
Ny-Zeeland	Hauraki Bay paa Nordøen	en Klippe med	9 Fod	SO - Pynten af Øen Kawau i S $34^{\circ} 10' V$. Tiritiri Fyr i S $2^{\circ} 20'$ O og Takatau Pynt i N $19^{\circ} 20' V$. (alt retv.) Misv = $14\frac{1}{2}^{\circ} O$. 11866	Klippen ligger 4 Kabellængder fra Kawau; rundt om den er 5 til 10 Favnes Dybde.
do.	Chalki Kanalen paa Middeløen	en Klippe med	$4\frac{1}{2}$ •	1 Kbl. S for Revet paa S-Siden af Great Island	rundt om Klippen findes 5 til 8 Favnes Dybde.
S.-Amerika Chili	Herraduras Havn ved Coquimbo	en Klippe med	$3\frac{1}{2}$ •	en rund Høi i NO Hjørn. af Havnen i N $71^{\circ} O$ og den indre østl. Pynt af Havnen i V. $23\frac{1}{2} N$. c. 1 Kbl. Afst. Peilingerne retv. Misv.: $15^{\circ} O$	For at undgaae Grunden bør man holde sig mindst $1\frac{1}{4}$ Kabellængde fra den indre østlige Pynt af Havnen.

Stat	Farvand, Beliggenhed	Sømærkets			Anmærkninger.
		Art og Navn	Dybde, Hoido	Peilinger, Stedbestemmelse	
S.-Amerika Chili	Ved C. Crux de la Balena	en Klippe i Vand- skorpen	. . . . .	$\frac{1}{2}$ Miil V $6^{\circ} 30'$ S (retv.) fra C. Crux de la Balena. (Misv. = $16^{\circ} 0$)	Omtrent $10\frac{1}{2}$ Miil N for Valparaiso.
do. Patagonien	Indian Reach Messier Kanalen	Klipper i Vandskor- pen	. . . . .	$\frac{1}{2}$ Miil SO fra Ind- løbet til Port Eden	
Asien Manschurlet	Possiette Bay eller Rade Napoleon	en Klippe med	13 Fod	Midten af Øen Furu- gelma eller Cassini i S $4\frac{1}{2}^{\circ} 0$ — Cap Gamova eller Hugon i O $1^{\circ} S$, ult retv.) (Misv. $4\frac{1}{2}^{\circ} 0$)	Et Skib har stødt der med denne Dybde; Brænding eller Farveforskjel i Vandet var ei at see.